



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2010

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

Innhald

Del I		<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	102
Innleiing og oversikt	7	Kap. 1350 Jernbaneverket	111
1 Mål og hovudprioriteringar	9	Kap. 4350 Jernbaneverket	126
2 Oversiktstabellar for budsjettforslaget	16	Kap. 1351 Persontransport med tog	127
3 Oppfølging av oppmodingsvedtak	19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	128
4 Diverse tabellar	20	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	129
		Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	130
		Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	138
		<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	138
		Kap. 1370 Posttjenester	143
		Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	144
		Kap. 1380 Post- og teletilsynet	145
		Kap. 4380 Post- og teletilsynet	146
Del II		<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	147
Nærmere om de enkelte budsjettforslag	23		
Programområde 21 Innenlands transport	25		
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	25		
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	26		
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	28		
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	28		
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	32		
Kap. 1310 Flytransport	37		
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	37		
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	38		
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	39		
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	39		
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	40		
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	40		
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	41		
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	42		
Kap. 1320 Statens vegvesen	51		
Kap. 4320 Statens vegvesen	66		
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	67		
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	67		
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	98		
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	98		
		Del III	
		Omtale av viktige oppfølgingsområde	151
		6 Viktige oppfølgingsområder	153
		6.1 Innleiing	153
		6.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan	153
		6.2.1 Samla økonomiske planrammer i Nasjonal transportplan 2010–2019	153
		6.3 Framkome og regional utvikling ...	159
		6.4 Transporttryggleik	165
		6.5 Samferdsel og miljø	168
		6.6 Universell utforming – alle skal med	175
		6.7 Klimatilpassing i samferdselssektoren	177
		6.8 Kollektivtransport	178
		6.9 Kjøp av samferdselstenester	180
		6.10 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien	181
		6.11 Forvaltningsreforma	182
		6.12 Retningslinjer for ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane	183

6.13	Oppfølging av oppmodingsvedtak	186
6.14	Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren	187
6.15	Alternativ finansiering av infrastruktur	189
6.16	Styring av store samferdselsprosjekt	189
6.17	Selskap eigd av Samferdselsdepartementet	191
6.18	Likestilling i transportsektoren	191

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2010, kapitla 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5624	195
---	------------

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak	203
--	-----



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2010

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 25. september 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

Regjeringas mål for samferdselspolitikken

Regjeringa vil leggje til rette for likeverdige levekår i heile landet og arbeide for å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret. Noreg er eit land med store avstandar og spreidd busetting. Effektive transport- og kommunikasjonsløysingar er avgjerande for å skape vekst og utvikling i næringslivet og oppretthalde livskraftige lokalsamfunn i heile landet.

Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og som fremmer regional utvikling. Det er vidare eit overordna mål å leggje til rette for eit likeverdig tilbod av grunnleggande post-, kommunikasjons- og teletenester av høg kvalitet og til rimelege prisar over heile landet, og eit breibandstilbod til alle.

Regjeringa starta ein snuoperasjon i transportpolitikken etter valet i 2005. I perioden 2006–2009 er planrammene i Nasjonal transportplan 2006–2015 meir enn oppfylt. Løyvingane i 2009 var om lag 29 pst. høgare for veg og om lag 65 pst. høgare for jernbane enn løyvingane i 2005, målt i 2009-kr. Sjølv med dette taktskiftet, der løyvingane til drift, vedlikehald og utbygging av infrastruktur er auka, er mykje ugjort. Regjeringa vil derfor intensivere arbeidet med å utvikle eit effektivt transportsystem, der infrastrukturen er tilpassa stadig aukande utfordringar og behov.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, har regjeringa lagt fram sine mål og strategiar for transportpolitikken. Regjeringa er oppteken av å vidareutvikle velferdssamfunnet og å styrkje grunnlaget for den langsiktige verdiskapinga m.a. gjennom eit lyft i samferdselsløyvingane. Investeringslyftet i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det største lyftet for utbygging av transportinfrastruktur i moderne tid. For betre å ta vare på eksisterande infrastruktur og redusere gapet mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen, blir det også lagt opp til ein vesentleg auke av vedlikehaldet. Den samla økonomiske planramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 ligg 100 mrd. kr eller 45 pst. høgare enn den vedtekne planramma for Nasjonal transportplan 2006–2015.

Regjeringa legg i Nasjonal transportplan 2010–2019 fram ein offensiv og breitt samansett strategi for å styrkje framkome for næringsliv og samfunn i heile landet. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det presentert planrammer der innsatsen er høgare i perioden 2014–2019 enn i første fireårsperiode. Regjeringa legg med dette budsjettforslaget opp til ei gradvis opptrapping av rammene i første del av planperioden. Forslaget for 2010 inneber ei betydeleg innfasing av rammenivået i Nasjonal transportplan allereie første år i planperioden.

Regjeringa er oppteken av å innrette ressursinnsatsen slik at dei politiske måla blir nådd mest mogleg effektivt, og legg auka vekt på mål- og resultatstyring i den nasjonale transportpolitikken. Denne har fire hovudmål som gjeld framkome og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming. Hovudmåla er konkretiserte gjennom etappemål for regjeringa sine hovudprioriteringar i den komande planperioden.

Innretninga av transportpolitikken tek utgangspunkt i at transportformene har ulike eigenskapar og fortrinn i transportmarknaden, og i at det er nødvendig å tilpasse transportpolitikken m.a. ut frå ulike geografiske tilhøve. Regjeringa fører ein differensiert politikk tilpassa målet om eit moderne transportnett i heile landet. Det inneber at satsinga på kollektivtransport og jernbane er særleg sterk i og omkring dei største byane, medan veksten i løyvingane til veg er særleg sterk elles i landet.

Regjeringa vidarefører den sterke satsinga på drift og vedlikehald og på nye utbyggingsprosjekt for å sikre næringsliv og folk flest føreseielege transporter, redusert reisetid på viktige riksveggruter og jernbanestrekningar og reduserte avstandskostnader. Rassikring er eit viktig tiltak for å skape eit meir føreseieleg transportsystem, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg.

I dei store byområda legg regjeringa opp til å få fleire til å reise kollektivt gjennom ein kombinasjon av betre jernbanetilbod og ordningar som skal stimulere dei lokale styresmaktene til å styrkje lokal kollektivtransport og innføre restriksjonar på personbilbruken. Regjeringa vil leggje til rette for auka framkome for syklande og gåande gjennom ei sterk satsing på gang- og sykkelveggar. Vidare vil regjeringa utvikle infrastrukturen slik at tettbygde

strøk og distrikta rundt blir bundne saman til robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Regjeringa fører vidare nullvisjonen for transporttryggleiken. Det høge tryggleiksnivået i luftfart og jernbane skal oppretthaldast. Som eit skritt i retning nullvisjonen har regjeringa sett som mål at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal reduserast med minst ein tredel samanlikna med gjennomsnittet i åra 2005–2008. Dette er eit svært ambisiøst, men viktig mål, som inneber at tryggleiksinnsatsen må trappast opp hos ei rekkje aktørar.

Regjeringa legg vekt på å avgrense dei negative verknadene transport har på miljøet. Trafikkvekst og bygging av nye naudsynte infrastrukturprosjekt gjer det utfordrande å kome så langt som ønskt på alle miljøområda. Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet. Regjeringa vil oppnå dette m.a. ved å satse betydeleg på jernbana, leggje til rette for å føre meir gods over på bane, auke løyvingane til belønningsordninga for meir kollektivtransport og mindre bilbruk og stimulere til raskare innfasing av køyretøy med låge utslepp.

Universell utforming er viktig for å oppnå likeverd og deltaking i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne. Regjeringa vil leggje til rette for at transportsystemet så langt som mogleg skal kunne brukast av alle, utan behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. All ny infrastruktur skal utformast etter prinsippet om universell utforming. Det er i tillegg eit omfattande behov for oppgradering av haldeplassar og knutepunkt. Regjeringa gir arbeidet med eit meir universelt utforma kollektivtransportsystem høg prioritet. Dei store ressursane som er naudsynte for å få eit fullt universelt utforma kollektivsystem gjer at utviklinga vil måtte skje gradvis.

Forvaltningsreforma trer i kraft 01.01.2010. Regjeringa har gjennom denne reforma lagt til

rette for eit sterkare folkestyre og demokrati på lokalt og regionalt nivå gjennom ei desentralisering av myndigheit. Reforma legg òg til rette for ei meir samordna og effektiv offentleg forvaltning. Ansvar for det meste av øvrig riksvegnett og øvrig riksvegferjer vil bli overført frå staten til fylkeskommunane og Oslo kommune. I tillegg til dei overførte midlane er fylkeskommunane styrkt med 1 mrd. kr ekstra. Regjeringa oppretter òg ei rentekompensasjonsordning med ei årleg investeringsramme på 2 mrd. kr for å gi fylka handlingsrom. Det vil etter innføringa av forvaltningsreforma framleis vere eit statleg ansvar å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre oppgåvene dei er pålagde, gjennom å sikre fylka tilstrekkelege økonomiske rammer.

I St.meld. nr. 12 (2007–2008) Om verksemda til Posten Norge AS, er det stadfesta at regjeringa gjennom offentleg regulering og konsesjonsvilkår vil sikre eit landsdekkjande tilbod om formidling av leveringspliktige posttenester. Regjeringa vil sikre likeverdige kvalitetstenester til same pris over heile landet. Det inneber m.a. grunnleggjande banktenester, seksdagars omdeling av post og ein-skapsporto.

Regjeringa skal sikre at heile landet har tilgang til likeverdige og rimelege teletenester. Regjeringa har i Soria Moria-erklæringa framheva den digitale allemannsretten for å redusere avstandssulemper og gjere det mogleg for alle innbyggjarar å bruke offentlege elektroniske tenester. Det er oppnådd ein dekningsgrad på heile 99,9 pst. på mobil (GSM). Samstundes kan 99,9 pst. av husstandane få breiband over fast eller trådløs aksess, som gjer at målet om eit breibandstilbod til alle er oppfylt. Regjeringa vil leggje til rette for vidare utvikling av raskare fast og mobilt breiband til heile landet, for å sikre heile befolkninga effektiv tilgang til det moderne informasjonssamfunnet.

Hovudprioriteringar i budsjettet for 2010

Kategori	(i mill. kr)		
	Justert saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst endring 09/10
21.10 Administrasjon m.m.	397,2	438,8	10,5
21.20 Luftfartsformål	751,0	941,6	25,4
21.30 Vegformål	11 425,6	14 066,2	23,1
21.40 Særskilte transporttiltak	727,9	747,1	2,6
21.50 Jernbaneformål	8 835,2	10 176,1	15,2
<i>Sum programområde 21</i>	<i>22 136,9</i>	<i>26 369,8</i>	<i>19,1</i>
22.10 Post og telekommunikasjonar	205,1	710,7	246,5
<i>Sum programområde 22</i>	<i>205,1</i>	<i>710,7</i>	<i>246,5</i>
<i>Sum Samferdselsdepartementet</i>	<i>22 342,0</i>	<i>27 080,5</i>	<i>21,2</i>

Samla budsjettforslag for 2010 er på om lag 27,1 mrd. kr. Budsjettforslaget inneber ein samla vekst i utgiftene på om lag 4,7 mrd. kr, eller 21,2 pst. samanlikna med saldert budsjett 2009. Dette budsjettet er justert for effektane av forvaltningsreforma, der ansvaret for hovuddelen av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjesamband blir overførte til fylkeskommunane og Oslo kommune frå 01.01.2010.

Forslaget til samferdselsbudsjett for 2010 inneber eit nytt lyft i den statlege innsatsen både på veg- og jernbaneinfrastruktur, med ein sterk vekst samanlikna med saldert budsjett 2009.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, er det presentert økonomiske planrammer med høgare årlege gjennomsnitt i siste del av planperioden enn første fireårsperiode. Regjeringa har lagt til grunn at satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innanfor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set.

Regjeringa legg med dette framlegget opp til ei gradvis opptrapping av dei økonomiske planrammene i planperioden 2010–2013. Særleg gjeld dette for nyinvesteringar. Budsjettforslaget inneber ein betydeleg innfasing allereie første året, men ligg noko under gjennomsnittet av ramma for 2010–2013. Det er lagt opp til ei opptrapping i første fireårsperiode etter kvart som planlegginga av nye prioriterte prosjekt er avslutta og klare til anleggsstart.

Forslaget til statlege midlar til veg og jernbane i 2010 gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2010–2013 på 22,6 pst. For veg gir det ei oppfølging det første året på 22,5 pst. og for jernbane på 22,7 pst.

Løyvingane til veg- og jernbanesektoren utgjer om lag 90 pst. av budsjettforslaget. Utgifter til vegformål er om lag 14,1 mrd. kr, og utgjer hovudde-

len av departementet sitt budsjett med 52 pst. av dei samla utgiftene. Deretter kjem utgifter til jernbaneformål med om lag 10,2 mrd. kr, som utgjer nærmare 38 pst. av budsjettet.

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2010 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2010–2019:

- Betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
- Transportpolitikken skal byggjast på ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren
- Transportpolitikken skal bidra til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet
- Transportsystemet skal vere universelt utforma

For post- og teletenester er hovudmålet å sikre tilgang på likeverdige og rimelege tenester i heile landet.

Framlegget for 2010 medverkar til at ein går i retning av måla for transportpolitikken. Større investeringsprosjekt blir avslutta og vil bidra til å auke framkoma. I tillegg til start av nye prosjekt, er det sett av planmidlar til prosjekt som på lengre sikt vil gi betydelege framkomstvinstar. Jernbaneprojektet Oslo – Ski er eit viktig døme på eit slikt prosjekt.

Sjølv om innsatsen på drift- og vedlikehald er på eit svært høgt nivå, er det store utfordringar knytt til å stanse etterslepet i vedlikehaldet. Regjeringa ser det som avgjerande å få togtrafikken meir påli-

teleg. Ei markert satsing på vedlikehald og fornying skal gjere Jernbaneverket i stand til å følge planlagt framdrift slik at betring kan ventast alle-reie i 2010. Eit viktig prosjekt i denne samanheng er Oslo-prosjektet. På veg vil ein formidabel innsats på rassikring medverke til å sikre næringsliv og folk flest trygge og føreseielege transportar. Det skal startast ei rekkje rassikringsprosjekt i 2010. Tiltak for å betre den lokale kollektivtransporten og gang- og sykkelveggar vil også medverke til auka framkome. Gjennom kjøp av tenester innan luftfart og jernbane styrkjer staten desse transporttilboda.

Regjeringa legg vekt på at det høge tryggleiksnivået i jernbane og luftfart blir oppretthalde. Det er store utfordringar knytt til tryggleiken i vegsektoren. Regjeringa foreslår ei rekkje tiltak som skal medverke til at færre blir drepne eller hardt skadde i trafikken i 2010.

På miljøområdet er regjeringa særleg oppteken av å redusere klimagassutsleppa, noko som krev eit breidt sett av tiltak som verkar både på kort og lang sikt. Innførte tiltak er venta å gi reduksjon i klimagassutsleppa i 2010. Bidraget frå transportsektoren til lokal luftureining er også venta å bli noko redusert i 2010.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettframlegg til administrasjon m.m. er på 438,8 mill. kr. I tillegg til drift av departementet omfattar forslaget m.a. løyvingar til Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap. Dette utgjer til saman 176 mill. kr.

Det blir foreslått ei løyving på 262,8 mill. kr til forskning og utvikling mv. i 2010, ein auke på 24,6 mill. kr eller 10,3 pst frå saldert budsjett 2009. I auken inngår Samferdselsdepartementets del av dei 300 mill. kr ekstra til klimaforskning som er ei oppfølging av forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og av ein opptrappingsplan retta mot fornybar energi og karbonfangst.

Regjeringa vil bidra til å utvikle eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å utvikle samferdselspolitikken. Klima og trafikkstryggleik står sentralt i transportforskninga, medan utvikling og utnytting av IKT er hovudområde for teleforskninga. Samferdselsdepartementet følgjer opp sektoransvaret for forskning gjennom å løyve midlar til relevante forskingsprogram i regi av Norges forskningsråd.

Støtta til forskingsprogrammet SMARTRANS og RENERGI er foreslått auka, der prosjekt med potensial for reduserte klimagassutslepp skal prioriterast. Samferdselsdepartementet foreslår også å

auke støtta til forskning retta mot verknader av klimaendringar og forskning for å gjere infrastrukturen meir robust.

I framlegget inngår 51,6 mill. kr til vidareføring av Transnova-prosjektet, eit prosjekt som har som hovudmål å bidra til reduserte CO₂-utslipp frå transportsektoren.

Luftfartsformål

Samla budsjettframlegg for luftfartsformål er 941,6 mill. kr, ein auke på 190,6 mill. kr eller 25,4 pst. frå saldert budsjett 2009. Årsaka til auken er i hovudsak auka tilskot til regionale lufthamner og kjøp av flytransport (anbudsruiter).

Til tilskot til regionale flyplassar er det budsjettet med 87,8 mill. kr, ein auke på 74,4 mill. kr samanlikna med saldert budsjett 2009.

Avinor AS har store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Det blir foreslått eit eingongs investeringstilskot på 50 mill. kr til Avinors regionale flyplassar og avdragsfritak i 2010 på statslånet som finansierte utbygginga av Gardermoen. Det blir vidare foreslått ikkje å ta utbyte frå Avinor i 2010. Tiltaka skal bidra til at Avinor kan gjennomføre nødvendige tryggleiksinvesteringar.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til eit eingongs investeringstilskot til lufthamnene Notodden og Skien med til saman 12 mill. kr i 2010 og eit statleg driftstilskot opp mot 12 mill. kr til Stord lufthamn for å sikre grunnlag for framtidig drift. Dette er følgd opp i budsjettframlegget.

Til kjøp av flytransport er det budsjettet med 629,2 mill. kr, som er ein auke på 21 pst. samanlikna med saldert budsjett 2009. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldande kontraktar for anbudsruiter i Nord-Troms og Finnmark og nye kontraktar for anbudsruiter i resten av landet med verknad frå 01.04.2009.

Tryggleiken i norsk luftfart har som før høgaste prioritet. Luftfartstilsynets budsjett er foreslått styrkt i 2010, m.a. for å styrkje arbeidet med å betre tryggleiken innanfor innanlands helikopterflyging.

Det blir foreslått å styrkje budsjettet til Statens havarikommisjon for transport, m.a. for å dekkje behovet for auka ressursar til å følgje opp ulykker og arbeidsulykker til sjøs.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått 14,1 mrd. kr. Forslaget inneber ein auke på om lag 2,6 mrd. kr eller 23,1 pst. frå saldert budsjett 2009, når ein korrigerer for dei budsjettmessige verknadene av forvaltningsreforma. Samla budsjettframlegg for Statens

vegvesen gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 90 pst. første året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013.

Det er budsjettert med 6 183,6 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 382,6 mill. kr eller 6,6 pst. frå saldert budsjett 2009. Tiltak innan trafikktryggleiksområdet er høgt prioritert i denne ramma. Også nivået på dekkelegging blir halde på eit høgt nivå, noko som er viktig for framkome og tryggleik.

Det er for 2010 budsjettert med 5 627,6 mill. kr til riksveginvesteringar, ein auke på 1 265,3 mill. kr eller 29 pst. frå saldert budsjett 2009. Dette inkluderer Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som i tråd med Nasjonal transportplan 2010–2019 er førte på eigne investeringspostar. Saman med løyvinga til rassikring på 850 mill. kr, aukar løyvingane til investeringar med 34,3 pst., samanlikna med 2009.

Det er foreslått midlar (statlege og/eller bompenge) til prosjektering, førebuande arbeid og mogleg anleggstart på desse større riksvegprosjekta (over 100 mill. kr):

- E18 Sydhavna (Oslo)
- Rv 2 Kongsvinger – Slomarka (Hedmark)
- E18 Gulli – Langåker (Vestfold)
- E39 Svegatjøn – Rådal (Hordaland)
- E16 Fønhus Bagn – Bjørgo (Oppland)
- E6 Sentervegen – Tonstad (Sør-Trøndelag)
- E39 Lavik ferjekai (Sogn og Fjordane)
- E18 Melleby – Momarken (Østfold)
- Rv 3 Åsta bru med tilknytingsveggar (Hedmark)
- E6 Harran – Nes bru (Nord-Trøndelag)

I 2010 blir desse større riksvegprosjekta opna for trafikk:

- E18 Krosby – Knapstad (Østfold)
- E39 Stangeland – Sandved (Rogaland)
- E39 Tjensvollkrysset (Rogaland)
- E6 Nordre avlastningsveg (Sør-Trøndelag)
- E39 Renndalen – Staurset (Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag)
- E6 Majavatn (Nordland)

Rassikring på veg er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge, og er eit område som regjeringa prioriterer svært høgt. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 varsla ein kraftig auke i rassikringsinnsatsen både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet, med ein gjennomsnittleg årleg innsats på 1 mrd. kr i perioden. I 2010 er det ikkje tilstrekkeleg med avklarte planar for å nå dette nivået. Det er budsjettert med 850 mill. kr, ein auke med 407,5 mill. kr eller 92,1 pst. frå saldert budsjett

2009. Av desse midlane er 500 mill. kr avsett til fylkesvegnettet i 2010.

På riksvegnettet blir det lagt opp til anleggstart av desse større prosjekta med rassikringsgevinst i 2010:

- Rv 70 Oppdølstranda (Møre og Romsdal)
- Rv 80 Løding – Vikan (Nordland)

Det blir foreslått å løyve 713 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak. Dette er ei vidareføring reelt av det høge nivået i saldert budsjett 2009 og gir ein oppfølgingsgrad 30,7 pst. samanlikna med den totale ramma i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013, dvs. høgare enn ei jamn årleg oppfølging. Tiltak for å hindre møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker der mjuke trafikantar blir påkørte, er gitt høgaste prioritet. I tillegg til å vidareføre allereie i gangsette tiltak, blir det prioritert å setje i gang ei rekkje nye tiltak, m.a. bygging av midtrekkverk på E6 over Bergshøgda i Hedmark, på E6 mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag og på E6 mellom Branes og Mule i Nord-Trøndelag. I tillegg blir tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbetringar, ulike trafikktryggleikstiltak i sentrumsområde og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioritet.

Det er foreslått å setje av 150 mill. kr til gang- og sykkelveggar innanfor vegbudsjettet, og 65 mill. kr til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming.

Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 436 mill. kr, ein auke på 14 mill. kr eller 3,3 pst. frå saldert budsjett 2009. Det er lagt inn ein takstauke på 3,2 pst. frå 01.01.2010. Samferdselsdepartementet legg til grunn at rutetilbodet i 2010 skal oppretthaldast om lag som i 2009.

Særskilte transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 747,1 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 19,2 mill. kr eller 2,6 pst. frå saldert budsjett 2009. Av dette er 429,1 mill. kr avsett til særskilt tilskot til kollektivtransport, ein auke på 13,3 mill. kr eller 3,2 pst. frå saldert budsjett 2009. Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det sett av 298 mill. kr.

For å bidra til å redusere skilnader i pris på drivstoff mellom sentrale strøk og distrikta er det foreslått å innføre ei fraktutjammingsordning. Målet er å redusere skilnadene i drivstoffprisar. Det er sett av 20 mill. kr til ordninga i 2010. Før ordninga kan ta til å verke, må ein foreta ei avklaring til EØS-regelverket for offentleg støtte. Departementet kjem tilbake til saka.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda er det avsett 332,8 mill. kr. Auken frå 2008 til 2009 på 161,7 mill. kr blei reservert byområde som inn-gjekk avtaler med departementet om effektive, trafikregulerande tiltak. Retningslinene for tildeling av midlar blei endra, slik at det ble opna for å inngå slike avtaler for inntil fire år. I 2009 har departementet inngått fireårige avtaler med Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen. Departementet ønskjer i 2010 å auke delen av midlar til fireårige avtaler. Det vil likevel vere mogleg å søkje om midlar for eitt år.

Til tilgjengetiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det sett av høvesvis 57 mill. kr og 21,5 mill. kr, medan inntil 5 mill. kr er sett av til etablering av ein nasjonal reiseplanleggar og ei ny organisatorisk eining for forvaltning av systemet for elektronisk billettering. Det er vidare foreslått å løyve av 12,8 mill. kr til forsøk med samordning av bestillingstransport og TT-transport.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det budsjettert med 298 mill. kr. Eventuelle endringar i godtgjering som følgje av den reviderte avtalen mellom Hurtigruta ASA og staten vil bli vurdert seinare. Den reviderte avtalen mellom Hurtigruten ASA og Samferdselsdepartementet vil gjelde fram til iverksetjing av ein ny avtale når transportør er valt etter ein anbudsprosess. Samferdselsdepartementet har sett i gang arbeid med å utlyse tenesta Kystruten Bergen – Kirkenes på nytt.

Jernbaneformål

I budsjettforslaget held regjeringa fram med å styrkje innsatsen på jernbana. Det er til saman foreslått 10 176,1 mill. kr til jernbaneformål, ein auke på 1 340,9 mill. kr eller 15,2 pst. frå saldert budsjett 2009.

Samla budsjettframlegg for Jernbaneverket er på 8 380,3 mill. kr, ein auke på 18,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Det gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 91 pst. første året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013. For 2010 ligg forslaget til løyvingar til drift og vedlikehald på same nivå som gjennomsnittleg ramme for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2010–2019. Forslag til løyvingar til investeringar er ei kraftig styrking frå saldert budsjett 2009, og er starten på ei opptrapping til nivået på ramma i Nasjonal transportplan etter kvart som planlegginga av nye prioriterte prosjekt er avslutta og er klare til anleggsstart.

Budsjettet for drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen, ekskl. Gardermobanen, er foreslått auka med 586,1 mill. kr eller 15,4 pst. frå saldert budsjett 2009. Saman med Oslo-prosjektet representerer løyvingane ei markert satsing på vedlikehald og fornying på heile jernbanenettet som skal gjere togtrafikken meir påliteleg. Den særskilte satsinga på fornying på Bergensbanen og Dovrebanen som ligg inne i tiltakspakka for 2009 vil bli vidareført i 2010. Det er sett klare mål for kvaliteten på Jernbaneverkets tenester, der m.a. talet på timar med forseinkingar skal halverast i løpet av få år. Løyvingane gjer det mogleg for Jernbaneverket å følgje planlagt framdrift i 2010, slik at ei får ei betring allereie i 2010.

Det er budsjettert med 3 918,6 mill. kr til investeringar i lina, inkl. ny post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski og post 33 Fysisk skilje Jernbaneverket – Bane Tele AS, som er ein auke på 719,5 mill. kr eller 22,5 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009.

Løyvinga gjer det mogleg å få ei rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av dei store anleggsprosjekta i 2010.

Det er sett av midlar til vidareføring av desse store prosjekta:

- Nytt dobbeltspor på strekninga Lysaker – Sandvika på Drammenbanen
- Nytt dobbeltspor på strekninga Barkåker – Tønsberg på Vestfoldbanen
- Dobbeltspor på strekninga Sandnes – Stavanger
- Ny Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen

Det er i tillegg sett av midlar til planlegging og grunnerverv av prosjektet Holm – Holmestrand – Nykirke på Vestfoldbanen med mogleg start i 2010. Prosjektet vil ikkje bli starta før det er gjennomført KS2 og resultatet er lagt fram for Stortinget.

Løyvinga gir også rom for rasjonell planlegging av det nye store jernbaneprojektet, nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Prosjektet er ført på eigen investeringspost. Planprosessen for Oslo-Ski er krevjande, og godkjende reguleringsplanar er venta å vere klare tidlegast i 2012. Utbygginga kan da starte i 2013.

I 2010 er det i tillegg avsett midlar til planlegging av store investeringsprosjekt som Eidsvoll – Hamar, Alnabru godsterminal, Farriseidet – Porsgrunn og Ulriken tunnel (dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen). I tråd med Nasjonal transportplan 2010–2019 og Stortingets behandling av denne, er det sett av midlar til vidare utgreiing av høgfarstog.

Forslaget inneheld ei opptrapping i satsinga på programområda med mindre investeringsstiltak med stor effekt. Det er lagt opp til ein klar auke i

kapasitetsaukande tiltak, ikkje minst for å leggje til rette for å overføre meir gods frå veg til bane. Regjeringa ønskjer òg å etablere ei ny ordning med statleg støtte til sidespor for å få meir gods over på bane. I tillegg har Samferdselsdepartementet teke initiativ til at Jernbaneverket og NSB får på plass ein offensiv handlingsplan for å betre publikumsinformasjonen. Dette er følgd opp med ei løyving på 80 mill. kr til Jernbaneverket i 2010.

Det er foreslått å løyve 1 740,2 mill. kr til statleg kjøp av persontogtenester i 2010. Dette er ein auke på 25,7 mill. kr eller om lag 1,5 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Dette er i samsvar med rammeavtalen om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Gjøvikbanen AS om persontogtilbodet på Gjøvikbanen. Som ein del av avtalen skal togtilbodet på Jærbanen auke frå rute-terminskiftet i desember 2009 i samband med at det nye dobbelsporet mellom Sandens og Stavan-ger blir opna for trafikk.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 47,2 mill. kr, som er ein auke på 9,9 mill. kr eller 26,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Denne løyvinga vil mellom anna gjere at tilsynet kan møte den betydelege auken i godkjenningar/

løyver som følgje av den store jernbanesatsinga i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det er foreslått 145 mill. kr i utbyte frå NSB AS i 2010.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 710,7 mill. kr, ein auke på 246,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Årsaka til auken er løyvinga på 497 mill. kr til statleg kjøp av post- og banktenester. Det var i budsjettet for 2009 opphavleg ikkje sett av midlar til dette formålet, men det blei løyvd 518 mill. kr i 2009, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

Posten Noreg AS er pålagd å levere bank- og posttenester som delvis kan vere bedriftsøkonomisk ulønsame. Det har i fleire år ikkje vore løyvd midlar til statleg kjøp av ulønsame post- og banktenester. Av omsyn til Postens totale økonomiske situasjon er det no nødvendig å løyve midlar for å dekkje dei ulønsame tenestene.

For Post- og teletilsynet er det foreslått å avsetje 213,7 mill. kr, om lag same realnivå som i 2009. Det er ikkje foreslått utbyte frå Posten Norge AS i 2010.

2 Oversiktstabellar for budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapittel

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	158 737	159 000	176 000	10,7
1301	Forskning og utvikling mv.	172 206	238 200	262 800	10,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>330 943</i>	<i>397 200</i>	<i>438 800</i>	<i>10,5</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	508 835	519 900	629 200	21,0
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	22 564	13 400	87 800	555,2
1313	Luftfartstilsynet	172 486	167 500	168 300	0,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	46 908	50 200	56 300	12,2
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>750 793</i>	<i>751 000</i>	<i>941 600</i>	<i>25,4</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	16 358 594	17 035 700	14 066 200	-17,4
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>16 358 594</i>	<i>17 035 700</i>	<i>14 066 200</i>	<i>-17,4</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	600 762	727 900	747 100	2,6
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>600 762</i>	<i>727 900</i>	<i>747 100</i>	<i>2,6</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	6 057 700	7 073 200	8 380 300	18,5
1351	Persontransport med tog	1 614 574	1 724 700	1 748 600	1,4
1354	Statens jernbanetilsyn	38 361	37 300	47 200	26,5
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>7 710 635</i>	<i>8 835 200</i>	<i>10 176 100</i>	<i>15,2</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>25 751 727</i>	<i>27 747 000</i>	<i>26 369 800</i>	<i>-5,0</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester			497 000	
1380	Post- og teletilsynet	202 397	205 100	213 700	4,2
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>202 397</i>	<i>205 100</i>	<i>710 700</i>	<i>246,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>202 397</i>	<i>205 100</i>	<i>710 700</i>	<i>246,5</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>25 954 124</i>	<i>27 952 100</i>	<i>27 080 500</i>	<i>-3,1</i>

Utgifter justert for forvaltningsreforma

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1320	Statens vegvesen (saldert budsjett justert for forvaltningsreform)	16 358 594	11 425 600	14 066 200	23,1
	<i>Sum utgifter justert saldert 2009</i>	<i>25 954 124</i>	<i>22 342 000</i>	<i>27 080 500</i>	<i>21,2</i>

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	3 809	2 300	2 000	-13,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>3 809</i>	<i>2 300</i>	<i>2 000</i>	<i>-13,0</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800		-100,0
4313	Luftfartstilsynet	131 733	115 800	119 500	3,2
4314	Statens havarikommisjon for transport	346			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	275 360	257 000	214 200	-16,7
5622	Aksjer i Avinor AS	396 900			
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 193 163</i>	<i>761 600</i>	<i>333 700</i>	<i>-56,2</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	742 891	461 200	460 100	-0,2
4322	Svinesundsforbindelsen AS	16 000	25 000	27 000	8,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	37 508	40 000	38 000	-5,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>796 399</i>	<i>526 200</i>	<i>525 100</i>	<i>-0,2</i>

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	620 062	510 300	597 100	17,0
4354	Statens jernbanetilsyn	636			
4355	Baneservice AS	38 300			
5611	Aksjer i NSB AS	402 000	221 000	145 000	-34,4
5623	Aksjer i Baneservice AS	231			
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 061 229</i>	<i>731 300</i>	<i>742 100</i>	<i>1,5</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>3 054 600</i>	<i>2 021 400</i>	<i>1 602 900</i>	<i>-20,7</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post- og teletilsynet	168 714	170 600	178 400	4,6
5618	Aksjer i Posten Norge AS	597 000			
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>765 714</i>	<i>170 600</i>	<i>178 400</i>	<i>4,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>765 714</i>	<i>170 600</i>	<i>178 400</i>	<i>4,6</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>3 820 314</i>	<i>2 192 000</i>	<i>1 781 300</i>	<i>-18,7</i>

3 Oppfølging av oppmodingsvedtak

På Samferdselsdepartementets område vedtok Stortinget i sesjonen 2008–2009 eit oppmodingsvedtak – vedtak nr. 426, 11. juni 2009. Oppfølginga

av dette vedtaket og av vedtak nr. 402, 13. mars 2008 frå sesjonen 2007–2008 er omtalt nærmare i del III i proposisjonen.

4 Diverse tabellar

Garantiordningar og -fullmakter

(i 1000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2008	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2009	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2010
Restverdigaranti for togmateriell, bokførte verdier	11.12.2008	2 700 000	2 974 000	2 759 000
Restverdigaranti for togmateriell, oppgraderingar og nyinvesteringar	11.12.2008	4 425 000	3 525 000	3 225 000
Lån til ferjer i riksvegsamband	07.12.2004	408 619	650 000	50 000
Sum		7 533 619	7 149 000	

Totalramma for gammalt og nytt ansvar i 2010 for lån til ferjer i riksvegsamband er redusert til 50 mill. kr som følge av at store delar av riksvegferjesambanda frå 01.01.2010 blir overførte til fylkeskommunane, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) Om

overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen.

Det har aldri vore utbetalingar (tap) under nokon av garantiordningane.

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Nemning	Fullmakt	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
1350	Jernbaneverket	Materiell	700	800
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

Bruk av stikkordet «kan overførast» på andre postar enn postgruppe 30–49

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2009	Forslag 2010
1301	50	Samferdselsforskning	6 573	192 600
1301	72	Tilskot til miljøvennleg transport, Transnova-prosjektet	0	51 600
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	15 195	629 200
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	3 324	37 800
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksveggar m.m.	0	6 183 600
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	0	441 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	436 000
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	54 825	429 100
1350	23	Drift og vedlikehald	67 975	4 387 000
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	34 286	74 700
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	4 378	1 740 200
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	626	25 300

For kap. 1301, post 50 kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskot frå løyvinga over posten, går over fleire år. Tilskot blir i hovudsak utbetalt etter framdrift. Også prosjekt på kap. 1301, post 72, vil kunne gå ut over budsjettåret. Sluttutbetaling vil ikkje finne stad før prosjektet er gjennomført. For kap. 1310, post 70, kan stikkordet forklarast med at endringar i rammevilkår som gir grunnlag for reforhandlingar, og kostnadsendringar som følgje av nye kontraktar, gjer at det kan vere vanskeleg å budsjettere utbetalingane presist for det einskilde år. Løyvinga på kap. 1311, post 71, kan overførast fordi delar av tilskotet blir utbetalt på etterskot.

For kap. 1320, postane 23, 29 og 72, og kap. 1350, postane 23 og 25, er årsaka til stikkordet at løyvingane heilt eller delvis blir nytta til bygge- og anleggsarbeid som går over fleire år, og/eller materiellinnkjøp. Innanfor budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket er det dessutan i stor

grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei ulike postane. Det er derfor naturleg at også postar utover 30-postane er gjort overførbare.

Når det gjeld BRA-programmet på kap. 1330, post 60, blir halvdelen av tilskota til bykommunar og/eller fylkeskommunar utbetalt ved prosjektstart og resten når prosjektet er ferdig. Dette medfører at siste utbetalinga ikkje finn stad før året etter prosjektstart.

Ein del av løyvinga på kap. 1351, post 70, gjeld resultatavhengig tilskot/bonusutbetaling som blir utbetalt etterskotsvis, noko som ikkje alltid skjer i budsjettåret.

Post- og teletilsynet pålegg leverandørar av elektroniske kommunikasjonsnett og -tenester som tilsynet har inngått avtale med, å kjøpe beredskapsmateriell. For å sikre at leverandørane får betalt, dersom materiellet blir forseinka, er kap. 1380, post 70, gjort overførbare.

Budsjettendringar på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2009

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2009	Endring	Revidert budsjett
1300	01	67	355	113 600	2 000	115 600
1301	72	37	139	50 000	50 000	100 000
1310	70	42	175	519 900	54 400	574 300
1320	23	37	139	7 749 500	810 000	8 559 500
1320	30	37	139	6 440 900	1 430 000	7 870 900
1320	31	37	139	442 500	60 000	502 600
1320	35	67	355	229 000	215 000	444 000
1320	72	67	355	1 776 000	-20 500	1 755 500
1330	70	67	355	312 100	7 200	319 300
1350	23	37	139	3 800 900	818 000	
1350	23	67	355	3 800 900	84 500	4 703 400
1350	30	37	139	3 199 100	483 000	
1350	30	67	355	3 199 100	-84 500	3 597 600
1350	33	67	355	0	15 000	15 000
1351	60	67	355	10 200	6 000	16 200
1370	70	67	355	0	518 000	518 000

I tillegg har regjeringa gjort framlegg om å løyve 150 mill. kr til Avinor AS som eit ekstraordinært investeringstilskot på kap. 1311, post 70, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009).

Budsjettendringar på inntektskapittel etter saldert budsjett 2009

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2009	Endring	Revidert budsjett
4312	90	67	355	388 800	-388 800	0
5611	85	67	355	221 000	-207 000	14 000

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1300	Samferdselsdepartementet	158 737	159 000	176 000	10,7
1301	Forskning og utvikling mv.	172 206	238 200	262 800	10,3
	Sum kategori 21.10	330 943	397 200	438 800	10,5

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
4300	Samferdselsdepartementet	3 809	2 300	2 000	-13,0
	Sum kategori 21.10	3 809	2 300	2 000	-13,0

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. Samferdselsdepartementets driftsutgifter, herunder lønn, husleie, reiseutgifter og kjøp av konsulenttjenester, deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til trafikksikkerhetsformål samt tilskudd til samferdselsberedskap. Programkategorien omfatter i tillegg bevilgninger til departementets innsats på forskning og utvikling mv., herunder bevilgninger til Transnova-prosjektet.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 438,8 mill. kr, en økning på 41,6 mill. kr eller 10,5 pst. fra saldert budsjett 2009.

Det er foreslått 123,4 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og 25,9 mill. kr til departementets deltakelse i internasjonale organisasjoner. Videre er det foreslått 24,3 mill. kr i tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. Av dette tilskuddet foreslås 22 mill. kr tildelt Trygg Trafikk, 1,3 mill. kr tildelt ITS Norge, mens 1 mill. kr fore-

slås tildelt Syklistenes Landsforening. Til tilskudd til samferdselsberedskap foreslås det 2,4 mill. kr.

Det er foreslått et samlet budsjett på 262,8 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., som er en økning på 24,6 mill. fra saldert budsjett 2009 eller 10,3 pst.

Til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. er det foreslått 18,6 mill. kr. Det er budsjettert med 192,6 mill. kr til samferdselsforskning som er en økning på 22,4 mill. kr eller 13,1 pst. fra saldert budsjett 2009. Forskningsmidlene er som i tidligere år i hovedsak tenkt å gå til tele- og transportforskning og ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 51,6 mill. kr.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer gjøres på grunnlag av de overordnede sektorpolitiske målene som gis ved Stortingets behandling

av Nasjonal transportplan og andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Samferdselsdepartementet har utarbeidet en forskningsstrategi, som er utgangspunktet for mål og prioriteringer av departementets forskningsinnsats.

Mål og prioriteringer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikk som utformes for og ved de bevilgninger som stilles til disposisjon til de ulike

formål og etater som ligger under departementets ansvarsområde. Det henvises til postomtalen for de ulike fagområdene, samt øvrige omtaler i budsjettproposisjonen for konkret rapportering innenfor de ulike sektorene.

Regjeringen satte i 2007 ned et offentlig utvalg for å vurdere et selvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen. Utvalget la i februar 2009 fram sin vurdering i NOU 2009: 3 På sikker veg. NOU 2009: 3 har vært på bred høring. En eventuell opprettelse av et selvstendig tilsynsorgan vil bli lagt fram for Stortinget på egnet måte.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Driftsutgifter	114 554	113 600	123 400
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	21 071	19 300	25 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000	23 600	24 300
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 112	2 500	2 400
	Sum kap. 1300	158 737	159 000	176 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 123,4 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, en økning på 8,6 pst. fra saldert budsjett 2009. Tar en hensyn til at det i 2009 ble bevilget 2 mill kr til Samferdselsdepartementets drift, jf. St.prp. nr. 67/innst. S. nr. 355 (2008–2009), er økningen fra 2009 til 2010 på 6,7 pst.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i Samferdselsdepartementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, IT-materiell og programvare, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten og stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Samferdselsdepartementet har i de senere årene fått en merkbart mer krevende arbeidssituasjon. Bevilgningene til veg og jernbane har økt betydelig. Dette medfører en større arbeidsbelastning på departementet bl.a. når det gjelder behandling og oppfølging av prosjekter og tiltak, og når det gjelder arbeid med trafikksikkerhet og kollektivtransport. På denne bakgrunn har det vært

behov for å styrke bemanningen i departementet. Det økte aktivitetsnivået medfører også økte utgifter til bl.a. utstyrsanskaffelser og reiser.

Pr. 01.07.2009 hadde Samferdselsdepartementet 137 ansatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 25,9 mill. kr, en økning på 6,6 mill. kr, eller 34,2 pst., fra saldert budsjett 2009. Økningen gjelder i hovedsak overføring av budsjettansvaret for EASA fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport og kommunikasjon: Det internasjonale transportforum (ITF, tidligere ECMT – europeisk transportministerkonferanse), Internasjonale vegkongresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA). Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF), Den internasjonale jernbanekongress (IRCA), Den internasjonale organisasjonen for offentlig trans-

port (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA), samt EU-programmene om forbedring av godstransportssystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), internetsikkerhet (safer use of internet) og IDABC (Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens), hvis formål er å stimulere til samhandling mellom forvaltningene og utvikle nye elektroniske tjenester for næringsliv og innbyggere på tvers av landegrensene.

Marco Polo II er en videreføring av Marco Polo I, men med større ramme. Hovedformål er utvikling av et mer miljøvennlig godstransportsystem, som innebærer å overføre transport fra veg til sjø og bane. Programmet fordeler økonomisk støtte til nye løsninger som bidrar til en ønsket endring av transportmiddelfordeling. For at søkere fra land utenfor EU skal kunne motta støtte, må landet ha sluttet seg til programmet. Norge deltar gjennom Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Ved utlysningen i 2009 var det i alt fem søknader med norske bedrifter involvert.

18 pst. av kontingenten for ITU og 16 pst. av kontingenten til UPU blir refundert av Utenriksdepartementet, jf. kap. 4300, post 01.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 24,3 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 22 mill. kr, en videreføring på om lag samme realnivå som saldert budsjett for 2009, mens Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1 mill. kr, en videreføring av beløpet fra 2009. ITS (Intelligente transportsystemer og tjenester) Norge foreslås bevilget 1,3 mill. kr, en økning på 0,1 mill. kr fra saldert budsjett for 2009.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal i henhold til vedtektene fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter. Organisasjonen er en viktig pådriver, med et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge.

Trygg Trafikk vil i 2010 videreføre satsningen på å utvikle organisasjonen som kompetansesenter for trafikkopplæringen for barnehage, skole og

lærerutdanningen. Trygg Trafikk vil bl.a. ta i bruk e-læring gjennom interaktive læringsressurser og kursaktivitet. Det er også gjennom et prøveprosjekt opprettet en egen ambassadørordning for trafikkopplæring i grunnskolen.

I 2010 vil Trygg Trafikk arbeide videre med å styrke rollen som pådriver og informasjonskanal for trafikksikkerhet generelt, og være et bindeledd for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Organisasjonen vil vektlegge områder som ruspåvirket kjøring, bruk av personlig verneutstyr og ulykkesutsatte grupper. Videre vil Trygg Trafikk i 2010 prioritere samarbeidet innen det etablerte nettverksforumet for medlemsorganisasjonene.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Det statlige tilskuddet vil utgjøre om lag 43 pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2010.

Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk, som er et prioritert område for Regjeringen. Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre driftstilskuddet på 1 mill. kr også for 2010.

ITS Norge utfører et viktig arbeid som er nødvendig for å nå politiske målsettinger under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. ITS Norge ble stiftet i 2004 som en ideell forening, og har i dag nærmere 70 offentlige og private virksomheter som medlemmer fra transport- og IT-næring, forskningsmiljøer og myndigheter. ITS Norge arbeider for økt bruk av multimodale, intelligente transportsystemer og tjenester, gjennom nettverksbygging, samordning og utvikling av IKT-baserte tjenester. ITS Norge er også medlem av et internasjonalt nettverk. Foreningen deltar bl.a. i samarbeid om harmonisering av ITS internasjonalt og arbeider for bruk av det norske ARKTRANS som grunnlag for et felles europeisk, multimodalt rammeverk.

For 2010 er det avsatt 1,3 mill. kr til ITS Norge. Det foreslåtte tilskuddet fra staten vil utgjøre om lag 45 pst. av foreningens budsjett i 2010.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,4 mill. kr for 2010.

Bevilgningen skal bl.a. dekke utgifter til fylkeskommunenes deltakelse i den nasjonale sivile transportberedskapen, til øvelser, planverksarbeid mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS, samt til havneberedskapsøvelser. Også midler til ordningen for reser vedelslagring finansieres over denne posten.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 702	2 300	2 000
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 554		
18	Refusjon av sykepenger	553		
	Sum kap. 4300	3 809	2 300	2 000

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inn-

tektsanslaget for 2010 på 2 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. omtale av kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag til andre FN-organisasjoner mv.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 097	18 000	18 600
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	155 109	170 200	192 600
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>		50 000	51 600
	Sum kap. 1301	172 206	238 200	262 800

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 18,6 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv., om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2009.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. Departementet legger stor vekt på at ferdige forsknings- og utredningsprosjekter formidles til offentligheten. Som hovedregel skal derfor alle prosjekter som Samferdselsdepartementet i hovedsak finansierer, gjøres tilgjengelig for publikum på websidene til departementet eller på annen måte.

I 2009 er det i gang eller utført utredninger om bl.a. miljøkonsekvenser av bedre veger, evalueringer av førerkortopplæring og ordningen med trygt hjem for en 50-lapp, revisjon av trafikksikkerhets-

håndboka, elektrifisering av transportsektoren, reisevaneundersøkelse og evaluering av Nasjonal transportplan. Det er også i gang arbeid med en større varestrømsanalyse som vil gi bedre kunnskap om godstransporten i Norge. I samarbeid med transportetatene gjennomføres det et prosjekt som skal gi oppdaterte verdier for tids- og miljøkostnader m.m. Dette er tallmateriale som inngår i nyttekostnadsanalyser. Utredningsarbeidet for de to sistnevnte temaene går over flere år og er ferdig i 2010.

Utredninger av temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt også i 2010. Utredningsmidlene skal videre sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområdet, herunder statistikk knyttet til omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet. Utredningsmidlene vil bli anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging og til andre spesifikke problemstillinger for de enkelte

transportsektorer. Utredninger knyttet til Samferdselsdepartementets rolle innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap finansieres også over denne posten.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 192,6 mill. kr, en økning på 22,4 mill. kr eller 13,2 pst. fra saldert budsjett 2009. I økningen inngår Samferdselsdepartementets andel av de 300 mill. kr ekstra til klimaforskning som er en oppfølging av forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Regjeringen foreslår videre en opptrappingsplan for klimaforskning i tillegg til den ovennevnte, som er rettet mot fornybar energi og karbonfangst. Samferdselsdepartementets del av disse to satsingene utgjør i 2010 til sammen 17 mill. kr. Midlene foreslås anvendt til forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd som bidrar til å redusere transportsektorens klimautslipp og til å utvikle kunnskaper om virkninger av klimaendringer.

Forskningsmidlene for 2010 er tenkt fordelt med 83,3 mill. kr til teleforskning og 109,3 mill. kr til transportforskning. Samferdselsdepartementet ønsker mer internasjonalt forskningssamarbeid og stiller krav til Norges forskningsråds innsats på dette feltet.

Samferdselsdepartementet følger opp sektoransvaret for forskning gjennom å bevilge midler til relevante forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd. En viktig oppgave for Norges forskningsråd vil være å sikre at resultatene på en god måte blir formidlet til ulike brukere og beslutningstakere i tillegg til forskningsmiljøene.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Transportpolitikken preges av komplekse sammenhenger og vanskelige avveininger mellom goder og ulemper. Beslutninger bør i størst mulig grad baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag.

Hoveddelen av Samferdselsdepartementets satsing på transportforskning benyttes til å støtte ulike forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd.

Gjennom økt støtte til RENERGI-programmet vil Samferdselsdepartementet bidra til å utvikle kunnskap og løsninger som gir grunnlag for mer miljøvennlig transport. I 2009 er det med støtte fra

programmet satt i gang en rekke prosjekter som skal fremme utvikling og bruk av biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet til transportformål. En stor del av de disponible midlene har gått til å støtte demonstrasjonsprosjekter, som f.eks. Hydrogenvegen mellom Stavanger og Oslo. RENERGI og Transnova-prosjektet, som omtales under post 72, samarbeider nært for å koordinere innsatsen. Arbeidsdelingen mellom Norges forskningsråd og Transnova tilsier at RENERGI-programmet vil konsentrere seg mer om forskning, mens Transnova i større grad vil støtte pilot- og demonstrasjonsprosjekter.

Departementet foreslår å øke støtten til forskningsprogrammet SMARTRANS, der prosjekter med potensial for reduserte klimagassutslipp skal prioriteres. Programmet skal bidra til kunnskapsutvikling til nytte for brukere innenfor transport- og logistikksektoren og har som formål å redusere avstandskostnader, fremme intermodale transporter og støtte utvikling og bruk av ITS. Videre skal det fremme transportløsninger som er miljømessig bærekraftige og energieffektive. Det er også en målsetting å styrke sektorens innovasjonsevne. Dette skal gjøres gjennom økt volum og forbedret kvalitet på FoU i private og offentlige virksomheter, samt økt kompetanse i godstransport og logistikk i forsknings- og utdanningsinstitusjonene. Programmet går fram til 2013, som sammenfaller med EUs 7. rammeprogram for forskning. SMARTRANS støtter en rekke prosjekter, herunder «Grønn godstransport», hvor hovedformålet er å utvikle beregningsverktøy for miljøregnskap i transportbedrifter. Dette vil bringe miljøeffekter inn i beslutningsstøttesystemene på linje med effektivitet og kostnader og på den måten styrke oppmerksomheten på miljømessige konsekvenser av godstransport.

Siden 2002 har det i RISIT-programmet blitt forsket på risiko og sikkerhet i transportsektoren. Programmets tre hovedtemaer har vært visjoner for trafikkikkerhet, organisering av risikohåndtering og risikoforståelse og et samfunnsperspektiv på forskningsrisiko. Programmet varer ut 2009.

Departementet vil videreføre sikkerhetsforskningen i et nytt program fra og med 2010. Formålet med det nye programmet er å bidra til et bedre kunnskapsgrunnlag for beslutninger og planlegging på ulike forvaltningsnivå, og sikre fortsatt høy faglig kvalitet på sikkerhetsforskningen i Norge. Programmet skal fungere som et strategisk bindeledd mellom transportformene innen veg, sjø, bane og luft, og mellom forskermiljøene og myndighetene. Programmet skal ha et grunnleggende fokus på framtidige sikkerhetsutfordringer og frambringe målrettet kunnskap og kompetanse innen

bl.a. regulering, styring og håndtering, sikkerhetskultur, og teknologi og transportsikkerhet. Videre skal programmet gi en bedre forståelse av transportrisiko og et bedre grunnlag for risiko- og sikkerhetskulturdokumentering innenfor transportsektoren. Det skal legges vekt på formidling og kontakt mellom forskningsmiljøene og brukerne.

Klimaendringene vil gi økte påkjenninger for transportinfrastrukturen. Samferdselsdepartementet foreslår å øke støtten til forskning rettet mot virkninger av klimaendringer og forskning for å gjøre infrastrukturen mer robust. Støtten til forskning for å redusere støy fra transport foreslås også videreført. Det vil i tillegg bli satt av midler til programmer om demokrati/ regionalitet og samfunnsikkerhet.

Den nye modellen for finansiering av instituttsektoren som ble innført i 2009 berører bl.a. basisfinansieringen av Transportøkonomisk institutt. Ordningen medfører at grunnfinansieringen av Transportøkonomisk institutt går over Miljøverndepartementets budsjett, mens støtten til strategiske satsinger fortsetter over Samferdselsdepartementets budsjett.

I Program for overordnet transportforskning, som drives direkte av Samferdselsdepartementet, blir det i løpet av 2009 og 2010 fullført prosjekter som dreier seg om effektive virkemidler for å redusere transportsektorens klimautslipp, regional utvikling og demografi. Resultatene fra prosjektene vil komme til nytte bl.a. i arbeidet med neste Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet tar sikte på en ny utlysning for perioden 2010–2011 i løpet av 2010.

Teleforskning

Målet med bevilgningen til forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukere i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, samt å bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Sektoransvaret for forskning på elektronisk kommunikasjon blir i første rekke fulgt opp gjennom finansiering av programmer i regi av Norges forskningsråd. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger.

Norges forskningsråd har i de senere årene samlet mye av forskningsaktivitetene i store programmer. De store forskningsprogrammene skal gi det enkelte forskningsfelt et løft ved å koble grunnforskning, anvendt forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorer. For Samferdselsdepartementet er det programmet for kjernekompetanse

og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som skal ivareta departementets ansvarsområder innen forskning på elektronisk kommunikasjon. Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjøre Norge ledende i å utvikle og bruke kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i et IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur utgjør en av fire fagsøyler i programmet.

De første forskningsprosjektene i VERDIKT startet i februar 2006. Programmet omfatter nå vesentlige deler av Norges forskningsråds engasjement innen IKT-forskning. Aktivitetene i programmet blir finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Programperioden for VERDIKT strekker seg til 2014.

For 2010 vil brorparten av departementets forskningsmidler til teleforskning inngå i VERDIKT. Programmet vil prioritere prosjekter som er rettet mot utvikling av kunnskap innen:

- Brukergrensesnitt, informasjonsforvaltning og programvareteknologi
- Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur
- Sikkerhet, personvern og sårbarhet
- Samfunnsmessige, økonomiske og kulturelle utfordringer

Simula-senteret mottar en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Senteret driver grunnleggende forskning innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Forskningen spenner om ulike problemstillinger fra utvikling av programvare og komponenter i større systemer til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer.

Prosjektet «Robuste nett» (2006–2010) ved Simula finansieres av Samferdselsdepartementet via Norges forskningsråd. Prosjektet skal utvikle systemer som bl.a. kan gjøre det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter. Prosjektet har som mål å utvikle og demonstrere metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Forskningen er nyttig for både enkeltbrukere og bedrifter som alle blir mer og mer avhengige av Internett og telekommunikasjon.

I tillegg til bevilgningen til enkeltprogrammer, mener Samferdselsdepartementet at det er viktig å styrke kontakt og samarbeidsrelasjoner med internasjonale miljø innenfor forskning på elektronisk kommunikasjon.

Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet

I samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, ble Transnova-prosjektet etablert våren 2009 med en bevilgning på 50 mill. kr. Prosjektet skal gå over tre år, og skal deretter evalueres. Det foreslås å bevilge 51,6 mill. kr. til Transnova-prosjektet i 2010, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2009. Bevilgningen skal også finansiere evalueringen av prosjektet, som startes høsten 2010. Resultatene av evalueringen forelegges Stortinget i forbindelse med budsjettproposisjonen for 2012.

Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transportsektoren, slik at Norge når Klimameldingens mål for utslippsreduksjoner i 2020 og klimaforlikets mål om klimanøytralitet innen 2050. Transnova skal gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis.

De første programmene for tilskuddsordninger lanseres i oktober 2009. Her vil en særlig være opp tatt av prosjekter rundt alternative drivstoff, herunder biodrivstoff, elektrisitet og hydrogen. Prosjektene skal stimulere til økt tilgjengelighet og bruk av alternative drivstoff, og til å høste erfaringer med bruk og egnethet. I mars 2010 vil flere program lanseres. Disse vil i større grad være rettet mot tiltak som fører til en overgang til andre og mer klimavennlige transportløsninger. Transnova

skal også støtte, og selv bidra til, informasjon og økte kunnskaper om klimavennlige transportløsninger.

Transnova-prosjektet har etablert tett samarbeid med Norges forskningsråd og Innovasjon Norge for å koordinere innsatsen. Alle prosjekter som får støtte skal dokumentere reduksjon i klimagassutslipp.

Administrativt er Transnova-prosjektet lagt til Statens vegvesen og lokalisert i Vegdirektoratets teknologimiljø i Trondheim. Prosjektet finansieres i sin helhet av bevilgningen fra Samferdselsdepartementet, men drar nytte av Statens vegvesens kompetanse, systemer, rutiner og innkjøpsavtaler m.m.

Som ledd i arbeidet med å bekjempe arbeidsløsheten la regjeringen i januar 2009 fram en tiltakspakke, hvor det ble foreslått endringer i statsbudsjettet for 2009, jf. St.prp. nr. 37 (2008–2009). Det ble bevilget 50 mill. kr til en tilskuddsordning til etablering av ladepunkt for elbil og plug-in hybridbiler. Ordningen er et ledd i en strategi for elektrifisering av transportsektoren og administreres av Transnova. Den retter seg mot private og offentlige bedrifter, lokale og sentrale myndigheter, organisasjoner og større borettslag. Det kan søkes støtte til ladepunkt både på private og allment tilgjengelige parkeringsplasser. Enkle søknadsprosedyrer er etablert. Søknadene behandles fortløpende. Det har vært stor pågang fra kommuner, fylkeskommuner, energiselskap, samt private og offentlige bedrifter.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1310	Flytransport	508 835	519 900	629 200	21,0
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	22 564	13 400	87 800	555,2
1313	Luftfartstilsynet	172 486	167 500	168 300	0,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	46 908	50 200	56 300	12,2
	Sum kategori 21.20	750 793	751 000	941 600	25,4

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800		-100,0
4313	Luftfartstilsynet	131 733	115 800	119 500	3,2
4314	Statens havarikommisjon for transport	346			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	275 360	257 000	214 200	-16,7
5622	Aksjer i Avinor AS	396 900			
	Sum kategori 21.20	1 193 163	761 600	333 700	-56,2

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Både kortbanenettet og stamrutenettet er en viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyplassene, vil bli videreført, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verksemda i Avinor AS.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, samt kjøp av flytransport- og lufthavntjenester.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 941,6 mill. kr, en økning på 190,6 mill. kr eller 25,4 pst. fra saldert budsjett for 2009. Økningen utover generell prisvekst skyldes i hovedsak økte kostnader til kjøp av flytransport og tilskudd til Avinor AS.

Det foreslås en bevilgning på 629,2 mill. kr til kjøp av flytransport. Dette er en økning på 21 pst. fra 2009. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldende kontrakter for anbudsruiter i Nord-Troms og Finnmark og nye kontrakter for anbudsruiter i resten av landet med virkning fra 01.04.2009.

Det er budsjettert med 87,8 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser. Dette er en økning på 74,4 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2009. Økningen skyldes i hovedsak forslaget om å bevilge et engangs investeringsstilskudd til Avinor AS på 50 mill. kr i 2010, jf. omtalen nedenfor. Videre foreslås det bevilget 12 mill. kr i driftstilskudd til Stord lufthavn, samt et engangs investeringsstilskudd på 12 mill. kr til lufthavnene ved Notodden og Skien, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Det foreslås også å bevilge 13,8 mill. kr til flysikringstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene, noe som er en videreføring av bevilgningen i 2009.

Avinor AS står overfor investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene. Det foreslås en engangs bevilgning i 2010 på 50 mill. kr til Avinors regionale flyplasser og avdragsfritak på statslånet som finansierte utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, tilsvarende 388,8 mill. kr. Videre foreslås det å ikke ta utbytte fra Avinor i 2010. Dette er i tråd med den nye utbyttepolitikken for selskapet som ble presentert i St.meld. nr. 48 (2008–2009). Tiltakene skal bidra til at Avinor kan gjennomføre nødvendige sikkerhetsinvesteringer.

Foreslått budsjett for Luftfartstilsynet er på 168,3 mill. kr, en økning på 0,8 mill. kr fra saldert budsjett 2009. Forslaget innebærer i realiteten en styrking av Luftfartstilsynets budsjett på om lag 6,5 mill. kr ettersom ansvaret for å betale Norges medlemskontingent til EASA er blitt overført fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet. Økningen skal bl.a. bidra til å styrke arbeidet for økt sikkerhet innenfor innenlands helikopterflyging, samt kjøp av nytt fagdatasystem i Luftfartstilsynet.

Foreslått budsjett til Statens havarikommisjon for transport er på 56,3 mill. kr, en økning på 6,1 mill. kr fra saldert budsjett 2009. Økningen skyldes bl.a. behov for økte ressurser til å følge opp ulykker og arbeidsulykker til sjøs.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedmålene for regjeringens transportpolitikk er at Norge skal ha et transportsystem som gjør det lett å komme fram i og mellom regionene. Transportsystemet skal ha høy sikkerhet, ta hensyn til miljøet og være tilgjengelig for alle brukere. De overordnede målene for transportpolitikken gjelder også for luftfarten.

Sikkerheten i norsk luftfart ligger i verdenstoppen. Norge skal fortsatt ligge fremst i verden på dette området. Sikkerhetsarbeidet i næringen blir stadig mer internasjonalisert både når det gjelder

arbeidet for å hindre ulykker og forebygge mulige terroranslag. For myndighetene er det en hovedutfordring i tiden framover å sikre at det internasjonale regelverket er tilpasset norske forhold.

De internasjonale klimautfordringene reiser spørsmål om veksten i flytrafikken i dag kan fortsette. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også luftfarten ta sin del av ansvaret for å få ned utslippene. Den norske luftfartsnæringen gjennomfører og har planlagt tiltak som skal bidra til å bremse veksten i klimagassutslippene fra næringen. Klimatrusselen er likevel en global utfordring som ikke kan bli løst av den norske luftfartsnæringen alene. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står høyt på den internasjonale dagsorden. Forhandlinger i regi av FN om nye internasjonale klimaforpliktelser fra 2012 avsluttes på toppmøtet (COP-15) i København i desember 2009. Norge arbeider for at internasjonal luftfart skal omfattes av en ny internasjonal klimaavtale.

Den internasjonale finanskrisen påvirker rammebetingelsene for aktørene innenfor luftfarten som igjen kan få konsekvenser med hensyn til å opprettholde et tilfredsstillende flytransporttilbud over hele landet. Kostnadene ved å kjøpe flyruter der det ikke er grunnlag for kommersiell trafikk blir stadig høyere. Avinor AS står overfor investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene og har særlig utfordringer med å gjennomføre nødvendige sikkerhetsinvesteringer.

Når det gjelder det kommersielle flytilbudet i Norge, er rutetilbudet fremdeles godt samtidig som billettprisene har økt noe.

Rapportering

Trafikkutvikling

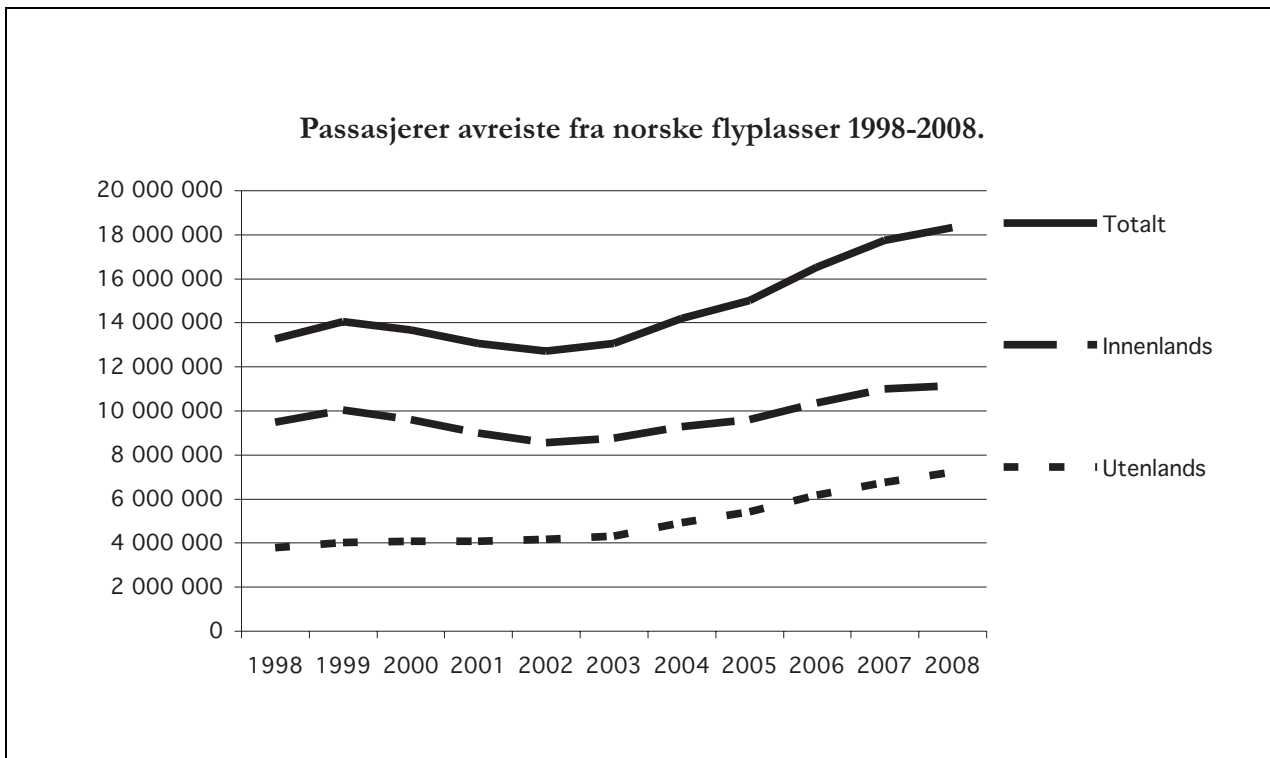
2008 var et turbulent år for flytrafikkmarkedet. Året startet med betydelig vekst. I siste halvdel av 2008 var utviklingen negativ, bl.a. som følge av økte billettpriser på grunn av sterk vekst i oljeprisen. Senere har stadig dårligere økonomiske utsikter fått betydning for trafikkutviklingen.

Flytrafikken i Norge økte med 2,3 pst. i 2008 målt i antall passasjerer, og med 1,6 pst. målt i antall flybevegelser for rute, charter og frakt på lufthavnene.

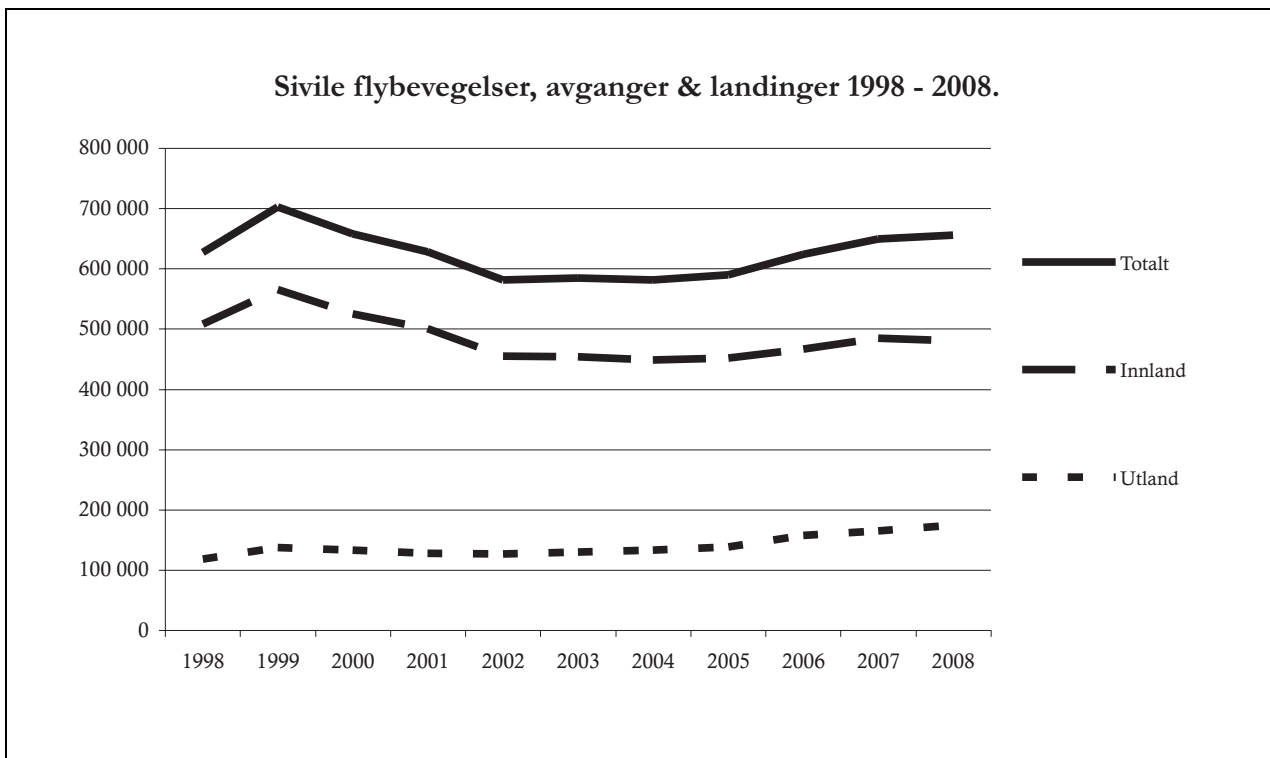
Totalt antall passasjerer over Avinors lufthavner var i 2008 39,5 mill. Dette tallet omfatter alle passasjerer som går inn og ut av et fly. Av disse var 25,3 mill. innenlandspassasjerer og 14,3 mill. utenlandspassasjerer.

Antall flybevegelser for rute, charter og frakt i Norge var i 2008 totalt 689 784, fordelt med 497 432 innenlands og 192 352 utenlands. Dette er en økning på henholdsvis 1,6, -0,7 og 8,3 pst. Totalt

ble det registrert 870 162 flybevegelser på norske lufthavner, en økning på 3,1 pst. I tillegg ble det registrert 38 583 overflygninger i norsk luftrom, en økning på 5,2 pst.



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser

Ulykkes- og hendelsesstatistikk i norsk sivil luftfart

I 2008 var det igjen ulykker med dødsfall i norsk luftfart. Av i alt 18 registrerte ulykker var tre døds-

ulykker. Til sammen omkom sju personer og åtte ble alvorlig skadet i disse ulykkene.

I tabellen gis det en oversikt over antall ulykker og hendelser på luftfartsområdet som er innrapportert til Statens havarikommisjon for transport.

Utvikling i innrapporterte ulykker og hendelser

	2004	2005	2006	2007	2008
Dødsulykker	1	2	2	0	3
Ulykker uten omkomne	15	15	12	13	15
Lufttrafikkhendelser	80	85	58	43	26
Øvrige luftfartshendelser	38	39	47	32	56
Totalt	134	141	119	88	100

Ulykker uten omkomne innebærer alvorlige personskader og/ eller større materielle skader. En lufttrafikkhendelse er en trafikkrelatert hendelse som f.eks. nærpassering eller alvorlige vanskeligheter som oppstår fordi fartøysjefen eller lufttrafikkjentesten unnlater å følge eller avviker fra gjeldende fremgangsmåte. Øvrige luftfartshendelser (tidligere omtalt som «hendelser») er uønskede begivenheter som har, eller vil kunne ha, negativ innvirkning på sikkerheten.

Takstutvikling i Avinor

Det gjennomsnittlige takstnivået har stort sett fulgt den allmenne prisstigningen de siste årene, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009).

Oppfølging av planer for 2008

Statens havarikommisjon tok 01.07.2008 over ansvaret for å undersøke ulykker og arbeidsulykker til sjøs. Avdeling for sjøtransport ble opprettet allerede i 2007. Dette bidro til at kommisjonen var godt forberedt da det nye undersøkelsesregimet for sjøfart startet sommeren 2008.

Samferdselsdepartementet har fortsatt å prioritere oppfølging av rapporten fra Statens havarikommisjon for transport om sikkerhet ved omstilling innen luftfart, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Som ledd i denne oppfølgingen gjennomførte Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2008 en undersøkelse av forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har i 2009 utarbeidet og startet iverksettelsen av en handlingsplan for å følge opp undersøkelsen.

Luftfartstilsynet har hatt stort fokus på helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, og vedtok

ny forskrift om kontinentalsokkelflyging i 2007. Gjennom sin ledelse av samarbeidsforum for helikopterflyging på kontinentalsokkelen har Luftfartstilsynet fremmet flere forslag til bedring av sikkerheten. Samarbeidsforumet har bl.a. medvirket til at det er utarbeidet en samarbeidsavtale mellom Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet. Luftfartstilsynet har også stort fokus på innenlands helikoptertrafikk og etablerte i 2009 et flysikkerhetsforum for operatører av innenlandshelikoptre. Den sentrale oppgaven for forumet vil være å arbeide for kontinuerlig reduksjon av antallet ulykker og alvorlige hendelser i forbindelse med innenlands helikopter.

Av stor betydning for flysikkerheten er også det arbeidet som gjøres i regi av EUs flysikkerhetsbyrå European Aviation Safety Agency (EASA). Byråets kompetanse var i utgangspunktet begrenset til å foreta typesertifisering og miljøsertifisering av luftfartøy mv. Byråets kompetanse utvides nå imidlertid i to omganger. Først utvides kompetansen til å omfatte flyoperasjoner, sertifisering av flybesetninger og godkjenning av fly fra tredjeland. Deretter vil kompetansen også omfatte landingsplasser og flysikringstjenester. Byrådet vil bl.a. ha ansvar for regelverksutvikling på disse områdene. Gjennom EØS-avtalen er Norge medlem av EASA. Dette innebærer at EASA bl.a. gjennomfører såkalte standardiseringsinspeksjoner for å undersøke om Luftfartstilsynets og norske aktørers virksomheter er i samsvar med regelverket. Dette er viktig virkemiddel i arbeidet for best mulig flysikkerhet.

Anbudskonkurranse for kjøp av flyruter i Norge for perioden 01.04.2009–31.03.2012 ble lyst ut sommeren 2008. Rutene ble fordelt til anbudsvinnerne høsten 2008. Anbudsrunden viste at det fremdeles er liten konkurranse om rutene.

For bl.a. å bidra til bedre samarbeid og økt kompetanse på området miljø og luftfart har Samferdselsdepartementet opprettet et nytt nasjonalt forum for luftfart og miljø. Videre har departementet i samarbeid med Miljøverndepartementet deltatt aktivt i det internasjonale miljøarbeidet i regi av ICAO. Luftfartstilsynet startet i 2008 arbeidet med å rekruttere en egen miljøkoordinator for å bidra til økt kompetanse og engasjement i miljøarbeidet.

Avinor AS har levert gode resultater på de fleste områder de seneste årene. De neste årene står selskapet overfor investerings- og finansieringsutfordringer, bl.a. som følge av nye sikkerhetskrav fra myndighetene. Finanskrisen har forsterket disse utfordringene. Våren 2009 presenterte Samferdselsdepartementet en tiltakspakke for Avinor på rundt 900 mill. kr for 2009, jf. omtale i St.meld. nr. 48 (2008–2009). Pakken skal medvirke til at Avinor kan gjennomføre nødvendige sikkerhetsinvesteringer.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2010 til luftfartsformål tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt ha høyeste prioritet. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart, og skal være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede målsetninger for samferdselspolitikken. Luftfartstilsynets budsjett er foreslått styrket betydelig også i 2010, bl.a. for å styrke arbeidet med å bedre sikkerheten innenfor innenlands helikopterflyging.

Regjeringen vil fortsette å arbeide for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at mesteparten av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er videre viktig at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutetnettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reise. Samferdselsdepartementet vil fortsatt kjøpe flyruter i de tilfeller hvor markedet ikke gir et tilfredsstillende rutetilbud.

Målet med statlig kjøp av innenlandske flyruter er å opprettholde et effektivt og likeverdig lufttransporttilbud med en god transportstandard over hele landet, til nytte for befolkning og næringsliv. Statlig kjøp av regionale flyruter skal gjennom å redusere avstandsulemper bidra til velfungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet.

For regjeringen er det en prioritert oppgave å styrke rettighetene til flypassasjerene. Dette gjelder ikke minst rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet. Når det gjelder universell utforming, har Samferdselsdepartementet satt i gang et arbeid for å vurdere hvilke krav som skal gjelde for luftfarten særlig i forbindelse med ombordstigning.

EØS-regelverket om felles bestemmelser om sikkerhet (security) for sivil luftfart er tatt inn i norsk rett. EU-kommisjonen er i ferd med å utarbeide et mer oversiktlig regelverk, og på sikt er det et mål at regelverket skal bli mer risikobasert. Regjeringen har som mål at sikkerhetskontrollen skal bli enklere, og vil arbeide aktivt overfor EU for å påvirke dette, bl.a. når det gjelder det såkalte «væskeforbudet».

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å øke oppmerksomheten om miljø innenfor luftfarten. Videre vil departementet i samarbeid med Miljøverndepartementet fortsette arbeidet for at internasjonal luftfart i større grad skal bidra til å redusere utslipp av klimagasser.

Statens havarikommisjon for transport har ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i alle transportformene; sivil luftfart, jernbane-, veg- og sjøtransport. Kommisjonen overtok ansvaret for å følge opp ulykker i sjøfarten 01.07.2008. Erfaringene så langt viser at det er behov for mer ressurser til dette arbeidet.

Siste Eiermelding om Avinor AS ble lagt fram våren 2009, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009). I meldingen er det vist til at Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikrings-tjeneste for sivil og militær sektor. Det er videre et mål at Avinor skal være selvfinansierende, og at samfinansieringen i selskapet skal fortsette. Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes. I meldingen ble det presentert en tiltakspakke overfor Avinor for 2009 og en ny utbyttepolitikk fra og med 2010. Samtidig ble det vist til at utviklingen i Avinor er usikker i tiden framover, og at departementet vil følge utviklingen nøye. Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2010 skal bidra til at målene med det statlige eierskapet i Avinor kan nås.

Takstregulativet for Avinors flyplasser for 2010 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter. Takstpolitikken skal bidra til å sikre Avinors inntekter. Samtidig skal takstpolitikken medvirke til effektiv drift av Avinor og ivareta andre samfunns mål som hensynet til miljøet og distriktene, samt en levedyktig luftfart i Norge.

For å bidra til fortsatt rutedrift vil regjeringen utover støtten til flysikrings-tjenesten også gi støtte

til økonomisk sentrale ikke-statlige flyplasser. I 2010 gjelder dette Stord lufthavn, Notodden lufthavn og Skien lufthavn.

Ny konsesjon for Moss lufthavn, Rygge tillater inntil 21 000 kommersielle flybevegelser pr. år. Samferdselsdepartementet vil vurdere tiltak som skal sikre at utvidelsen av trafikken ikke svekker

muligheten til å opprettholde et desentralisert flyplassstilbud over hele landet. Dersom trafikkvekst ved Moss lufthavn, Rygge viser seg å svekke grunnlaget for finansiering av flyplasssystemet vesentlig allerede i 2010, vil tiltak bli vurdert i revidert nasjonalbudsjett våren 2010.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	508 835	519 900	629 200
	Sum kap. 1310	508 835	519 900	629 200

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det er budsjettet med 629,2 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester. Omfanget av statens flyrutekjøp er om lag på samme nivå som i 2008. Økningen i bevilgningen fra saldert budsjett 2008 skyldes i hovedsak at de nye anbudskontraktene som gjelder fra 01.04.2009 ble dyrere enn tidligere kontrakter. Av den grunn ble også bevilgningen økt med 54,4 mill. kr i 2009, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 175 (2008–2009).

En årsak til økte kostnader for kjøp av flyruter kan være liten konkurranse om anbudene. På store deler av rutenettet var det i siste anbudsrunde bare en tilbyder. For å gjøre det lettere for nye aktører å komme inn på markedet for de regionale flyrutene arbeider Samferdselsdepartementet overfor EU gjennom EØS-prosessen for å kunne forlenge kontraktperiodene.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyruter er basert på anbudskontrakter som er inngått med

flyselskapene for perioder på tre år. Kontrakter for statlig kjøpte flyruter i Finnmark og Nord-Troms løper ut 31.03.2010. Samferdselsdepartementet lyste i september 2009 ut anbud for en ny treårsperiode på disse rutene. Rabattsatsen på rutene vil bli opprettholdt. Kontrakten for helikopterruten Bodø-Værøy v.v. gjelder fram til 31.07.2011. For de øvrige rutene er det inngått kontrakter som gjelder fram til 31.03.2012.

Bevilgningene til kjøp av innenlandske flyruter går til å finansiere drift av regionale flyruter på i alt 21 ruteområder. Samlet utgjør rutene om lag 50 regionale ruteforbindelser med fly innenlands.

Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået for inneværende anbudsruter. Det er usikkerhet knyttet til kostnadene ved nye kontrakter for flyruter i Finnmark og Nord-Troms som skal gjelde fra 01.04.2010.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser			50 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	22 564	13 400	37 800
	Sum kap. 1311	22 564	13 400	87 800

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

I St.prp. nr. 91 (2008–2009) er det foreslått å bevilge 150 mill. kr til et ekstraordinært investeringstilskudd til Avinor AS i 2009. Bevilgningen skal bidra til at Avinor kan gjennomføre nødvendige sikkerhetsinvesteringer. Avinor står overfor investerings- og finansieringsutfordringer også de neste årene. Det foreslås derfor en engangs bevilgning på 50 mill. kr i 2010. Sammen med avdragfrihet på statslån og null utbytte i 2010 vil dette bidra til at Avinor kan gjennomføre nødvendige investeringer.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Bevilgningen gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk, og for øvrig oppfølging av forslag Stortinget sluttet seg til i behandlingen av Nasjonal transportplan, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er normalt flyplassseierens ansvar. I spesielle tilfeller har det tidligere likevel

vært gitt statlig støtte utover tilskudd til flygeinformasjonstjeneste for å sikre videre drift ved ikke-statlige flyplasser som utgjør en betydelig lokal/regional transportfunksjon. Av bevilgningen i 2009 er det gitt tilsagn om å omdisponere 1 mill. kr til Ørland lufthavn og 1 mill. kr til Notodden lufthavn.

Av det foreslåtte budsjettet er 13,8 mill. kr en videreføring av saldert budsjett for 2009 til dekning av kostnader knyttet til flygeinformasjonstjenester ved de ikke-statlige flyplassene. I tillegg foreslås en bevilgning på 24 mill. kr som en oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009). Av beløpet er det forutsatt at 12 mill. kr gis som et engangs investeringstilskudd til lufthavnene Notodden og Skien. Etter nærmere avtale mellom staten og lufthavnselskapet er det forutsatt å bevilge 12 mill. kr som et årlig statlig tilskudd til Stord lufthavn for å kompensere tilnærmet differanse mellom årlige driftsinneker og driftsutgifter. Avtalen må være i samsvar med reglene om offentlig støtte i EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet foreslår i forståelse med Stord lufthavn og regionale myndigheter at deler av bevilgningen på 12 mill. kr kan disponeres til kjøp av rutetjenester på lufthavnen.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Driftsutgifter	172 486	167 500	168 300
	Sum kap. 1313	172 486	167 500	168 300

Post 01 Driftsutgifter

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart og skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede samferdselspolitiske målsettinger.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk. Luftfartstilsynet fører tilsyn bl.a. med luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikrings-tjenester, allmennflyging og arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje.

Luftfartstilsynet fører også tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Det er en prioritert oppgave å påvirke prosessen ved utvikling av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart.

Luftfartstilsynet driver dessuten informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver er knyttet til utvikling og oppdatering av regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Tilsynet har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Forslaget til driftsbudsjett for Luftfartstilsynet er på 168,3 mill. kr, en økning på 0,8 mill. kr fra saldert budsjett for 2009. Budsjettet representerer i

realiteten en betydelig styrking Luftfartstilsynets driftsbudsjett ettersom ansvaret for å betale Norges medlemskontingent til Europas byrå for flysikkerhet, EASA, fra og med 2010 er overført til Samferdselsdepartementet. Kontingenten i 2010 er på om lag 6,6 mill. kr. Behovet for å styrke budsjettet

betydelig kan i hovedsak knyttes til anskaffelse av nytt fagdatasystem, samt opprettelse av sikkerhetsforum for innenlands helikopterflyging.

Luftfartstilsynet hadde 163 fast ansatte pr. 01.07.2009.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Gebyrinntekter	117 416	115 800	119 500
02	Refusjon av diverse utgifter	12 713		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	641		
18	Refusjon av sykepenger	963		
	Sum kap. 4313	131 733	115 800	119 500

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet.

Ved etableringen av Luftfartstilsynet var det et mål at Luftfartstilsynet skulle finansieres fullt ut gjennom gebyr på tjenestene fra tilsynet. Som følge av at Luftfartstilsynet har fått nye tilsynsoppgaver, og at det dessuten har fått ansvaret for mange oppgaver som ikke er relatert til tilsynsvirksomhet,

har det vist seg vanskelig å få dette til i praksis. Regjeringen har derfor foreløpig ikke lagt opp til at Luftfartstilsynet skal finansieres fullt ut gjennom gebyrer. Budsjettforslaget for 2010 innebærer ingen vesentlig økning i graden av selvfinansiering for Luftfartstilsynet.

Dagens ordning med gebyrfinansiering er basert på at gebyrene i størst mulig grad skal være relatert til kostnadene for å utføre de ulike typer tilsynsaktiviteter. Kostnader og forventet aktivitet i 2010 gir grunnlag for å budsjettere med 119,5 mill. kr i inntekter, en økning på 3,7 mill. kr fra saldert budsjett 2009.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Driftsutgifter	46 908	50 200	56 300
	Sum kap. 1314	46 908	50 200	56 300

Post 01 Driftsutgifter

I tråd med de overordnede målsetningene i samferdselspolitikken skal Statens havarikommisjon for transport gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i

luftfarten, jernbanetrafikken og vegtrafikken. Videre skal kommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip, bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Havarikommisjonens ansvarsområde ble utvidet til å omfatte sjøtransport fra 01.07.2008. For at Statens havarikommisjon for transport skal kunne

følge opp sitt nye ansvarsområde på en tilfredsstillende måte viser erfaringene så langt at det er behov for å styrke sjøfartsavdelingen. Det foreslås å bevilge 56,3 mill. kr, en økning på 6,1 mill. kr eller 12,2 pst. fra saldert budsjett 2009.

I forslaget inngår også å opprette et fast sekretariat i havarikommisjonen som kan tre i funksjon hvis det blir aktuelt å oppnevne en særskilt gran-

skingskommisjon i forbindelse med en ulykke i petroleumsvirksomheten. Faste årlige driftskostnader er beregnet til 300 000 kr og er rammeoverført fra Arbeids- og inkluderingsdepartementets budsjett.

Statens havarikommisjon for transport hadde 38 ansatte pr. 01.07.2009.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
90	Avdrag på lån	388 824	388 800	
	Sum kap. 4312	388 824	388 800	

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, ble finansiert gjennom et lån fra staten. De årlige avdragene på lånet utgjør 388,8 mill. kr. I forbindelse med tiltakspakken overfor Avinor AS som ble lagt fram våren 2009, ble Avinor gitt avdragsfritak på statslånet for 2009, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009). Tiltaket skal bidra til at Avinor

kan gjennomføre nødvendige sikkerhetsinvesteringer. Avinor står overfor tilsvarende investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene. Det foreslås at avdragsfritaket, tilsvarende 388,8 mill. kr, blir videreført i 2010. Det foreslås videre at løpetiden på lånet holdes uendret, slik at avdragsutsettelsen for 2010 nedbetales f.o.m. 2011 over lånets gjenværende løpetid.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
80	Renter	275 360	257 000	214 200
	Sum kap. 5619	275 360	257 000	214 200

Post 80 Renter

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS, er det lagt til grunn at renter

av statens lån til selskapet vil utgjøre 214,2 mill. kr i 2010.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
85	Utbytte	396 900		
	Sum kap. 5622	396 900		

Post 85 Utbytte

I St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verksemda i Avinor AS, ble det varslet at Samferdselsdepartementet vil innføre en ny utbyttmodell for sine selskaper fra og med 2010. I den nye modellen skal forventet utbytte fastsettes for en lengre periode, typisk tre til fem år, og utgjøre en fast proSENTSATS av årsresultatet i konsernet etter skatt. I stortingsmeldingen ble det signalisert en forventning om

en utbytteproSENT på 50 pst. fra Avinor de neste tre til fem årene. Det ble likevel vist til at det konkrete utbyttet skal fastsettes hvert år, og det skal tas hensyn til de spesielle utfordringene Avinor står overfor.

I lys av investerings- og finansieringsutfordringene selskapet står overfor, foreslås ikke utbytte i 2010.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008 ¹	Saldert budsjett 2009 ²	Justert saldert budsjett 2009 ³	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1320	Statens vegvesen	16 358 594	17 035 700	11 425 600	14 066 200	23,1
	Sum kategori 21.30	16 358 594	17 035 700	11 425 600	14 066 200	23,1

¹ Tallene i tabellen er regnskapstall for dagens riksvegnett.

² Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 352,2 mill. kr, post 30 er økt med 864 mill. kr og post 31 med 60 mill. kr, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009). Post 35 er økt med 215 mill. kr, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

³ Tallene for justert saldert budsjett 2009 gjelder framtidige riksveger for alle postene, med unntak av post 31.

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert bud- sjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
4320	Statens vegvesen	742 891	461 200	460 100	-0,2
4322	Svinesundsforbindelsen AS	16 000	25 000	27 000	8,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	37 508	40 000	38 000	-5,0
	Sum kategori 21.30	796 399	526 200	525 100	-0,2

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). 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. Regjeringen har siden 2005 satset på samferdsel og økt bevilgningene med om lag 60 pst. (nominelt) på vegsektoren.

Fra 01.01.2010 vil det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband overføres fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune. For å kunne sammenligne bevilgninger i 2009 og 2010 er bevilgninger for 2009 omregnet til å gjelde det framtidige riksvegnett (justert saldert budsjett). Samferdselsdepartementet har tidligere ikke fordelt budsjett eller regnskapstall på en

slik måte at det innen post 23 foreligger et fullgodt grunnlag for å fordele kostnader mellom det som fra 01.01.2010 blir riksveger og fylkesveger. Omregningene på post 23 er derfor noe usikre. Forslag til bevilgninger til framtidige fylkesveger omtales ikke i budsjettforslaget, med unntak for post 31 Rassikring. Økte bevilgninger i forbindelse med St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) og St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009) er ikke trukket inn i sammenligningene.

Budsjettforslaget for 2010 for Statens vegvesen er totalt på 14 066,2 mill. kr. Dette er en økning på 23,1 pst. eller 2 640,6 mill. kr sammenliknet med justert saldert budsjett 2009. Budsjettforslaget utgjør 22,5 pst. av vedtatt ramme i Nasjonal transportplan 2010–2019 for perioden 2010–2013, og gir et budsjett som ligger på et historisk høyt nivå. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til

en gradvis opptrapping av satsingen, og slik at hele rammen blir innfridd i perioden. Budsjettforslaget for 2010 innebærer en betydelig innfasing av det gjennomsnittlige rammenivået i Nasjonal transportplan 2010–2019 allerede første år i planperioden. Dette gir rom for en betydelig aktivitet både når det gjelder vegutbygging og vedlikehold.

Regjeringen legger i budsjettforslaget opp til en noe høyere oppfølgingsgrad på post 23 enn på investeringspostene. Det vises til nærmere omtale under Nærmere om budsjettforslaget.

Foreslått bevilgning til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., er på 6 183,6 mill. kr. Dette er en økning på 382,6 mill. kr eller 6,6 pst. sammenliknet med justert saldert budsjett 2009. Budsjettforslaget gir fortsatt stor innsats på asfaltlegging og øvrig vedlikehold.

Det er budsjettert med 441,0 mill. kr i vederlag til OPS-prosjekter på post 29.

Det er foreslått 5 110,4 mill. kr til post 30 Riksveginvesteringer. Dette er en økning på 959,4 mill. kr eller 23,1 pst. sammenliknet med justert saldert budsjett 2009. Det er stor aktivitet på igangværende prosjekt. Budsjettforslaget gir også rom for å starte opp en del nye prosjekter.

Det er foreslått 850,0 mill. kr til post 31 Rassikring. Dette er en økning på 407,5 mill. kr eller 92,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2009. Midlene kan benyttes både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Det er lagt til grunn at 350 mill. kr skal brukes på riksvegnettet og 500 mill. kr på fylkesvegnettet.

Det er foreslått 235,2 mill. kr til post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

Med sikte på å få en bedre utnyttelse av ressursene er det i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til å finansiere utbyggingen av to lengre vegstrekninger på egne poster, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta. Formålet med dette er å sikre en mer effektiv utbygging ved at hele strekningen skal kunne ses i sammenheng. For 2010 foreslås 132 mill. kr til post 36 E16 over Filefjell, og 150 mill. kr til post 37 E6 vest for Alta. Samferdselsdepartementet er opptatt av at prosjekter på egen post skal gjennomføres på den måten som gir størst effektivitet med hensyn til framdrift og ressursutnyttelse.

Samlet for alle investeringspostene er det foreslått 6 477,6 mill. kr. Dette innebærer en økning på 1 655,1 mill. kr eller 34,3 pst. sammenliknet med justert saldert budsjett 2009.

Foreslått bevilgning til kjøp av riksvegferjetjenester er 436 mill. kr. Dette er en økning på 14 mill. kr eller 3,3 pst. sammenliknet med justert saldert budsjett 2009. Det er foreslått en takstøkning på

3,2 pst. 01.01.2010. Det er i hovedsak lagt til grunn om lag samme rutetilbud i 2010 som i 2009.

Rapportering, tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Hovedutfordringene og hovedmålene for perioden 2010–2019 er beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

Utviklingstrekk og endrede forutsetninger har virket inn på utfordringene i sektoren. Dette gjelder bl.a. trafikkveksten som har vært sterkere enn prognosene i Nasjonal transportplan 2006–2015. Veksten i tungtrafikken har vært spesielt stor. Trafikkveksten, og særlig i tungtrafikken, medfører både økte driftsutgifter og økt vedlikeholdsbehov. Trafikken hittil i 2009 (t.o.m. juli) viser en nedgang. Spesielt gjelder dette tungtrafikken, noe som i hovedsak skyldes finanskrisen. Utflating i trafikken medvirker isolert sett til en utflating av drifts- og vedlikeholdsbehovet. Prognosene i Nasjonal transportplan 2010–2019 tilsier en gjennomsnittlig årlig vekst på totalt 1,4 pst. For tungtrafikken tilsier prognosene en gjennomsnittlig årlig vekst på 2 pst.

I det etterfølgende gis det under hvert hovedmål en rapportering for 2008 sammenliknet med målene i budsjettet for 2008, samt en redegjørelse for hovedutfordringer og tilstandsvurdering.

Framkommelighet

God framkommelighet har stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i hele landet. For å oppnå god og sikker framkommelighet hele året må vegnettet driftes og vedlikeholdes og ferjene ha god kapasitet, frekvens og regularitet. I tillegg er det fortsatt et utbyggingsbehov på store deler av vegnettet. Videre må det i byområdene legges til rette for å øke kollektivtransportens markedsandeler, samt økt sykling og gange. I lavtrafikkerte områder er utfordringene først og fremst å sikre en bedre og jevnere standard på vegnettet.

Rapportering

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført med samme standard som i 2007. Ved utgangen av 2008 var alle Statens vegvesens drifts- og vedlikeholdsoppgaver konkurranseutsatt.

Til vedlikehold av vegdekker på riksvegnettet ble det i 2008 nyttet om lag 900 mill. kr, tilsvarende asfaltering av om lag 1 400 km.

I 2008 var andelen av riksvegnettet hvor vegdekkenes tilstand er dårlig eller svært dårlig 42 pst., dvs. om lag 11 400 km. Dette er en økning på

om lag 1 120 km fra 2007. Med den store innsatsøkningen på vegdekker i 2009 vil en begynne å ta igjen noe av etterslepet.

Systemet for oppfølging av funksjonskontraktene er oppdatert. Dette bidrar til å sikre at kontraktene blir oppfylt. Det skjer gjennom bedre kvalitetsrutiner hos entreprenøren, nye stikkprøvekontroller som Statens vegvesen utfører, og et nytt IT-system for løpende oppfølging av kontraktsarbeidene som brukes både av byggherre og entreprenøren. Brukerundersøkelsen for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten tyder på at tiltakene har virket. Resultatene for vinterseongen 2008/2009 viser en positiv utvikling sammenliknet med 2007/2008.

Ved utgangen av 2008 var det 135 riksvegferjestrekninger fordelt på 94 ferjesamband der staten kjøper ferjetjenester. Riksvegferjestrekninger defineres som strekninger mellom to riksvegferjekai-er. Av de 135 strekningene var 11 klassifisert som stamvegstreknin-ger. Hver stamvegstreknin-ge utgjør ett samband. På øvrig riksvegnett var det 124 riksvegferjestrekninger, fordelt på 83 ferjesamband.

97 pst. av alle riksvegferjestrekningene har en åpningstid som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan 2006–2015. 78 pst. av strekningene oppfylte målene for frekvens. 10 pst. av strekningene hadde gjensitting og kødannelse ut over målene. Dette er en forbedring sammenliknet med situasjonen for 2007, men målet er å redusere dette ytterligere.

Statens vegvesen lyste ut 22 samband på anbud i 2008. Ved utgangen av 2008 var totalt 56 ferjesamband på riksvegnettet lyst ut på anbud. Det tar om lag to år fra konkurranseutlysning til driftsstart. Det er startet drift i 20 samband som har vært lyst ut på anbud.

I 2008 ble 129 km nye vegstreknin-ger åpnet for trafikk, fordelt med 79 km på stamvegnettet og 50 km på det øvrige riksvegnettet. Totalt var det 416 km firefelts veg ved utgangen av 2008.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet for trafikk i 2008:

Stamvegnettet:

- E6 Svingenskogen – Åsgård, Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Råde kommuner i Østfold
- E39 Gammelseter – Nipetjørn, Lindås kommune i Hordaland
- E16 Borlaug – Voldum, Lærdal kommune i Sogn og Fjordane
- E10 Fjøsdaalen, Flakstad kommune i Nordland
- E6 Langnesbukta – Jansnes, Alta kommune i Finnmark.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 311 Ringveg øst – vest Kjelle – Kilen, Tønsberg kommune i Vestfold
- Rv 38 Eklund – Sannidal, Kragerø kommune i Telemark
- Rv 544 Halsnøysambandet, Kvinnherrad kommune i Hordaland
- Rv 13 Ulvundsøyne, Voss kommune i Hordaland
- Rv 55 Fatlaberget, Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane
- Rv 653 Eiksundsambandet, Volda og Hareid kommuner i Møre og Romsdal.

For rassikring var målet i 2008 å utbedre 7 punkter og 2 strekninger. 17 rasutsatte punkt ble utbedret. Dette førte til at 3 rasutsatte strekninger ble eliminert. Videre ble Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelene på E134 i Hordaland ferdig utbedret til 4,2 m frihøyde i 2008.

I 2008 ble det etablert 7 km kollektivfelt på riksvegnettet i de største byområdene, hvorav 5,4 km i Trondheim. Videre ble det etablert 22 nye kryss med signalprioritering for kollektivtrafikk. Ved utgangen av 2008 hadde 91 pst. av alle kryss i Oslo der det passerer kollektivtrafikk, signalprioritering. Registreringer av gjennomsnittshastigheten for buss og trikk i ettermiddagsrushet høsten 2008 viste at Oslo og Trondheim hadde hastighetsøkninger på om lag 5 pst., mens de andre store byene hadde en negativ utvikling. Dette forklares med generell trafikkøkning med mer kø, stor passasjervekst med økt tidsbruk på holdeplass og vegarbeid i kollektivtraséen.

I Oslo økte antall kollektivreisende med 7 pst. i 2008, mens det ikke var økning i biltrafikken. Ombyggingen av Norges største knutepunkt for kollektivtrafikk, Jernbanetorget, ble fullført våren 2009. Dette vil føre til ytterligere forbedring av framkommeligheten for kollektivtrafikken i Oslo. I Trondheim har omgjøring av sambruksfelt til kollektivfelt gitt økt framkommelighet og flere kollektivtrafikanter.

I 2008 ble 50 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelveger, mens målet var 47 km. Det ble bygd 6 km som inngår i et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i de seks største byområdene, mens målet var 13 km. Avviket skyldes i hovedsak at flere prosjekter i Oslo og Akershus ble forsinket som følge av manglende planavklaring og mangel på byggelederressurser. For å følge opp planleggingen av hovednettet for sykkeltrafikken i Oslo, har Samferdselsdepartementet tatt initiativ til jevnlig møter mellom representanter fra departementet, Oslo kommune og Statens vegvesen. Videre

ble 246 km gang- og sykkelveganlegg inspisert, og 75 km ble forbedret når det gjelder trafikksikkerhet og framkommelighet.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Det har vært en betydelig økning i midler til vedlikehold i den siste fireårsperioden. Planrammen for perioden 2006–2009 er mer enn oppfylt. Dette har medført at etterslepet knyttet til vegdekker blir redusert i 2009. På andre områder er det imidlertid fortsatt økning i etterslepet.

Vedlikeholdsetterslepet knyttes hovedsakelig til vegdekker, tunneler, bruer, vegutstyr, grøfter, kulverter og miljøtiltak. Økte veglengder, økende trafikk og teknisk komplisert utstyr medvirker til økt vedlikeholdsbehov. Beregning av etterslepet er beheftet med usikkerhet. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til en utredning for å få en ny vurdering av beregningsmetodikken for etterslepet i vegsektoren.

Driften av vegnettet, sammen med en mindre del av vedlikeholdet, ivaretas gjennom funksjonskontrakter. Dagens kontrakter inngås for fem år. I løpet av 2008 og 2009 utløp om lag 40 pst. av funksjonskontraktene innen drift og vedlikehold og ble utlyst på nytt. Prisen for nye kontrakter har økt langt utover generell prisstigning, med en reell økning på 41 pst. i 2008 og 44 pst. i 2009. Dette gir store kostnadsutslag også i 2010. Statens vegvesen vil intensivere arbeidet for å vurdere alternative kontraktsformer og kontraktstrategier med sikte på å redusere kostnadene innen drifts- og vedlikeholdsområdet. Aktuelle endringer kan være å overføre risiko fra entreprenør til Statens vegvesen og å se på i hvilken grad det vil være gunstig med kontrakter med lenger varighet og/eller større geografisk omfang. Dette vil bl.a. kunne føre til at det blir mindre risikofyllt for entreprenørene å investere i utstyr som bidrar til mer effektiv drift. Det blir også sett på om det kan legges bedre til rette for samarbeid mellom entreprenørene i kontraktene. Samferdselsdepartementet vil som nevnt i Nasjonal transportplan 2010–2019, igangsette et arbeid for å evaluere konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene. Det er inngått kontrakt med Dovre Group AS som vil forestå evalueringen og avgi endelig rapport våren 2010.

Vegnettet utbedres kontinuerlig, bl.a. ved å øke kapasiteten, nybygg, fjerne flaskehals og bygge faste vegsamband som erstatning for ferje. De mest trafikkerte strekningene blir både av framkommelighets- og trafikksikkerhetskyn bygd ut til firefelts veg. Det er i løpet av de siste seks årene åpnet 760 km ny veg, derav 150 km firefelts veg. Seks ferjesamband er avløst av fast vegsamband.

Dette har gitt redusert kjøretid og lavere transportkostnader for mange trafikanter. Deler av riksvegnettet har imidlertid fortsatt for lav standard. Veger med stor stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte strekninger medfører begrenset framkommelighet i deler av året. Stengte veger påfører næringslivet store kostnader og ulemper ved at varer og tjenester ikke kan leveres i rett tid.

Det vesentligste av transporten i Norge går på veg, og om lag 70 pst. av godsvolumene fraktes kortere enn 30 km. Dette betyr at for vesentlige mengder av transporten eksisterer det ikke realistiske alternativer til veg. Et godt utbygd riksvegnett i alle deler av landet er derfor viktig. Det er et mål at riksvegnettet på sikt bygges ut slik at det får to felt og gul midtlinje. Det er også et mål at de mest trafikkerte delene av riksvegene bygges ut til tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøretningene.

På det sentrale Østlandet og i storbyregioner i andre deler av landet fører problemer med trafikkavviklingen til økte kostnader og uforutsigbarhet for person- og godstransporten. Det er derfor fortsatt behov for videre vegutbygging også i disse områdene. Vegbygging kan imidlertid ikke løse alle de utfordringene som stadig økende vegtrafikk skaper. Regjeringen mener derfor at det er nødvendig å kombinere vegutbygging med tilrettelegging av alternative reiseformer og restriktive tiltak for å begrense veksten i biltrafikken i de største byområdene. Av hensyn til framkommelighet og miljø må det derfor legges til rette for at en større del av persontransporten i storbyregionene gjennomføres med kollektive transportmidler, sykling og gange. Sammenhengende sykkelvegnett i de største byene, trygge skoleveger og trygge veger der det ellers ferdes mange barn, er viktig i denne sammenhengen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av å bedre infrastrukturen for kollektivtransporten på veg, både for langrutebusser og lokal kollektivtransport i de større byområdene. I mange byer er det framkommelighetsproblemer for busstrafikken, spesielt i rushtiden. Det er beregnet at en hastighetsøkning på 20 pst. i rushtiden kan gi en kostnadsreduksjon for kollektivtrafikken på 5 pst.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er et viktig virkemiddel for å endre transportmønsteret i de store byene. Det vises til nærmere omtale under kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport. Retningslinjene for belønningsordningen ble strammet inn fra 2009 for å få en bedre effekt av ordningen. Skal ordningen ha effekt, er det nødvendig med restrikt-

tive tiltak mot bilbruk i kombinasjon med bedre kollektivtilbud.

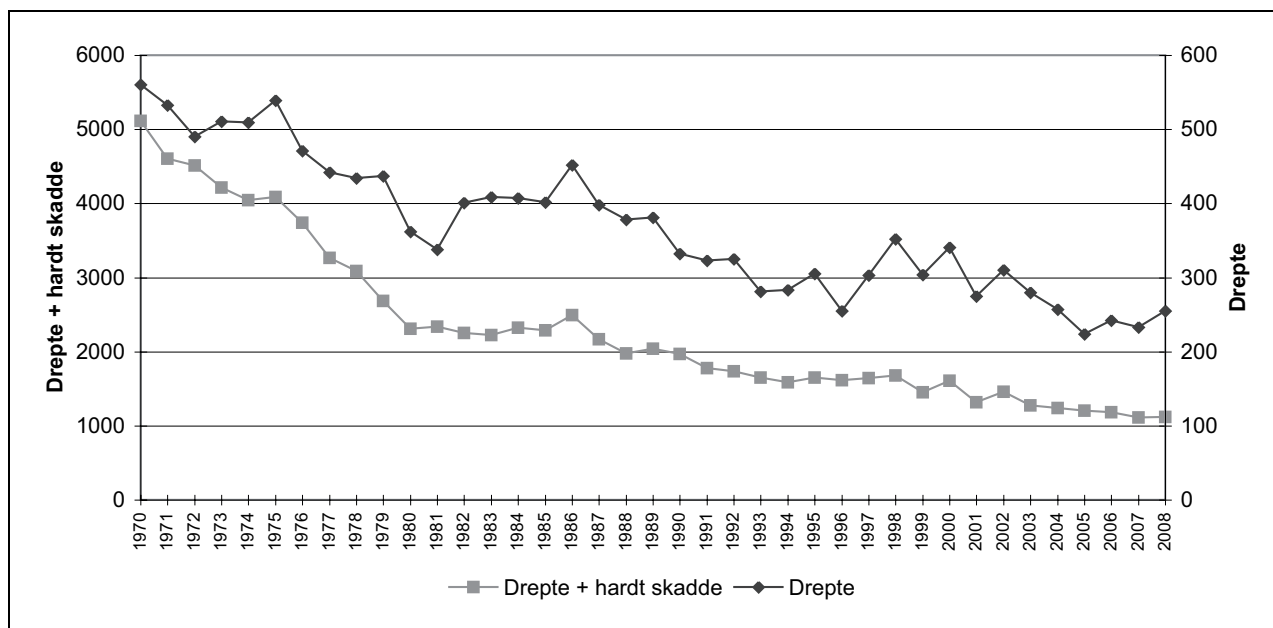
Samferdselsdepartementets mål er å øke sykkelandelen til 8 pst. innen 2019, noe som innebærer en doubling av sykkeltrafikken i hele landet. For å nå målet vil det være nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Statens vegvesen planlegger hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene. Ved utgangen av 2008 hadde 38 kommuner vedtatt planer for hovednett for sykkel. Målet om at minst halvparten av om lag 100 byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009 forventes å bli oppnådd.

Ferjesambandene er en viktig del av vegnettet. Det er avgjørende for næringsliv og bosetting å ha god kapasitet, frekvens og regularitet i ferjesambandene, i tråd med målsettingen i Nasjonal transportplan 2010–2019 om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Utgiftene i forbindelse med kjøp av riksvegferjetjenester har økt mye de siste årene, bl.a. som følge av høy oljepris, innføring av NO_x-avgift, økte lønnskostnader og økte sikkerhetskrav. I tillegg har regjeringen økt rabattsatsene på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng for å lette belastningen på storforbrukerne av ferjene. Høyere trafikkvekst enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2006–2015 gir utfordringer med hensyn til å oppnå transportplanens stan-

dardmål for ferjedriften. Samferdselsdepartementet vil følge med på trafikkutviklingen. Regjeringen presenterte ny standard for riksvegferjedriften i Nasjonal transportplan 2010–2019. Standarden vil bli gradvis innført i takt med reutlysning av kontraktene for ferjesambandene. De fleste av ferjene som trafikkerer riksvegsambandene, vil imidlertid i stor grad være universelt utformet pr. 01.01.2010, i tråd med målsettingen i Nasjonal transportplan om at transportsystemet skal ha en slik utforming. Gjennom konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften forventer regjeringen at ferjetilbudet skal bli styrket. Det legges videre opp til en fortløpende innfasing av skjerpede krav til universell utforming i takt med utlysning av nye samband på anbud.

Trafikksikkerhet

Regjeringen har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Antall drepte i vegtrafikken er mer enn halvert siden 1970. Antall hardt skadde er redusert med 80 pst. I samme periode er trafikken nesten tredoblet, hvilket betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er sterkt redusert. Dette viser at et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Til tross for at den langsiktige trenden er positiv, utgjør tallet på drepte og hardt skadde fortsatt et betydelig samfunnsproblem.



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

Rapportering

I 2008 omkom 255 personer i vegtrafikken. Dette er 22 flere enn i 2007. Utviklingen til og med august 2009 viser en nedgang på 49 drepte fra tilsvarende periode i 2008.

Statens vegvesen har siden 01.01.2005 analysert mer enn 800 dødsulykker i vegtrafikken. Dette har gitt god kunnskap om hvilke forhold som ligger bak ulykkene. Med bakgrunn i kunnskapen fra ulykkesanalysene pågår et kontinuerlig arbeid for å komme fram til nye målrettede tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Hovedkonklusjonen fra ulykkesanalysene er at mange dødsulykker skyldes førerfeil som manglende bruk av bilbelte, for høy fart, promille/rus osv., men bildet er svært sammensatt.

Sikkerhet i vegtrafikken er basert på et vellykket samspill mellom trafikantene, kjøretøyene og utformingen av selve vegen og dens omgivelser. Ulykker skjer når det er en svikt i dette samspillet. For å øke sikkerheten er det nødvendig å arbeide målrettet innenfor alle innsatsområder og ta i bruk et bredt spekter av tiltak.

Beregnet resultat for de første tre årene av fireårsperioden 2006-2009 viser at Statens vegvesens innsats til trafikksikkerhetsrettede tiltak er lavere enn det som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2006-2015, med en måloppnåelse på i underkant av 40 pst. Avviket skyldes dels lavere innsats i Statens vegvesens kontrollinnsats enn det som var forutsatt, og dels at investeringstiltak med god trafikksikkerhetsvirkning er gjennomført i mindre grad enn planlagt. Dette gjelder i første rekke mindre investeringer på stamvegnettet. I St.prp. nr. 1 (2007–2008) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på om lag 30 færre drepte eller hardt skadde. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2008 viser en reduksjon på 22 færre drepte eller hardt skadde.

I 2009 har bevilgningene til trafikksikkerhetsrettede tiltak økt. Satsingen innebærer nær en fordobling av midlene til særskilte trafikksikkerhetsformål. I 2010 vil satsingen videreføres på samme nivå.

Statens vegvesen gjennomførte i 2008 om lag 535 000 bilbeltekontroller og om lag 82 000 tungbilkontroller. Dette er lavere enn forutsatt.

Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at i 2008 brukte litt over 88 pst. bilbelte i tettbygde strøk, mens litt over 93 pst. brukte bilbelte utenfor tettbygde strøk. Bilbeltebruken er betydelig lavere blant enkelte trafikantgrupper, bl.a. ungdom og førere av tunge kjøretøy. Resultatene fra tilstandsundersøkelsene for 2008

er om lag på nivå med resultatene fra 2007. Den langsiktige trenden viser likevel en svak økning i bilbeltebruken. Målet ved utgangen av planperioden 2006–2009 er 90 pst. bilbeltebruk i tettbygde strøk og 94 pst. utenfor tettbygde strøk. Mål og resultater gjelder bilbeltebruk for både førere og passasjerer. Fra 01.07.2009 er gebyret for manglende bruk av bilbelte og sikring av barn i bil doblet, fra 750 kr til 1 500 kr.

Undersøkelser i 2008 viser at 80 pst. av de tunge kjøretøyene som ble kontrollert, ikke fikk anmerkninger om bremsefeil. Tilsvarende tall i 2007 var 75 pst. Målet ved utgangen av perioden 2006–2009 er at denne andelen skal være økt til minimum 85 pst. På bakgrunn av utfordringer med tunge kjøretøy på veg vinterstid, spesielt utenlandske aktører, ble det i 2008 gjennomført om lag 14 000 dekk- og kjettingkontroller. Dette er flere enn i 2007.

Trafikksikkerhetskampanjer gir best effekt dersom innsatsen rettes inn mot et fåtall større nasjonale kampanjer, med bruk av flere virkemidler samtidig. I 2008 rettet de store informasjonskampanjene seg mot søvnrelaterte ulykker og økt bilbeltebruk.

Statens vegvesen hadde som mål i 2008 å gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på om lag 515 km ulykkesbelastet riksveg. Det ble gjennomført tiltak på om lag 500 km, dvs. en måloppnåelse på 97 pst. Ulykkesreducerende tiltak er bl.a. strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, etablering av midtrekkverk på eksisterende to- og trefeltsveger eller bygging av ny veg.

Bygging av midtrekkverk på to- og trefelts høytrafikkerte veger gir i gjennomsnitt rundt 80 pst. reduksjon i antall drepte og rundt 45 pst. reduksjon i antall hardt skadde på disse strekningene. I løpet av tre år i handlingsprogramperioden 2006–2009 er det bygd midtrekkverk på om lag 40 km to- og trefeltsveger. Målet for hele handlingsprogramperioden er at det skal bygges midtrekkverk på 52 km veg.

Merket sperreområde er et relativt nytt tiltak i Norge. Formålet er å skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette kan være et egnet tiltak der det ikke er aktuelt å bygge midtrekkverk. I 2008 ble det etablert merket sperreområde på 57 km riksveg. Ved utgangen av 2008 var det etablert merket sperreområde på i alt om lag 160 km riksveg.

De regionale tilsynsseksjonene var alle operative fra 01.01.2008. Mål for tilsyn med trafikkskoler og kursarrangører er nådd i 2008.

Omfanget av tilsyn med verksteder og kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll ble redusert i 2008 sammenliknet med 2007. Reduksjonen skyl-

des bl.a. skjerpede kvalitetskrav til planlegging, gjennomføring og oppfølging av tilsyn, endrede registreringsrutiner for stikkprøvekontroller, samt problemer med å rekruttere kvalifisert personell.

Statens vegvesen har utfordringer knyttet til å overholde akseptable bestillingstider ved avvikling av praktiske førerprøver. Det har vært iverksatt ulike tiltak for å bidra til å redusere bestillingstiden. I tillegg er det utviklet bedre oppfølgings- og rapporteringsrutiner.

På landsbasis var gjennomsnittlig ventetid ved bestillinger av time for forvaltningskontroller i hall om lag 11 virkedager i 2008. Det er store lokale og sesongmessige variasjoner.

I 2008 ble det innen trafikantområdet arbeidet med en intern opplæringsmodell som skal sikre kundenes behov for likebehandling og rettssikkerhet. Opplæringsmodellen vil ivareta EUs tredje førerkortdirektivs krav til grunnutdanning og etterutdanning av førerprøvesensorer. Kravene skal implementeres i lov og forskrift innen 19.01.2011, og modellen vil være iverksatt innen 19.01.2013. Opplæringsmodellen omfatter også personell som utfører tilsynsoppgaver i regionene og merkantile oppgaver ved trafikkstasjoner. Innenfor kjøretøyområdet ble et tilsvarende opplæringsprogram iverksatt høsten 2007.

En ordning med krav til yrkesopplæring og prøve for alle nye bussførere som skal utføre yrkesmessig transport, trådte i kraft 10.09.2008.

Statens vegvesens digitale assistent Ida, en internettjeneste som gir umiddelbare svar på kjøretøy- og førerkortspørsmål, har gitt en effektiviseringsgevinst og økt publikumstilgjengeligheten.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Trafikksikkerhetsarbeidet går i hovedsak ut på å sørge for forbedringer når det gjelder trafikantadfærd, kjøretøyer og selve vegen og dens omgivelser, for å unngå at ulykker skjer. Det gjennomføres systematiske undersøkelser av alle dødsulykker i vegtrafikken i Norge for å finne hovedårsaken til at ulykken skjedde, slik at det kan settes inn tiltak for å unngå liknende ulykker. Som oftest er det flere faktorer som er årsaken til en ulykke.

Det er i sikkerhetsarbeidet store utfordringer knyttet til høy fart, ruspåvirket kjøring og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. Dybdeanalyser av dødsulykkene i perioden 2005–2007 viser at for høy fart etter forholdene hos minst ett av de involverte kjøretøyene var en medvirkende årsak til dødelig utgang i rundt halvparten av ulykkene. Alkoholpåvirkning og/eller påvirkning av andre rusmidler har vært medvirkende årsak i 20–25 pst.

av ulykkene, mens feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 20–30 pst. av ulykkene. 40–45 pst. av de som omkommer i bil, bruker ikke bilbelte.

Feil og mangler ved vegen og vegmiljøet anses å ha vært medvirkende faktorer i 40–45 pst. av dødsulykkene. Dette betyr ikke at antallet drepte ville ha vært redusert med 45 pst. dersom vegnettet hadde vært uten feil og mangler. Ulykkene kunne skjedd likevel, men utfallet kunne vært et annet. Potensialet for forbedret sikkerhet som følge av vegtiltak vil variere betydelig fra strekning til strekning. Ved bygging av midtrekkverk på høytrafikkerte veger vil antall drepte i gjennomsnitt bli redusert med ca. 80 pst. På lavtrafikkerte veger der det kun er aktuelt å utføre utbedringer av eksisterende veg, vil potensialet være betydelig lavere.

Oppgavene knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet har økt de siste årene. Samtidig har det vært behov for å styrke eksisterende oppgaver på grunn av økte krav og forventninger, bl.a. økte miljøkrav og krav om effektive forvaltningssystemer og selvbetjeningsløsninger. I denne forbindelse kreves det flere ressurser og til dels annen kompetanse enn det som tradisjonelt har vært nødvendig. En av hovedutfordringene på fagområdet er derfor å sikre at Statens vegvesen til enhver tid har nok personell med riktig kompetanse til å løse oppgavene.

Statens vegvesen har, for å få et bredere rekrutteringsgrunnlag, ønsket å rekruttere sensorer fra flere yrkesgrupper. EUs tredje førerkortdirektiv vil fra 2013 stille formelle krav til grunn- og etterutdanning for sensorer. Statens vegvesen vil før dette heve sensorkompetansen til et felles nivå. Hovedutfordringen blir at mange må gjennomføre kompetansehevende tiltak på forholdsvis kort tid, uten at dette i for stor grad skal gå ut over bestillingstid for førerprøver ved trafikkstasjonene.

Kjøretøykriminalitet og svindel med førerrettigheter er et økende problem. Det er derfor satt i gang forebyggende tiltak og rutiner for oppfølging.

Miljø

Vegen og vegtrafikken bidrar til miljøbelastninger gjennom klimagassutslipp, luftforurensning, vannforurensning og støy, samt inngrep i natur- og kulturmiljø og nedbygging av dyrket jord. Regjeringen har satt ambisiøse miljømål for reduksjon av klimagassutslipp fra vegsektoren, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og Innst. S. nr. 145 (2007–2008). Det er satt i gang en rekke tiltak for å redusere utslippene.

Rapportering

Til tross for en generell trafikkvekst gikk utslippene av klimagasser fra vegtrafikken noe ned i 2008. Dette skyldes mer drivstoffeffektiv bilpark og økt bruk av biodrivstoff. Utslippene fra vegtrafikken var i 2008 om lag 10 mill. tonn klimagasser målt i CO₂-ekvivalenter. Vegtrafikken sto dermed for om lag 20 pst. av klimagassutslippene i Norge. Det er innført en rekke tiltak for å redusere utslippene, bl.a. tilrettelegging for kjøretøy med lavere eller ingen utslipp gjennom avgiftssystemet, gjennom støtteordninger som for eksempel Transnova, samt ved å legge til rette for større andel kollektivreiser. Målet med disse og andre tiltak innen samferdselssektoren er å bidra til at sektoren skal redusere sine utslipp betydelig. Det vises også til omtale i proposisjonens del III. Statens vegvesen disponerer i begrenset grad virkemidler som gjør det mulig å påvirke klimagassutslippene fra bilparken. De viktigste tiltakene handler om å legge til rette for mer miljøvennlige transportløsninger, bl.a. tilgjengelige og effektive kollektivløsninger, og for gange og sykling. For å gi bilførere et bedre grunnlag for å velge miljøvennlige kjøretøy utvikler Statens vegvesen en internettside om miljøegenskaper ved ulike kjøretøy. Som del av etatens klimaregnskap pågår utvikling av en beregningsmodell for utslipp og energibruk knyttet til vegbygging. Modellen skal benyttes sammen med det øvrige verktøyet for beregning av konsekvenser av vegprosjekter.

I 2008 ble antall personer utsatt for konsentrasjoner av svevestøv (PM10) over det nasjonale målet for 2010 redusert med om lag 3 100, til 12 700 personer. Statens vegvesen og berørte kommuner gjennomfører målinger av luftkvaliteten langs vegnettet i en rekke byer og tettsteder. Målingene i 2008 viste at grenseverdien for PM10 i forurensningsforskriften ikke ble overskredet. Dette er en forbedring fra 2007, da det ble målt overskridelser i Trondheim og Tromsø. Piggdekkavgiften i Oslo, Trondheim og Bergen har ført til økt bruk av piggfrie dekk. Det har også vært økning i bruken av piggfrie dekk i de fleste øvrige byer hvor det er gjennomført tellinger. I 2008 var piggfriandelen 84 pst. i Oslo, 90 pst. i Bergen, 80 pst. i Trondheim, 73 pst. i Drammen, 45 pst. i Lillehammer og 9 pst. i Tromsø. I Oslo ble miljøfartsgrensen på 60 km/t i vinterhalvåret videreført på rv 4, Ring 3 og E18. Dessuten ble det i flere byer gjennomført økt renhold, støvdempende salting, samt bruk av strøsand med større partikkelstørrelser.

I 2008 ble antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO₂ over det nasjonale målet for 2010

redusert med om lag 2 900, til 6 400 personer. Reduksjonen skyldes i hovedsak utskifting til biler med lavere utslipp. Trafikkveksten fører imidlertid til at utslippsreduksjonen blir mindre enn det takten i utskifting til biler med lavere utslipp skulle tilsi. Luftkvalitetsmålingene viser at det er fare for at grenseverdien for årsmiddelkonsentrasjon av NO₂ som gjelder fra 2010, vil bli overskredet i Oslo, Kristiansand, Trondheim, Bergen, Drammen og Stavanger.

På grunn av trafikkvekst er det regnet med en svak økning i støyplagen i 2008. Utviklingen av kilderettede støytiltak er ikke kommet langt nok til at slike tiltak kan gjennomføres i stort omfang. Beregnet antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå over 40 dB ble redusert med om lag 3 900 i 2008, til 8 600 personer. Reduksjonen skyldes delvis at det er gjennomført tiltak på boliger i henhold til kravene i forurensningsforskriften og delvis oppdateringer av datagrunnlaget. En ny kartlegging av innendørs støynivå i 2007 viste at om lag 2 500 personer var utsatt for et støynivå over grenseverdien på 42 dB. Disse tilbys støytiltak.

Som følge av ny forskrift om rammer for vannforvaltningen har Statens vegvesen videreført samarbeidet med regionale og lokale vannmyndigheter. FoU-prosjektet Salt SMART pågår fram til 2011. Prosjektet har som hovedmål å sikre at framkommelighet og sikkerhet blir opprettholdt uten at salting gir uakseptable skader på miljøet. Saltforbruket på riksvegnettet vinteren 2007/2008 var på 160 000 tonn, mot 137 000 tonn vinteren før. Økningen skyldes en vinter med mye snø og kaldt vær.

Arbeidet med å kartlegge villreinens bruk av Hardangervidda ble videreført i 2008. Som grunnlag for gjennomføring av tiltak fra 2010, er det gjennomført en vurdering av konflikter mellom riksvegnettet og biologisk mangfold. Et program for etterundersøkelser av villtiltak på eksisterende vegnett er igangsatt.

Nasjonale verneplaner for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner er fulgt opp gjennom Riksantikvarens fredning av 40 bruer og Statens vegvesens arbeid med forvaltningsplaner.

Arbeidet med å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø, dyrket jord og estetikk ved bygging av ny veg og i drift og vedlikehold av veganlegg er videreført. Vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2008, medførte nedbygging av om lag 615 dekar dyrket jord og førte videre til inngrep i eller nærføring til 0,6 dekar nasjonalpark/landscapsvernområde, 160 dekar naturreservat, 4 km vassdragsbelte langs vernede vassdrag, 13 dekar kulturmiljø, 30 dekar kulturlandskap av nasjonal verdi, 41 kulturminner, 5 km strandsoner og 10 dekar elvedelta.

Regjeringen vil begrense inngrep i dyrket jord gjennom ny fokus på planprosessene, herunder bl.a. gjennom transportetatens bidrag i regionale planprosesser og gjennom synliggjøring av jordvernkonflikter i ordningen med ekstern kvalitets sikring i tidlig planfase (KS1). Regjeringen kan gi føringer for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Hensynet til jordvern vil i større grad inngå i etterundersøkelser av store prosjekter. I de nye vegnormalene er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med jordvern eller andre inngrepshensyn. Vegnormalene vil bli gjennomgått for å sikre at det tas tilstrekkelig jordvernhensyn.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Det har vært nedgang i utslippene av NO_x og partikler fra vegtrafikken de siste årene. Selv om gjennomførte tiltak mot svevestøv (PM10) har hatt god effekt, er det fortsatt behov for tiltak i de største byområdene. Forurensningsforskriftens grenseverdier for NO₂ som gjelder fra 2010, vil også kreve tiltak. I tillegg er det en stor utfordring å redusere støyplagene fra vegtrafikken, herunder å innfri nasjonale mål for støy.

Vegen og vegtrafikken bidrar til ødeleggelse eller forringelse av leve- og funksjonsområder for planter og dyr. Forskrift om rammer for vannforvaltningen medfører også behov for tiltak for å bedre vannkvaliteten. Ved bygging av nye veger er det et mål å unngå inngrep i truede naturtyper og å minimalisere tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Videre er det et mål å sikre at nye veg- og gateanlegg har god estetisk kvalitet, samt å gjennomføre reparasjonstiltak langs eksisterende vegnett. Det er en utfordring å bidra til at tap av biologisk mangfold blir minst mulig, og at vegtiltak i minst mulig grad bidrar til å spre fremmede og skadelige arter. Videre er det en utfordring å bidra til at nedbygging av produktiv jordbruksland som følge av vegtiltak blir minst mulig.

Samferdselsdepartementet vil forsterke innsatsen knyttet til reduksjon av klimagassutslipp. Norge ønsker å være et foregangsland for å utvikle et marked for mer miljøvennlige biler, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. For å bidra til dette skal Samferdselsdepartementet arbeide for å øke kunnskapen hos trafikanter og bilbransje. Datagrunnlaget for utslipp og kjøretøyer skal forbedres og gjøres tilgjengelig for offentligheten. Reduksjon i klimagassutslipp vil være viktig i forsknings- og utviklingsvirksomhet. Det statlige prosjektet Transnova vil bidra til å fremme gode løsninger innenfor transportteknologi, bl.a. gjennom støtteordninger knyttet til lavutslipps- og nullutslippskjøretøy. Utskifting av ferjesamband med konvensjonell drift til gassdrift bidrar til reduksjon av NO_x-utslippene.

Riksantikvarens fredningsarbeid vil fortsette også i 2010. Samferdselsdepartementet støtter opp om arbeidet, men understreker at veger som er i drift, ikke bør vernes når det er lokal motstand mot dette, som på disse strekningene:

- Rv 606 Krakhella – Hardbakke, Sogn og Fjordane
- Rv 550 Jondal – Utne, Hordaland
- Rv 170 Dalseid – Eidsland, Hordaland
- Rv 351 Sønedeled – Telemark grense, Aust-Agder.

Universell utforming

Prinsippene for universell utforming skal innarbeides både i drift og vedlikehold, og oppgraderings- og utbyggingsprosjekter i henhold til Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, jf. Ot.prp. nr. 44 (2007–2008). Kostnadsberegninger for nye prosjekter viser at merkostnaden ved å integrere universell utforming ved nybygg er liten. Det er størst kostnader knyttet til oppgradering av eksisterende anlegg.

Rapportering

I 2008 ble det bevilget 52,1 mill. kr til tilgjengelighetstiltak for kollektivtransporten over kap. 1330, post 60. Statens vegvesen administrerer tilskuddsordningen, som benyttes til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde. Det vises til omtale under kap. 1330.

Tilstandsvurdering og hovedutfordring

Statens vegvesen har f.o.m. 2010 ansvar for om lag 6 500 bussholdeplasser på riksvegnettet og 18 riksvegferjesamband. Bare et fåtall av bussholdeplassene og knutepunktene er universelt utformet, mens 15 av ferjesambandene oppfyller kravene. Tilknytningen til bussholdeplasser fra gang- og sykkelveger og boligområder er ofte for dårlig. For å finne gode løsninger er det behov for et nært samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Alle nye prosjekter som planlegges og bygges i Statens vegvesens regi, skal være universelt utformet. Også ved oppgradering av eksisterende anlegg skal prinsipper for universell utforming legges til grunn.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008 ¹	Saldert budsjett 2009 ²	Justert saldert budsjett 2009 ³	Forslag 2010
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 580 625	7 749 500	5 801 000	6 183 600
25	Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene	–	–	–	500 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	457 818	380 100	380 100	441 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 36, post 37 og post 72</i>	5 822 643	6 440 900	4 151 000	5 110 400
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	338 314	442 500	442 500	850 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	417 684	229 000	229 000	235 200
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	–	–	–	132 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	–	–	–	150 000
60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	19 720	17 700	–	–
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	–	–	–	28 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 721 789	1 776 000	422 000	436 000
Sum kap. 1320		16 358 593	17 035 700	11 425 600	14 066 200

¹ Tallene i tabellen er regnskapstall for dagens riksvegnett.

² Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 352,2 mill. kr, post 30 er økt med 864 mill. kr og post 31 med 60 mill. kr, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009). Post 35 er økt med 215 mill. kr, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

³ Tallene for justert saldert budsjett 2009 gjelder fremtidige riksveger for alle postene, med unntak av post 31.

Tabellen nedenfor viser oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

(i mill. 2010-kr)

Post ¹	Betegnelse	Jevnt pr år. Stortingets NTP-vedtak 2010–13	Forslag 2010	Diff. mot NTP etter ett år	Oppfølging av NTP i pst. etter ett år
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 538,0	6 183,6	-354,4	23,6
29	Vederlag til OPS-prosjekter	438,5	441,0	2,5	25,1
30	Riksveginvesteringer	6 040,0	5 110,4	- 929,6	21,2
31	Rassikring	1 027,0	850,0	- 177,0	20,7
36	E16 over Filefjell	159,2	132,0	- 27,2	20,7
37	E6 vest for Alta	167,4	150,0	- 17,4	22,4
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	436,0	436,0	0,0	25,0
	Sum kap. 1320	14 839,8	13 303,0	-1 503,1	22,5
	Annen finansiering	7 300,0	5 600,0	-1 700,0	19,2
	Totalt	22 139,8	18 903,0	3 203,1	21,3

¹ I tillegg omfatter kap. 1320 post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene, post 35 Vegutbygging i Bjørvika og post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene. For omtale av disse vises det til respektive postomtaler.

Prioritering mellom postene

Budsjettforslaget for 2010 for Statens vegvesen er på 14 066,2 mill. kr, en økning på om lag 2 640 mill. kr eller 23,1 pst. sammenliknet med justert saldert budsjett 2009. Oppfølgingsgraden av rammene for perioden 2010–2013 i Nasjonal transportplan 2010–2019 etter ett år vil være på 22,5 pst.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 vises det til at det blir lagt opp til en gradvis opptrapping i første del av planperioden. Det legges i budsjettforslaget opp til en høyere oppfølgingsgrad på post 23 enn på investeringspostene. Dette har dels sammenheng med de store behov på denne posten, bl.a. knyttet til et betydelig etterslep i vedlikeholdet. Plansituasjonen setter også grenser for hvor mye investeringspostene kan økes ett enkelt år.

Regjeringen har økt innsatsen til post 23 med om lag 383 mill. kr i forhold til justert saldert budsjett 2009. Dette vil, til tross for sterk kostnadsvekst på funksjonskontraktene, føre til at driftsoppgavene blir ivaretatt som i 2009 og dekkelegging kan holdes på samme høye nivå som i saldert budsjett 2009. Også for annet vedlikehold videreføres nivået fra saldert budsjett 2009.

Budsjettforslaget for post 30 er en økning på nær 1 mrd. kr sammenliknet med justert saldert

budsjett 2009. Det er lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter og prioritering av sentrale programområder. Det foreslås også å legge til rette for oppstart av fire større prosjekter (over 100 mill. kr) med statlige midler.

Regjeringen legger opp til en betydelig økt innsats på rassikring i 2010. Det legges opp til en samlet innsats på 850 mill. kr for riksvegnettet og fylkesvegnettet, hvorav 500 mill. kr er forutsatt å gå til fylkesvegnettet.

I tillegg til de statlige bevilgningene til riksveginvesteringer i 2010, er det lagt til grunn om lag 5,6 mrd. kr i annen finansiering, fordelt med 5,3 mrd. kr i bompenger, 200 mill. kr i tilskudd og 100 mill. kr i forskudd. Det legges til rette for oppstart av flere prosjekter med bompenger i 2010.

Budsjettforslaget for 2010 for riksvegferjedriften fører i hovedsak til en videreføring av rutetilbudet i 2009. Det er lagt opp til en takstøkning på 3,2 pst. Ved utgangen av 2009 skal samtlige riksvegferjesamband være lyst ut på anbud. De fleste av ferjene som i dag trafikkerer riksvegsambandene, vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming per 01.01.2010.

Nedenfor gis en omtale på de enkelte postene av hvilke tiltak og strategier Samferdselsdepartementet vil iverksette i 2010 for å oppfylle de overordnede målene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

Det foreslås bevilget 6 183,6 mill. kr. Dette er en økning på 382,6 mill. kr eller 6,6 pst. fra justert saldert budsjett 2009 for det vegnettet staten har ansvar for fra 2010. Med budsjettforslaget vil 23,6 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram 2010–2013 være fylt opp.

På post 23 prioriteres trafikksikkerhetsinnsatsen basert på Statens vegvesens vurderinger av tilstand og hovedutfordringer. For å oppnå resultater i forhold til nullvisjonen er det viktig å prioritere trafikksikkerhetsinnsatsen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Samferdselsdepartementet vil i 2010 videreføre en satsing på trafikksikkerhetstiltak i samsvar med «Trafikksikkerhetspakken» som ble presentert i St.prp. nr. 1 (2008–2009), jf. også omtale under post 30. Tiltak rettet mot ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende vil bli prioritert. I tillegg prioriteres tiltak rettet mot fart og spesielt ulykkesutsatte trafikantgrupper.

Arbeidet med å styrke framkommeligheten på vegnettet vil bli videreført gjennom innsatsen til drift og vedlikehold.

I tillegg til trafikktilsyn og drift og vedlikehold er det planlagt benyttet 698 mill. kr til overordnet ledelse og planlegging, forskning og utvikling (FoU) og drift av Norsk vegmuseum. Dette er en økning på om lag 25 mill. kr eller 3,8 pst. fra justert saldert budsjett 2009.

Overordnet ledelse og planlegging under post 23 omfatter overordnede lederoppgaver og strategisk planlegging. Dette inkluderer Statens vegvesens kostnader i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan, rutevise og tematiske utredninger, budsjett og handlingsprogram for riks- og fylkesveger, bompengesaker og utredninger for Samferdselsdepartementet. I planlegging inngår også arbeid med et betydelig antall konseptvalgutredninger (KVU). Disse vil bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1), og vil være med å danne grunnlaget for neste Nasjonal transportplan.

Trafikktilsyn

Til trafikktilsyn foreslås det benyttet 1 403,4 mill. kr, en økning med 2,2 pst. fra justert saldert budsjett 2009.

Innen trafikant- og kjøretøyområdene er 80 pst. av arbeidet som utføres på trafikkstasjonene, knyttet til forvaltningstjenester. Dette omfatter førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebe-

vis, myndighetskontroller i hall, samt registrerings- og vognkortbehandlinger. Resterende oppgaver er utekontroll, tilsyn med virksomheter underlagt regelverket for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon, informasjon om mengdetrening og trafikksikkerhetskampanjer m.m.

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å øke minstekravet til kontroll av kjøre- og hviletid fra 2 pst. til 3 pst. av sjåførenes arbeidsdager i 2010, dvs. en økning på 160 000 kontroller i 2010. Økningen vil medføre økt behov for personell.

Innenfor Statens vegvesens tungbilkontroller og bilbeltekontroller legges det opp til at innsatsen videreføres på dagens nivå i 2010 og trappes opp i løpet av fireårsperioden 2010–2013. Utekontrollene skal målrettes for å sikre best mulig effekt. Kvalitet skal fortsatt prioriteres foran kvantitet. Kontroller skal prioriteres på steder og til tider der trafikksikkerhetsgevinsten forventes å være spesielt høy. Det vil også i vintersesongen 2010 være fokus på å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre.

Tilsyn med kjøretøyverksteder og kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll skal påse at virksomhetene oppfyller relevante forskrifters krav til etablering og drift, og sikre riktig kvalitet på kjøretøyreparasjoner og -kontroller. Tilsyn for å avdekke ulovlig verksteddrift skal ha økt fokus i 2010. Stikkprøvekontroller for å sikre at kontrollorganene gjennomfører periodiske kjøretøykontroller objektivt og med høy kvalitet skal ha særlig prioritet, og i større grad benyttes for å velge ut kontrollorganer det skal føres tilsyn med.

Tilsynet med trafikkskoler og kursarrangører vil i 2010 i større grad være rettet mot opplæringens innhold, omfang og metode. Tilsynsaktiviteten skal, i tillegg til å sikre at opplæringen gjennomføres i henhold til krav i forskrifter og læreplaner, forebygge svindel og fusk knyttet til opplæringen og førerprøven. Omfanget er økende, og stadig mer avanserte virkemidler tas i bruk. Statens vegvesen vil i 2010 vurdere aktuelle løsninger for å avsløre og forebygge slike overtredelser.

Arbeidet med en mer effektiv utførelse av forvaltnings- og myndighetsoppgavene videreføres. Det skal legges vekt på likebehandling, rettssikkerhet og kvalitet. En viktig forutsetning for dette er å sørge for å ha gode støttesystemer. Siden nytt Autosys er forsinket, er det viktig å sikre at andre viktige datasystemer for trafikant- og kjøretøyområdet har nødvendig funksjonalitet og er driftssikre. I forbindelse med nytt Autosys arbeides det med å utvikle flere selvbetjeningsløsninger.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet gjen-

nomført et prøveprosjekt for føreropplæring til førerkort klasse B i tilknytning til offentlig skole. Provesprosjektet ble avsluttet ved utgangen av skoleåret 2008/2009. Statens vegvesen vil følge opp tiltaket og legge til rette for denne typen samarbeid mellom trafikkskoler og videregående skoler, bl.a. ved å bistå fylkeskommuner og videregående skoler med informasjon rundt regelverket, herunder hvilke krav skoleverket må forholde seg til ved opplæring knyttet til skolen.

Gjeldende føreropplæring ble iverksatt i 2005. Samferdselsdepartementet ser gjennom Statens vegvesens kartlegginger, erfaringer fra tilsyn og ekstern forskning at kravene i de nye læreplanene utgjør en større utfordring enn antatt, spesielt med hensyn til undervisningsmetoder. Sammen med trafikkskoleorganisasjonene vil Statens vegvesen gjennomføre tiltak for å bidra til å styrke undervisningskompetansen på sentrale obligatoriske tema i opplæringen. Se også omtale under proposisjonens del III.

De teoretiske førerprøvene vil i 2010 foreligge på flere språk. Oversettingen vil redusere omfanget av ressurskrevende tolkeprøver og samtidig redusere mulighetene for fusk. Statens vegvesen vil vurdere hvordan den praktiske førerprøven bedre kan måle at nye førere har kompetanse til å opptre med lav risiko, samt kjører økonomisk og miljøvennlig.

Et nytt direktiv for godkjenning av biler og tilhengere forventes implementert i 2009. Nytt saksbehandlingssystem for enkeltgodkjenning vil samtidig tas i bruk, noe som på lengre sikt vil gi økt kvalitet.

Drift og vedlikehold av riksveger

I 2010 er det forutsatt brukt om lag 4,1 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksvegnettet, som er 327 mill. kr eller 8,7 pst. mer enn i justert saldert budsjett 2009 for det vegnettet staten har ansvaret for fra 2010. I det avsatte beløpet inngår midler til forvaltning av riksvegnettet og fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet har tidligere ikke fordelt budsjett eller regnskapstall på en slik måte at det innen post 23 foreligger et fullgodt grunnlag for å fordele kostnader mellom det som fra 01.01.2010 blir riksveger og fylkesveger. Det er derfor kun foretatt sammenlikninger med 2009-nivå for totalrammen til drift og vedlikehold og avsatte midler til vedlikehold av vegdekker.

Det er under Hovedutfordringer bl.a. vist til en særlig sterk kostnadsvekst på funksjonskontraktene. Dette er med på å begrense handlingsrommet innenfor den samlede rammen på post 23.

Innen drift og vedlikehold prioriteres tiltak som ivaretar trafikksikkerheten, slik at trafikantene tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Det gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Drift av strekninger med mange og alvorlige ulykker, samt driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommelighet, vil bli fulgt spesielt opp. Det er viktig å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller slike forventninger må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. Gjennom prioritering av midler til drift av vegnettet vil kvaliteten på driften opprettholdes. Videre er det planlagt en styrket byggherreoppfølging for bedre å kunne kontrollere riktig kvalitet på drifts- og vedlikeholdsarbeider.

Vedlikehold av vegnettet skal bidra til å sikre god trafikksikkerhet, god framkommelighet og godt miljø. Dette innebærer at vegkapitalen må forvaltes forsvarlig.

Regjeringen har prioritert vedlikehold av vegdekkene i inneværende fireårsperiode. Med tiltakspakken vil deler av vedlikeholdsetterslepet knyttet til vegdekkene bli redusert, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009). Nivået til vedlikehold av vegdekkene i justert saldert budsjett 2009 videreføres i 2010. Dette tilsvarer om lag 520 mill. kr eller om lag 800 km ny asfalt.

For øvrig vedlikehold innebærer budsjettforslaget en videreføring av bevilgningsnivået i justert saldert budsjett 2009. Det vil bli prioritert midler til tunneler og bruer. Videre prioriteres det midler til vedlikehold av vegutstyr som har sikkerhetsmessig karakter.

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. I tillegg ble det i årene fra 1985 til 2000 bygd et relativt stort antall lange tunneler med mye teknisk utstyr, herunder tunneler med høy trafikk i bymessige strøk og undersjøiske tunneler. Med normale levetider for tunnelutstyr på 10-15 år innebærer dette store og økende kostnader til reparasjoner og vedlikehold i årene som kommer. Statens vegvesen gjennomfører systematisk inspeksjoner av tunneler som skal bidra til at vedlikehold blir gjennomført i tide.

Tilsvarende vurderer Statens vegvesen systematisk behov for vedlikeholdstiltak på bruer og ferjekaier. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet slik, at alvorlige hendelser ikke oppstår.

I tillegg til midler til drift og vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier i 2010, kommer midler under programrådet mindre utbedringer til bl.a. utbedringstiltak i tunneler og rehabiliterings-

tiltak på bruer og ferjekaier, jf. nærmere omtale under post 30.

Trafikksikkerhetsinspeksjoner avdekker behov for tiltak når det gjelder drift, vedlikehold og investeringer. Fra 2010 vil det bli gjennomført målrettede tiltak for å redusere antall drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker. Dette omfatter bl.a. utbedring av siderekkverk, oppsetting av nytt siderekkverk, profilerte kantlinjer, ettergivende master og utbedring eller skilting av farlige kurver. Nødvendig utbedring av terrenget langs vegen utføres der det ikke settes opp siderekkverk. Det er forutsatt om lag 90 mill. kr til strakstiltak etter trafikk-sikkerhetsinspeksjoner.

Av hensyn til effektiv ressursbruk vil det bli satset på mer samordning mellom vedlikeholdstiltak og investeringer over programområdet mindre utbedringer. Dette kan være effektivt både for vegholder, som kan samordne ulike tiltak, og for trafikantene, som vil møte færre hindringer som følge av vegarbeid.

Post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene

Det foreslås bevilget 500 mill. kr til kap. 1320, post 25, i 2010. Bevilgningen er en engangsbevilgning i 2010 som vil gå til å dekke forpliktelser som Statens vegvesen har påtatt seg i 2009 på det vegnettet som fylkeskommunene overtar 01.01.2010, men som først kommer til utbetaling i 2010. Fylkeskommunene fører regnskapet i henhold til anordningsprinsippet som følger av kommunelovens § 48 nr. 2. Det medfører at regnskapet kun skal belastes med arbeid utført i budsjettåret. Dersom fylkeskommunene belastes for arbeid utført før 2010, vil det bryte med kravene til regnskapsføring for fylkeskommunene. Dette prinsippet er også lagt til grunn i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010. For å ivareta dette, legges det til grunn at Statens vegvesen skal dekke disse utgiftene, og at utgiftene posteres på post 25. Beløpet som er lagt til grunn, omfatter arbeid utført i 2009 knyttet til drift, vedlikehold og investeringer på de nye fylkesvegene som kommer til utbetaling i 2010.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 441 mill. kr i 2010. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 200 mill. kr i

bompenger. Dette er i henhold til inngåtte avtaler med OPS-selskapene.

Prosjektet Øysand – Thamshamn på E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble åpnet for trafikk i juni 2005. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2010 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 165 mill. kr, som forutsettes dekt med 95 mill. kr i statlige midler og 70 mill. kr i bompenger.

Prosjektet Handeland – Feda på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble åpnet for trafikk i august 2006. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006). For 2010 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 153 mill. kr, som forutsettes dekt med statlige midler.

Kontrakt for OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble inngått i juni 2006. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Delstrekningene Øygardsdalen – Tjøretjerra i Grimstad og Dyreparken – Rona i Kristiansand ble åpnet for trafikk i juli 2008, mens delstrekningen Kviksdalen – Dyreparken ble åpnet for trafikk i mai 2009. Hele strekningen ble åpnet i august/september 2009. Vederlaget til OPS-selskapet i 2010 er beregnet til 323 mill. kr, som forutsettes dekt med 193 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 5 110,4 mill. kr i 2010. Dette er en økning på om lag 960 mill. kr eller 23,1 pst. fra justert saldert budsjett 2009. Med budsjettforslaget er 21,2 pst. av rammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 fulgt opp.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2010, sammenlignet med St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. Endelig handlingsprogram fatsettes høsten 2009. Utkast til handlingsprogram er basert på et foreløpig forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3. Det kan derfor bli nødvendig med enkelte justeringer når handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er endelig avklart.

	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013 ¹	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2010	Oppfølging handlings- program i pst.
Store prosjekt	16 280	16 280	3 274,5	20,1
Programområder	7 119	6 560	1 523,0	23,2
– Mindre utbedringer	1 138	1 350	307,0	22,7
– Gang- og sykkelveger	1 171	970	150,0	15,5
– Trafikksikkerhetstiltak	2 670	2 320	713,0	30,7
– Miljø- og servicetiltak	440	410	52,0	12,7
– Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	731	520	65,0	12,5
– Planlegging og grunnerverv m.m	969	990	236,0	23,8
Sum rutefordelte midler	23 399	22 840	4 797,5	21,0
Ikke rutefordelte midler ²	789	1 320	312,9	23,7
Sum post 30	24 188	24 190	5 110,4	21,2

¹ Ekskl. E18 Bjørvikaprojektet

² Inkl. Nasjonale turistveger og reservebrumateriell

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det lagt til grunn at prosjektet Nasjonale turistveger skal finansieres innenfor fylkenes rammer til fylkesvegnettet. I ettertid er det avklart at midler til Nasjonale turistveger fortsatt skal bevilges over Samferdselsdepartementets budsjett, jf. bl.a. St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010. Det er lagt til grunn en statlig ramme på 470 mill. kr til dette formålet i perioden 2010–2013.

For å finansiere Nasjonale turistveger og innkjøp av reservebrumateriell er rammen til programområdene for perioden 2010–2013 redusert med til sammen 530 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013.

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettammen for 2010 må derfor benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2010. Det samme gjelder for programområdene, der det særlig under mindre utbedringer er store bindinger. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak. Samferdselsdepartementet legger opp til større satsing på programområdene gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming senere i planperioden.

Samferdselsdepartementet viser til omtalen i Nasjonal transportplan 2010–2019 om ferjeavløsningsmidler. Prosjekt som er vedtatt med 15 år kan tas opp til ny vurdering. Samferdselsdepartementet vil oppfordre fylkene til å vise fleksibilitet i

håndteringen av disse prosjektene, slik at en unngår stor forskjellsbehandling av prosjektene som følge av forlenget periode for utbetaling av ferjeavløsningsstilskudd.

Store prosjekter

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det i utkast til handlingsprogram for 2010–2013 forutsatt benyttet 16 280 mill. kr i statlige midler til store prosjekter. Sammenliknet med perioden 2006–2009 er dette en økning på nærmere 50 pst. I tillegg er det lagt til grunn om lag 26 mrd. kr i ekstern finansiering.

Det foreslås bevilget 3 274,5 mill. kr til store prosjekter i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 20,1 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 4,8 mrd. kr i ekstern finansiering.

Det er et svært høyt aktivitetsnivå ved inngangen til 2010. Rammen vil derfor i all hovedsak bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter. Følgende større riksvegprosjekter (over 100 mill. kr) åpnes for trafikk i 2010:

- E18 Krosby – Knapstad, Askim, Hobøl og Spydeberg kommuner i Østfold
- E39 Stangeland – Sandved, Sandnes kommune i Rogaland
- E39 Tjensvollkrysset, Stavanger kommune i Rogaland
- E6 Nordre avlastningsveg, Trondheim kommune i Sør-Trøndelag

- E39 Renndalen – Staurset, Halså og Hemne kommuner i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag
- E6 Majavatn, Grane kommune i Nordland.

På grunn av store bindinger startes et begrenset antall nye prosjekter i 2010. Det er foreslått statlige midler til prosjektering, forberedende arbeider og eventuell anleggsstart på følgende større riksvegprosjekter (over 100 mill. kr):

- E18 Melleby – Momarken, Eidsberg kommune i Østfold forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering
- Rv 3 Åsta bru med tilknytningsveger, Åmot kommune i Hedmark
- E39 Lavik ferjekai, Høyanger kommune i Sogn og Fjordane
- E6 Harran – Nes bru, Grong kommune i Nord-Trøndelag.

I tillegg arbeides det med opplegg for delvis bompengefinansiering av en rekke prosjekter. For noen av disse kan det være aktuelt med anleggsstart i 2010. Bl.a. er det aktuelt med bompenger til prosjektering, grunnverv og eventuell anleggsstart på følgende større riksvegprosjekter i 2010 (over 100 mill. kr):

- E18 Sydhavna i Oslo
- Rv 2 Kongsvinger – Slomarka, Kongsvinger og Sør-Odal kommuner i Hedmark
- E18 Gulli – Langåker, Tønsberg, Stokke og Sandefjord kommuner i Vestfold
- E39 Svegatjørn – Rådal, Os og Bergen kommuner i Hordaland
- E16 Fønhus – Bagn – Bjørge, Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner i Oppland
- E6 Sentervegen – Tonstad, Trondheim kommune i Sør-Trøndelag.

Dette er nærmere omtalt i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Programområdene

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det forutsatt benyttet om lag 6 560 mill. kr i statlige midler til tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikk-sikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, planlegging og grunnverv m.m. Dette gir en økning på om lag 90 pst. fra perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1 mrd. kr i ekstern finansiering. Det gjennomføres også slike tiltak som del av store prosjekt.

Det foreslås bevilget 1 523 mill. kr til programområdene i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 23,2 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 240 mill. kr i ekstern finansiering. I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Mindre utbedringer

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 1 350 mill. kr i statlige midler til mindre utbedringer i perioden 2010–2013. Dette innebærer en økning på omlag 150 pst. fra perioden 2006–2009. Økningen skyldes i all hovedsak at midler til oppgradering av tunneler tidligere er blitt bevilget over egen sentral post, og ikke over den rutedelte rammen til programområdene. Over halvparten av rammen er planlagt benyttet til tiltak for å ta igjen forfall, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, vegkropp, bruer og ferjekaier. I tillegg er det satt av midler til sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler for å følge opp EU-direktiv og forskrift om sikkerhetskrav i tunneler. Det er også forutsatt midler til breddeutvidelser, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet.

Det foreslås bevilget 307 mill. kr til mindre utbedringer i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 22,7 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak, særlig utbedringstiltak i tunneler. I tillegg videreføres bl.a. flere forsterknings- og utbedringstiltak på vegnettet, samt rehabiliteringstiltak på bruer og ferjekaier.

Gang- og sykkelveger

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 970 mill. kr i statlige midler til tiltak for gående og syklende i perioden 2010–2013. Dette innebærer en økning på om lag 80 pst. i forhold til i perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 360 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder, samt utbygging av strekninger knyttet til skoleveger. Det er også forutsatt midler til tiltak etter sykkelveginspeksjoner.

Det foreslås bevilget 150 mill. kr til tiltak for gående og syklende i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 15,5 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til å

videreføre allerede igangsatte tiltak knyttet til skoleveger. I tillegg prioriteres etablering av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder.

Statens vegvesen har tatt initiativ overfor fylkeskommunene med sikte på en konsentrert innsats for sykkelbruk i byområder, dvs. byer hvor stat, kommune og fylkeskommune i samarbeid satser på en synlig forbedring for sykkeltrafikken i løpet av relativt kort tid. Hvilke byer som blir sykkelbyer i det enkelte fylke, vil bli klart ved årsskiftet.

Trafikksikkerhetstiltak

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 2 320 mill. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i perioden 2010–2013. Dette innebærer en økning på om lag 50 pst. fra perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 230 mill. kr i ekstern finansiering. Tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende, er gitt høyest prioritet. Om lag en tredel av rammen vil bli benyttet til bygging av midtrekkverk og etablering av forsterket midtoppmerking. Andre prioriterte tiltak er bl.a. utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. I løpet av neste tiårsperiode skal det gjennomføres inspeksjoner av alle gang- og sykkelruter som staten har ansvar for, med påfølgende strakstiltak for trafikksikkerhet og framkommelighet.

Det foreslås bevilget 713 mill. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i 2010. Dette er en videreføring av det høye nivået i justert saldert budsjett 2009, og gir en oppfølgingsgrad på 30,7 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 10 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak, bl.a. flere midtrekkverkprosjekter. I tillegg vil det være rom for å prioritere en rekke nye tiltak. Bl.a. vil det bli igangsatt arbeid med å bygge midtrekkverk på

- E6 over Bergshøgda i Hedmark
- E6 mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag
- E6 mellom Branes og Mule i Nord-Trøndelag.

Arbeidet med å bygge midtrekkverk i kurver videreføres på

- rv 7 i Flå og Nes kommuner
- strekninger av E16 mellom Sollihøgda og Skaret i Buskerud.

I tillegg prioriteres tiltak mot utforkjøringsulykker, kryss- og kurveutbedringer, ulike trafikksikkerhetstiltak i sentrumsområder, samt tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner.

Miljø- og servicetiltak

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 410 mill. kr i statlige midler til miljø- og servicetiltak i perioden 2010–2013. Dette innebærer en økning på om lag 350 pst. fra perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 90 mill. kr i ekstern finansiering. Nærmere halvparten av rammen er forutsatt benyttet til støyskjermingstiltak. Videre er det satt av midler til å følge opp Statens vegvesens forpliktelser i forhold til EUs vanddirektiv og ivaretagelse av biologisk mangfold. Det er også prioritert midler til miljøgateprosjekter. Innenfor dette programområdet er det også satt av midler til bygging og oppgradering av hvileplasser for tungtrafikken.

Det foreslås bevilget 52 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 12,7 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 10 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene vil bl.a. bli benyttet til støytilltak for å innfri forurensningslovens grenseverdier samt bygging og oppgradering av hvileplasser for tungtrafikken.

Tiltak for kollektivtransport og universell utforming

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 520 mill. kr i statlige midler til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i perioden 2010–2013. Dette innebærer en økning fra 30 mill. kr i perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 230 mill. kr i ekstern finansiering. Over halvparten av rammen er forutsatt benyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter. I tillegg prioriteres utbygging av kollektivfelt langs eksisterende riksveger, hovedsaklig langs innfartsårene til Oslo.

Det foreslås bevilget 65 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 12,5 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 80 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter.

Planlegging og grunnverv m.m.

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet om lag 990 mill. kr i statlige midler til plan-

legging og grunnerverv m.m. i perioden 2010–2013, fordelt med om lag 910 mill. kr til planlegging og om lag 80 mill. kr til grunnerverv m.m. Dette innebærer en økning på om lag 40 pst. fra perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 120 mill. kr i ekstern finansiering til planlegging. Rammen vil bli benyttet til planlegging av prosjekter som skal gjennomføres i perioden 2010–2013. I tillegg skal det utarbeides overordnede planer og langsiktige utredninger for aktuelle investeringer etter 2013. Midlene til grunnerverv vil bli benyttet til grunnerverv før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer. Det vises til omtale av retningslinjer for innløsning av boliger under Andre saker.

Det foreslås bevilget 236 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.m. i 2010, fordelt med 207,4 mill. kr til planlegging og 28,6 mill. kr til grunnerverv m.m. Dette gir en oppfølgingsgrad på 23,8 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering til planlegging.

Nasjonale turistveger

I utkast til handlingsprogram er det forutsatt benyttet 470 mill. kr i statlige midler til prosjektet Nasjonale turistveger i perioden 2010–2013. Dette er på om lag samme nivå som i perioden 2006–2009.

Det foreslås bevilget 102,7 mill. kr til prosjektet i 2010. Dette gir en oppfølgingsgrad på 21,9 pst. av rammen i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013.

Post 31 Rassikring

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det lagt til grunn at midlene på post 31 skal benyttes til tiltak både på riks- og fylkesveger med 50 pst. til hver.

Det pågår arbeid med handlingsprogram for rassikringstiltak på fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til de endelige prioriteringene innenfor post 31 for perioden 2010–2013.

Det foreslås bevilget 850 mill. kr i 2010. Dette er en økning på 407,5 mill. kr eller 92,1 pst. fra saldert budsjett 2009. Rammen foreslås fordelt med 350 mill. kr til tiltak på riksvegnettet og 500 mill. kr til tiltak på fylkesvegnettet.

På riksvegnettet legges det opp til anleggsstart på følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) med rassikringsgevinst i 2010:

- Rv 70 Oppdølstranda, Sunndal kommune i Møre og Romsdal

- Rv 80 Løding – Vikan, Bodø kommune i Nordland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)

I tillegg prioriteres midler til videreføring av igangsatte prosjekter, bl.a. rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Hordaland. Dette prosjektet, som inngår i Vossapakken, vil bl.a. eliminere rasutsatte punkt i Skjervet i Granvin kommune. Prosjektet rv 13 Bugjelet – Brimnes i Eidfjord og Ullensvang kommuner i Hordaland åpnes for trafikk i 2010.

Prioriteringene på riksvegnettet er nærmere omtalt i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prioriteringene innenfor den foreslåtte rammen til fylkesvegnettet når det foreligger nærmere avklaringer.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 235,2 mill. kr, hvorav 56,5 mill. kr innenfor rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019. I tillegg er det lagt til grunn å benytte 230 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 og 150 mill. kr i inntekter fra salg av eiendommer.

Første etappe av prosjektet som bl.a. omfatter ny E18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika er planlagt åpnet for trafikk høsten 2010. Andre etappe som omfatter nytt lokalt vegsystem i området, vil etter planen stå ferdig i 2013–2014. Det vises til nærmere beskrivelse av prosjektet under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 132 mill. kr.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Eidsbru – Varpe bru i Oppland. Videre er det foreslått midler til anleggsstart på delstrekningen Smedalsosen – Borlaug i Sogn og Fjordane. I tillegg er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 150 mill. kr.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Jansnes – Halselv. I tillegg legges det opp til anleggsstart på delstrekningen Møllnes – Hjemmeluft, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det vises til nærmere beskrivelse av

prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Bompenger, forskudd og refusjoner

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det lagt til grunn om lag 29 mrd. kr i ekstern finansiering (forskudd, tilskudd og bompenger). For 2010 ventes ekstern finansiering å utgjøre om lag 5,6 mrd. kr, hvorav om lag 200 mill. kr i tilskudd, om lag 100 mill. kr i forskudd og om lag 5,3 mrd. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene. Dette utgjør nærmere 20 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2010–2013.

Bompenger

Trafikantene betalte 4,65 mrd. kr i bompenger i 2008. Dette er om lag 600 mill. kr mer enn året før. Totalt ble det stilt til rådighet 5,4 mrd. kr i bompenger til investeringer i 2008. Pr. 01.07.2009 var det 59 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Det er siden 01.01.2008 vedtatt åtte nye prosjekter, og ni prosjekter er vedtatt utvidet. Ett prosjekt er avviklet.

I St.prp. nr. 1 (2008–2009) er det anslått at om lag 5,7 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene i 2009. I tillegg er det lagt til grunn 390 mill. kr i bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus og 150 mill. kr i bompenger til reinvesteringer på T-banen i Oslo fra Oslopakke 3.

For 2010 forutsettes om lag 5,3 mrd. kr stilt til rådighet til riksveginvesteringer, inkl. tiltak innenfor programområdene. I tillegg kommer bompenger til investeringer på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus.

Forskudd og refusjoner

På grunn av forvaltningsreformen er det knyttet usikkerhet til statens utestående refusjonsforplik-

telsel ved utgangen av 2009. Den eksakte fordelingen mellom staten og fylkeskommunene/Oslo kommune vil først være klar når regnskapet for 2009 foreligger. Samferdselsdepartementet anslår foreløpig statens gjeld ved utgangen av 2009 til om lag 590 mill. kr. I 2010 er det ventet innbetalt om lag 100 mill. kr, mens det er forutsatt tilbakebetalt om lag 120 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2010 ventes følgelig å utgjøre om lag 570 mill. kr. Innbetalte forskudd og tilbakebetalte forskudd blir bokført under kap. 1320 i bevilgningsregnskapet.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2010 gis en fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler, men slik at de totale refusjonsforpliktelsene ikke overstiger 1 500 mill. kr. Dette innebærer at det kan inngås avtaler for om lag 900 mill. kr i 2010.

Forskudd som ikke er tilbakebetalt, fremgår av kapitalregnskapet for Statens vegvesen. Tilsvarende ordning praktiseres også under jernbanefor mål.

Bindinger

Pr. 01.01.2010 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 26 mrd. kr, hvorav om lag 12,3 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2010 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 20,5 mrd. kr, hvorav om lag 11,7 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Inkl. refusjonsforpliktelser vil de totale bindingene pr. 01.01.2011 utgjøre om lag 21,2 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabellen under viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2010, 2011 og 2012 og de årlige bindingene i 2010 og 2011. Tabellen omfatter allerede igangsatte/vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2010, men ikke nye prosjekter etter 2010. Tilsvarende informasjon er vist for prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr i etterfølgende tabell.

Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2010

(i mill. 2010-kr)

	Bindinger pr. 01.01.2010	Behov/ forslag 2010	Bindinger pr. 01.01.2011	Behov 2011	Bindinger etter 2011
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	–	441	–	440	–
Post 30 Riksveginvesteringer ²	11 400	3 800	9 200	4 300	4 900
– store prosjekter	10 500	3 100	8 600	3 800	4 800
– programområdene	900	700	600	500	100
Post 31 Rassikring ^{2, 3}	300	170	1 220	450	770
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	410	235	175	130	45
Post 36 E16 over Filefjell ²	40	40	690	190	500
Post 37 E6 vest for Alta ²	120	100	400	200	200
Vedtatte refusjonsforpliktelser ⁴	780	120	660	100	560

¹ Årlige vederlag etter 2010 vil utgjøre om lag 440 mill. kr pr. år (løpende priser).

² Omfatter ikke nye prosjekter etter 2010.

³ Omfatter ikke bindinger på fylkesvegnettet.

⁴ Omfatter ikke nye forskutteringsavtaler etter 2009.

Bindinger knyttet til stamvegprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill kr

Prosjekt	Tildelt før 2010				Forslag 2010				Anslag 2011				Anslag etter 2011		
	Kostnads- overslag	statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	annen finansiering
KORRIDOR 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø															
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytinger	2 745	635	1 917	2 552	90	50	140	43	10	53					
E6 Svingenskoogen – Asgård	1 354	1 262	1 262	1 262	87		87	5		5					
E6 Vinterbru – Assurtjern															
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor															
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	1 349	427	275	702	350		350	370		370			175		175
E18 Krosby – Knapstad, inkl forskottering/refusjon ¹															
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger															
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytinger	5 987	1 897	2 457	4 354	235	380	615	130	200	330			45		640
E18 Bjørnvikprosjektet (post 35)	846	733	733	733	113		113								
E18 Frydenhaug – Eik	1 765	650	1 043	1 693	40		40	40		40					
E18 Kopstad – Gulli, inkl. forskottering/refusjon	1 382	1 279	1 279	1 279	90		90			13					
E18 Langåker – Bornmestad	1 813	66	227	293	20	500	520	280	220	500			250		500
E18 Sky – Langangen															
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim															
E39 Bergen – Ålesund med tilknytinger	1 117	41	46	87	275		275	345		345			455		455
E39 Kvivsvegen, inkl. forskottering/refusjon															
Rv 9 Kristiansand – Haukebergvegen og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	2 340		550	550		500	500		350	350			230		940
Rv 13/rv 7 E39 Hardangerbrua	1 161	41		41	90	210	300	90	370	460			320		530
Rv 13/E16 Vossapakken, inkl. forskottering/refusjon (inkl. post 31) ²															
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø															
E16 Sandvika – Bergen	1 435	740	632	1 372	63		63								
E16 Wøyen – Bjørnum	770				80		80	190		190			500		500
E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug (post 36) ³															
KORRIDOR 6. Oslo Trondheim															
E6 Oslo – Trondheim	1 611	134	1 307	1 441	120		120	50		50					
E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen, inkl. forskottering/refusjon	2 360		200	200	20	1 100	1 120	480	560	1 040			320		320
E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, inkl. forskottering/refusjon	807	51	41	92	50	220	270	170	150	320			125		125
E6 Øyer – Tretten ⁴	1 630	771	650	1 421	135	14	149	38	23	61			201		201
E6 Nordre avlastingsveg, inkl. forskottering/refusjon	2 940		445	445	90	370	460	230	430	660			285		1 090
E6 Nidelv bru – Grilstad	3 785	424	961	1 385	335	650	985	185	340	525			200		690
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen															
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	620		20	20			20	220		220			380		380
Rv 70 Oppdølstranda (post 31) ³															
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen															
E6 Trondheim – Fauske med tilknytinger	802		122	122	10	205	215	30	185	215			135		250
E6 Værnes – Kvithamar	1 264	1 143	1 143	1 143	100		100	21		21					
E6 Vist – Jevika – Selli															
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes															
E6 Nordkjosboen – Kirkenes med tilknytinger	590		50	50	50		50	180	60	240			200		300
E6 Møllnes – Hjemmeluft ⁵															

1 Tildeling for 2009 er inkl. kostnader som er dekket av andre prosjekter på E18 i Østfold, jf. St.prp. nr. 79 (2006–2007).

2 Inkl. tildelinger innenfor rammen til E16 Sandvika – Bergen med tilknytinger.

3 Foreløpig kostnadsoverslag.

4 Eskl. rv 254-delen av prosjektet.

5 Foreløpig kostnadsoverslag – anslag annen finansiering er avhengig av vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har regjeringen varslet at det skal innføres en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det legges til grunn en årlig ramme på 2 mrd. kr i tiårsperioden. Det vises for øvrig til omtale i budsjettproposisjonens del III.

Det foreslås en investeringsramme på 2 mrd. kr i 2010, jf. forslag til romertallsvedtak IX. Til rentekompensasjon foreslås det følgende bevilget 28 mill. kr på post 61 i 2010.

Bevilgningene til ordningen skal dekkes innenfor de samlede økonomiske planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019. Da den årlige kompensasjonen til fylkene vil skje på grunnlag av investeringsrammen, inngår den ikke i den årlige oppfølgingen av rammen i Nasjonal transportplan.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 436 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester. Dette er en økning på 14 mill. kr eller 3,3 pst. fra justert saldert budsjett 2009.

Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbud i 2010 som i 2009. Det endelige rutetilbudet for de samband som enda ikke har hatt oppstart som anbudssamband, vil imidlertid være avhengig av resultatet fra forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapene for 2010. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 3,2 pst. fra 01.01.2010.

Fra 01.01.2010 vil det være 18 riksvegferjesamband. Dette er sambandene

- Moss – Horten
- Lauvvik – Oanes
- Hjelmeland – Nesvik – Skipavik
- Mortavika – Arsvågen
- Halhjem – Sandvikvåg
- Brimnes – Bruravik
- Mannheller – Fodnes
- Hella – Vangsnes – Dragsvik
- Lavik – Oppedal
- Anda – Lote
- Volda – Folkestad
- Festøya – Solavågen
- Molde – Vestnes
- Halså – Kanestraum
- Bognes – Lødingen
- Drag – Kjøpsvik
- Bognes – Skarberge
- Bodø – Røst – Værøy – Moskenes.

Ved utgangen av 2009 skal samtlige riksvegferjesamband være lyst ut på anbud. Etersom det tar

om lag to år fra konkurranseutlysning til driftsstart, vil det i 2010 fremdeles være fem riksvegferjesamband som er gjenstand for årlige forhandlinger.

Sambandene over Vestfjorden, Bodø – Værøy – Røst – Moskenes og Bognes – Lødingen, vil lyses ut på anbud med krav om gassdrevne ferjer.

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2007 om innføring av en avgift på utslipp av NO_x fra 01.01.2007. Selskap som har inngått miljøavtale med staten og meldt seg inn i NO_x-fondet før 01.07.2008, blir fritatt for avgiften. Alle gjenværende riksvegferjesamband i 2010 trafikkeres av ferjer som er innmeldt i NO_x-fondet. Det inngår en kompensasjon på 12,6 mill. kr i rammen på post 72 i den forbindelse. Dette innebærer en reduksjon på 13,3 mill. kr sammenlignet med justert saldert budsjett 2009 for gjenværende riksveg-samband.

I rammen inngår det også kompensasjon på 2,72 mill. kr i forbindelse med ny energiavgift på gass med planlagt virkning fra 1. april 2010, jf. omtale i regjeringens forslag til skatte- og avgiftspolitik.

Konkurranseutsettingen har så langt medført en modernisering av ferjeflåten og har dermed gitt et sikrere og mer robust ferjetilbud til trafikantene. En modernisering av ferjeflåten vil redusere sannsynligheten for havari og tekniske problemer, samt bedre ferjeflåtens miljøegenskaper.

I tråd med de føringer som følger av ny lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, skjerpes krav til universell utforming på riksvegferjene. Det legges opp til en fortløpende innfasing av de nye kravene i takt med nye utlysninger av sambandene. De fleste av ferjene som trafikkerer riksvegsambandene, vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming pr. 01.01.2010. Samband som i dag trafikkeres av de eldste ferjene, vil ha størst utfordring med å oppfylle kravene. Noen av ferjene som ikke er tilfredsstillende universelt utformet, benyttes som suppleringsferjer, slik at disse kun er i drift i kortere perioder av året.

De eldste ferjene trafikkerer i stor grad de samband som pr. 01.01.2010 ennå ikke har startet med anbudsdrift. Når disse har startet, vil det bli en ytterligere bedring når det gjelder universell utforming på riksvegferjene.

Med bakgrunn i Stortingets behandling av Ot.prp. nr. 60 (2008–2009) Om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.), er nødvendige endringer i konkurransegrunnlaget for utlysning av anbud på riksvegferjer gjennomført. Loven krever at løyvemyndigheten

informerer de som vil delta i konkurransen om antall tilsatte, deres alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår i den rutetjenesten som konkurranseutsettes. Dette vil ventelig gi noe høyere kostnader. Det vil bli foretatt en nærmere vurdering av hvilke økonomiske konsekvenser dette vil få for riksvegferjedriften. Ettersom det tar om lag to år fra konkurranseutlysning til driftsstart, vil eventuelle økonomiske konsekvenser for riksvegferjedriften først kunne gi utslag fra 2012.

Sambandet Svolvevæ – Skutvik er fra 01.01.2009 omklassifisert til fylkeskommunalt samband, men i dette sambandet vil staten være ansvarlig for materiell og kaier. Det settes inn en ekstra ferje sommerstid forutsatt at fylkeskommunen dekker driftskostnadene for øvrig. Det tas forbehold med hensyn til muligheten for å skaffe ekstraferje. Sambandet opererer med fri takstfastsettelse.

Statens vegvesen arbeider for å få på plass en forpliktende avtale mellom staten og Nordland og Troms fylkeskommuner som skal sikre sommerdrift i sambandene Andenes – Gryllefjord (mellom Andøya og Senja) og Botnhamn – Brensholmen (mellom Senja og Kvaløya i Tromsø kommune) flere år fram i tid.

Av Innst. S. nr. 13 (2007–2008) fremgår det at en forutsetning for statens bidrag må være at berørte fylkeskommuner bidrar slik at det kan utarbeides en forpliktende avtale som sikrer forutsigbar drift av ferjene. Videre fremgår det av innstillingen at statens bidrag skal omfatte ansvaret

for ferjeleiene og sikring av nødvendig materiell. Fylkeskommunene må sikre selve driften av sambandene.

Statsgaranti for andreprioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget gjenværende riksvegferjedrift, skal ikke overstige en totalramme på 50 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

Det arbeides med å ta i bruk et nytt nasjonalt ferjekort som skal gjelde på alle riksvegferjestrekninger. Dersom hovedlinjene i takstregulativet følges, kan dette ferjekortet også utvides til å gjelde på fylkesvegstrekninger. Implementering vil starte på Vestlandet høsten 2009 og vinteren 2010. Videre utrulling på riksveg- og fylkesvegsamband vil kunne skje etter hvert som billettsystemene skiftes ut. Trafikantene trenger da kun ett kort for å benytte riksvegferjene samt de fylkesvegferjene der fylkeskommunene legger til rette for dette.

Virkninger av budsjettforslaget

Handlingsprogrammet er Statens vegvesens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2010–2019. Programmet vil bli stadfestet av Statens vegvesen i løpet av høsten 2009. I det etterfølgende gis en nærmere beskrivelse av forventet virkning og måloppnåelse for fysiske tiltak i forhold til måleindikatorer som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Tabell 5.1 Endringer i infrastrukturstandard, handlingsprogram og forslag 2010

	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2010	Oppfølging i pst etter ett år
Antall km riksveg med gul midtstripe	80	22	28
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaneer åpnet for trafikk	55	12	22
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveger	84	9	11
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	183	30	16
Antall rasutsatte strekninger/punkt som er utbedret	57	9	16
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	207	34	16
Antall km kollektivfelt	9	2	22
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som er universelt utformet	793	68	7

Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid vil bli trappet opp i handlingsprogramperioden 2010–2013 i forhold til foregående periode. Møteulykker, utforkjøringsulykker og påkjørsler av myke trafikkanter står for til sammen 85 pst. av alle ulykker med dødelig utgang. Forebygging av disse ulykkestypene skal ha hovedfokus i planperioden. Tiltak mot møteulykker vil bli gitt særlig høy prioritet, og det vil bli utarbeidet en egen tiltaksplan for å forebygge møteulykker.

I handlingsprogramperioden legges det opp til at 80 km riksveg blir utbedret og breddeutvidet slik at gul midtstripe kan etableres. Dette betyr at lengden riksveg med den dårligste standarden blir redusert fra om lag 1 240 km i dag til 1 160 km i 2013. Det er ventet at 22 km vil bli ferdig utbedret i løpet av 2010.

Det skal ferdigstilles 55 km firefelts veg i perioden 2010–2013. Per 01.01.2014 forventes riksvegnettet å ha 545 km firefelts veg mot 490 km i dag. Det startes utbygging av flere firefelts veger i perioden 2010–2013, som vil bli åpnet for trafikk i siste seksårsperiode. I 2010 er det ventet at 12 km firefelts veg blir åpnet for trafikk.

Det er behov for midtrekkverk/midtdeler på alle to- eller trefeltsveger utenfor tettbygd strøk med en gjennomsnittlig døgntrafikk over 8 000 kjøretøyer. Undersøkelser viser at bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger i gjennomsnitt gir om lag 80 pst. reduksjon i antall drepte og om lag 45 pst. reduksjon i antall hardt skadde. Dette er av de mest effektive tiltakene for å redusere antall drepte eller hardt skadde i møteulykker. I perioden 2010–2013 er det planlagt å etablere midtrekkverk på 84 km riksveg med to eller tre felt, hvorav 9 km er planlagt fullført i løpet av 2010. I tillegg vil det i 2010 bli videreført eller startet opp arbeidet med å etablere til sammen 24 km midtrekkverk som fullføres i 2011 eller 2012.

Ulike former for forsterket midtoppmerking er effektivt som midlertidig tiltak på veger med gjennomsnittlig døgntrafikk over 8 000 kjøretøyer og som permanent tiltak på veger med døgntrafikk mellom 4 000 og 8 000 kjøretøyer. Tiltaket omfatter merket sperreområde, midtmarkering og løsningsmerker med fresing i vegbanen utenfor midtoppmer-

kingen (rumleriller). I perioden 2010–2013 er det planlagt å etablere forsterket midtoppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller på 183 km riksveg, hvorav 30 km i 2010.

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet i alle deler av landet. Den økte satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til å nå dette. I tillegg legges det opp til en betydelig økt satsing på rassikring, som vil øke både tryggheten og påliteligheten for transportene i distrikts-Norge. 57 rasutsatte punkter/strekninger er planlagt utbedret i perioden 2010–2013.

Gående og syklende vil få økt framkommelighet. Det er planlagt å tilrettelegge 207 km gang- og sykkelveger i perioden 2010–2013. Den økte satsingen på gange og sykkel forventes å bidra til økt sykkelandel. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det et mål om å øke sykkelandelen i Norge fra 5 til 8 pst. I 2010 er det ventet at 34 km gang- og sykkelveger vil bli tilrettelagt.

Hastigheten for kollektivtrafikken i rushtiden har gått opp for Oslo og Trondheim og ned for noen av de andre større byregionene de siste årene. Tiltak på stamrutene for kollektivtrafikk, som for eksempel kollektivfelt og signalprioritering, vil bidra til at denne trenden snus. Slike tiltak sammen med restriksjoner mot biltrafikken vil øke hastigheten for kollektivtransporten. I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt å bygge 9 km kollektivfelt langs riksveg, hovedsaklig langs innfartsårene til Oslo. I løpet av 2010 er det ventet at 2 km kollektivfelt vil bli åpnet for trafikk.

Tilgjengelighet for alle er et satsingsområde i St.meld. nr. 16 (2009–2009). En vesentlig del av rammen til kollektivtrafikktiltak er derfor prioritert til tiltak for oppgradering av holdeplasser og knutepunkter, slik at disse blir universelt utformet. I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt å oppgradere 793 holdeplasser langs riksveg, hvorav 68 holdeplasser er ventet oppgradert i løpet av 2010.

Mål og virkninger er også omtalt i del III i proposisjonen.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Salgsinntekter m.m.	277 375	147 000	151 700
02	Diverse gebyrer	299 565	270 700	279 400
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	99 457	43 500	29 000
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 258		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	18 376		
17	Refusjon lærlinger	23		
18	Refusjon av sykepenger	46 837		
	Sum kap. 4320	742 891	461 200	460 100

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 151,7 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for varierer over tid. Det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene.

De vesentligste inntektskildene er eiendomsalg, salg fra Autosys og andre datasystemer, salg av skilt/kjennemerker og salg av bilder til førerkort.

Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 279,4 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forutsettes å ha omtrent samme volum som i 2009.

De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagsprøvekjennemerker, utlevering av inndratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale felleskapstillatelser.

Statens vegvesen foretok i 2008 en beregning av kostnadsriktige gebyrer. Dette medførte endringer i satsen for flere gebyrer. Beregningen viste at dagens gebyrer knyttet til utstedelser av førerkort og ADR kompetansebevis (transport av farlig gods), samt de fleste myndighetskontroller kan betraktes som kostnadsriktige. Det foreslås derfor ingen endringer av disse gebyrene.

Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 29 mill. kr.

Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år. Inntektene som er innbetalinger fra forsikringsselskaper, dekker de faktiske utgiftene som kjøretøyer påfører bl.a. vegutstyr.

De budsjetterte inntektene er lavere for 2010 enn i 2009 siden mesteparten av øvrig riksveg overføres til fylkeskommunene fra 01.01.2010.

Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
90	Avdrag på lån	16 000	25 000	27 000
	Sum kap. 4322	16 000	25 000	27 000

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005, og bompengeneinnkrevningen startet 01.07.2005. Utbyggingen er finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Lånet utgjorde 719,5 mill. kr pr. 31.12.2008.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevningen skal deles mellom Norge og Sverige. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2010 vil være om lag 60 mill. kr, hvorav 27 mill. kr vil gå til avdrag på lån.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
80	Renter	37 508	40 000	38 000
	Sum kap. 5624	37 508	40 000	38 000

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er lagt til grunn betaling av 38 mill. kr i renter i 2010.

Andre saker

Effektivisering

Statens vegvesen har ansvar for at de midlene som stilles til rådighet, blir utnyttet på en mest mulig effektiv måte. Dette gjelder både med hensyn til å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og for at tiltakene gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Overordnet effektivitetsstyring skjer først og fremst gjennom bruk av effektivitetsindikatorer i mål- og resultatstyringen.

Statens vegvesen innførte i 2006 to effektivitetsindikatorer. Erfaringer viser at indikatorene har blitt oppfattet som veldig generelle og omfattende, slik at de ikke har gitt tilstrekkelig informasjon om utvikling av effektiviteten i etaten over tid. I praksis har de ikke blitt benyttet som forutsatt og ønsket.

Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen få på plass et sett med nye effektivitetsindikatorer fra 2010. Til sammen vil disse dekke sentrale og kritiske deler av virksomheten til Statens vegvesen hvor det er viktig å være opp tatt av effektivitet. Basert på erfaringene med dagens indikatorer er det mer hensiktsmessig å ha flere indikatorer framfor en overordnet. Ved å følge opp hvert av hovedområdene er målet at etaten får synliggjort effektivitet knyttet til disse hovedoppgavene. Indikatorene skal gi mulighet til å følge utviklingen av effektivitet over tid, og gjennom sammenligninger bidra til å skape gode prosesser og diskusjoner internt slik at effektiviteten bedres.

I 2009 forvalter Statens vegvesen om lag 30 mrd. kr, hvor om lag 27 mrd. kr nyttes til kjøp i markedet. Hvordan Statens vegvesen opptrer som markedsaktør vil derfor være viktig med hensyn til å få riktig kvalitet til riktig kostnad.

Kostnadene til kjøp av entreprisetjenester til riks- og fylkesveganlegg utgjør om lag 18 mrd. kr. For å bidra til effektivisering er det viktig at det er konkurranse om oppdragene. Anleggsmarkedet domineres av få, og etter norske forhold, store aktører. Statens vegvesen vil derfor legge forholdene bedre til rette for at små og mellomstore

entreprenører skal kunne kvalifisere seg for større oppdrag i vegsektoren, samt arbeide aktivt for å få internasjonale selskaper til å delta i anbudskonkurranser.

Statens vegvesen arbeider med å utvikle konkurranseformer for å gi riktig balanse mellom incitamenter og risiko tilpasset det enkelte oppdrag. Dette har både kortsiktig og langsiktig perspektiv. Statens vegvesen vil intensivere dette arbeidet for å øke omfanget av nye gjennomføringsmetoder som totalentrepriser, målpriskontrakter og samlekontrakter.

Statens vegvesen har dessuten tatt i bruk anskaffelsesformen konkurransepreget dialog, som skal være godt egnet for kompliserte prosjekter. Siktemålet er å øke interessen ved å stimulere kreativiteten i fagmiljøene, og gjennom dette oppnå bedre og mer effektive løsninger og kontrakter.

Bevilgningene til riksvegferjedrift utgjør i 2010 436 mill. kr, mens totalkostnadene er om lag 1,6 mrd. kr. Effektiviseringen av riksvegferjedriften skjer gjennom konkurranseutsetting. Alle ferjesamband på det framtidige riksvegnettet forutsettes å være lyst ut på anbudskonkurranse ved overgangen til 2010.

Produksjon av etatsrammeavtaler for kjøp av varer og tjenester vil økes i 2010. Ved å samle kjøp på landsdekkende rammeavtaler oppnår Statens vegvesen bedre betingelser, samt enklere og mer effektiv bestillings- og fakturahåndtering.

Oppdatering av malverk for gjennomføring av anbudskonkurranser er under kontinuerlig forbedring for å oppnå bedre kvalitet og effektivitet i hele prosessen for kjøp av varer og tjenester. Statens vegvesen har innført faste kurs og lederoppføringsprogrammer for ansatte for å kunne gjennomføre mer effektive innkjøp med høyere kvalitet i overensstemmelse med regelverk og forskrift på området.

Det er viktig at de oppgaver Statens vegvesen utfører med egne ressurser, utføres på en effektiv måte. Etaten må derfor ha en organisasjon som er mest mulig hensiktsmessig for å kunne håndtere endringer og utfordringer i samfunnet generelt, og i veg- og samferdselssektoren spesielt.

Statens vegvesen gjennomfører en større omorganisering av virksomheten, bl.a. for å få til en mer effektiv utnyttelse av ressursene, jf. egen omtale.

Uavhengig av omorganiseringen arbeider etaten hele tiden med å effektivisere virksomheten både overfor brukere og tjenesteleverandører, samt internt i etaten, gjennom tiltak som internett-satsing og utvikling av selvbetjeningsløsninger. Statens vegvesen skal bl.a. etablere betalingsløs-

ning for omregistreringsavgifter, årsavgift og vekt-årsavgift på trafikkstasjonene i løpet av 2009.

Utvikling og vedlikehold av forvaltningssystemer er viktige tiltak for å sikre effektivisering på trafikant- og kjøretøyområdet. Det skal sikres at andelen eierskifter og omregistreringer som gjøres av kjøretøyforhandlerne selv, i størst mulig grad utføres via systemet Autoreg. Dette vil gi Statens vegvesen en bedre ressursutnyttelse. For å bedre effektiviteten med utekontroll, har Statens vegvesen tatt i bruk håndterminaler. Dette vil gi bedre statistikk som grunnlag for å prioritere riktig kontrollinnsats.

Det skal etableres systemer for styring av trafikk på aktuelle hovedvegstrekkinger med stor trafikk. De er basert på kjørefeltregulering, variable skilt og rampekontroll i kombinasjon med informasjonstjenester. Det er aktuelt både som permanent og midlertidig løsning ved store utbyggingsprosjekter. Andre ITS-tiltak i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner har som mål å øke kollektivandelen.

Ida er en automatisert tjeneste på Statens vegvesens nettsider som skal hjelpe publikum å finne svar på spørsmål innen trafikant- og kjøretøyområdet. Ida har gitt en ressursmessig effektiviseringsgevinst og økt publikumstilgjengeligheten.

Full effekt og gevinstrealisering vil først komme når Autosys med flere selvbetjeningsløsninger er ferdig utviklet. Noe effektivisering er det likevel mulig å oppnå ved å oppgradere dagens systemer, og dette vil bli gjort i takt med utviklingen av Autosys.

Ved iverksetting av Kontroll- og kjøretøystudiet har Statens vegvesen sikret mer enhetlig og effektiv gjennomføring av kompetanseheving på kjøretøyområdet. Høyere kompetanse fører også til en effektivitetsgevinst ved høyere kvalitet på oppgaveutførelsen ved trafikkstasjonene.

Som ledd i effektiviseringsarbeidet driver Statens vegvesen intensiv opplæring innenfor sentrale oppgaver for etaten, som byggherrevirksomhet, planlegging og alle sider ved tunnelvirksomheten.

Effektivisering og forbedring av AutoPASS

I 2009 kreves det inn nærmere 5 mrd. kr i AutoPASS-systemet, noe som er 90 pst. av alle bompenger som kreves inn. Med en så stor omsetning er det viktig at systemet er sikkert, effektivt og kundevennlig. Det er imidlertid flere forhold som fra et brukerståsted må forbedres. Det fins i dag mange ulike innkrevingsløsninger som medfører ulik kundebehandling og informasjon fra bompengeselskapene og som dermed bidrar til å svekke AutoPASS som en enhetlig nasjonal tjeneste. I til-

legg medfører dagens organisering av AutoPASS utfordringer og problemer både for bompengeselskapene og for Statens vegvesen. Innkreving fra utenlandske kjøretøy er et eksempel på dette.

Statens vegvesen har igangsatt et arbeid for å utforme en strategi for utvikling av Autopass for bl.a. å møte framtidige endringer i brikketeknologi og å effektivisere distribusjon av brikker, informasjon til brukere og avregning mellom bomselskapene. Samferdselsdepartementet følger arbeidet og vil etter planen motta et utkast til slik strategi høsten 2009.

Innkreving av bompenger

Innkrevingskostnadene for bompengeanlegg i Norge varierer betydelig. I gjennomsnitt utgjør innkrevingskostnadene 11–12 pst. av bompenginntektene. Dette er lavt sammenliknet med tilsvarende ordninger i andre land, men fortsatt for høyt. Samferdselsdepartementet er opptatt av at mest mulig av de innkrevde midlene skal gå til vegutbygging, og det arbeides for å få kostnadene ned. Som en del av dette arbeidet har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen utrede muligheten for å erstatte det store antall bompengeselskap som fins i dag, med et mindre antall regionale bompengeselskap, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. En viktig forutsetning i denne forbindelsen er at økonomien i de forskjellige prosjektene holdes atskilt, slik at det ikke oppstår noen form for kryssubsidiering. En grunnleggende forutsetning er å beholde lokal forankring av prosjektene.

Statens vegvesen har i første omgang vært i kontakt med fylkeskommunene i Hordaland, Buskerud og Sør-Trøndelag, som alle har vist interesse for å opprette regionale bompengeselskap. Vegvesenet er nå i ferd med å opprette en arbeidsgruppe med deltagere fra de nevnte fylkeskommunene og Statens vegvesen. Arbeidet skal være ferdig innen 01.01.2010.

Omorganisering i Statens vegvesen

Statens vegvesen har gjennomgått sin organisasjonsstruktur det siste året for å fornye organisasjonen og effektivisere slik at tjenesteleveransen bedres, fokuset på IKT økes, samt at kunnskapsbedriften videreutvikles. Denne gjennomgangen, kombinert med Stortingets beslutninger om å overføre ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband til fylkeskommunene fra 01.01.2010, har gjort at det nå gjennomføres organisatoriske endringer i etaten. De organisatoriske endringene tar hensyn til at

Statens vegvesen har ansvar for å løse oppgaver for staten tilknyttet riksveg og andre oppgaver og at staten har ansvar for å stille med en felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå, jf. vegloven § 10.

De fem vegregionene anses å danne et godt grunnlag for å videreutvikle en samlet kunnskapsstat som vil være robust, fleksibel og effektiv for de oppgaver som skal løses på vegne av staten og fylkeskommunene f.o.m. 01.01.2010. Gjennom fem regioner og et direktorat som har landsdekkende enheter med spisskompetanse innenfor en rekke fagområder, vil etaten være godt rustet til å løse krevende oppgaver både for staten og fylkeskommunene.

For at Statens vegvesen med felles vegadministrasjon på regionalt nivå skal kunne bistå fylkeskommunene med faglige grunnlag for politiske beslutninger og sikre at vedtatte investerings-, drifts-, vedlikeholds- og forvaltningstiltak på fylkes- og riksvegnettet blir gjennomført, etableres det i vegregionene en egen avdeling for hvert fylke. Gjennom en slik organisering legges det til rette for effektivt samarbeid og geografisk nærhet mellom regionledelsen i Statens vegvesen og den enkelte fylkeskommunes administrasjon.

Statens vegvesens utøvende virksomhet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har siden 2003 vært ivaretatt av trafikkstasjonene, som er organisatorisk underlagt etatens 30 distriktskontorer. For å legge til rette for en mer enhetlig og effektiv myndighetsutøvelse på trafikant- og kjøretøyområdet, og for å korte ned på styringslinjer i etaten, samles denne virksomheten organisatorisk innenfor én avdeling i hver av etatens fem regioner. Endringen vil gi mer effektiv utnyttelse av menneskelige og økonomiske ressurser, og bidra til bedre tjenesteleveranser. Det legges ikke opp til endringer i den geografiske plasseringen av trafikkstasjonene.

De organisatoriske endringene som følge av forvaltningsreformen og på trafikant- og kjøretøyområdet innebærer at dagens 30 vegdistrikter bortfaller. De nye fylkesavdelingene vil ivareta de vegforvaltningsoppgaver som i dag håndteres i distriktene.

På bakgrunn av et felles ønske fra Nordland og Troms fylkeskommuner, er det i region nord besluttet å ha en egen enhet som i geografisk utstrekning tilsvarer det som i perioden 2003–2009 har vært Hålogaland vegdistrikt. En forutsetning for denne enheten er at Nordland og Troms fylkeskommuner er enige om dette. Denne enheten kommer i tillegg til fylkesavdelingene i Nordland og Troms.

På samme tid som det er viktig å sikre gode regionale fagmiljøer som kan bistå den enkelte fylkeskommune, samles enkelte fagmiljøer organisatorisk i landsdekkende enheter. Dette gjøres for å sikre kvalitet, styring og utvikling innenfor små og/eller sårbare og kritisk viktige fagmiljøer i etaten. Selv om medarbeidere har sin organisatoriske tilhørighet i den samme enhet, legges det til rette for at de kan være geografisk lokalisert flere ulike steder.

Det er lagt til rette for god politisk styrbarhet både for staten og fylkeskommunene av Statens vegvesens virksomhet. Videre er det søkt bygd opp en vegadministrasjon som effektivt kan løse statlige og fylkeskommunale oppgaver med sikte på å gi trafikantene en så sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport som mulig og at oppgaveløsningen kan bidra til en bærekraftig utvikling. Det er søkt etter løsninger som tar vare på og legger til rette for å videreutvikle sterke nasjonale kompetansemiljøer og beholde oppnådde stordriftsfordeleler, jf. Innst. S. nr. 166 (2006–2007).

Ved å beholde regionkontorenes desentrale plassering, opprette en avdeling i hvert fylke og landsdekkende spesialistenheter som forutsettes brukt der oppgaven er, videreføres og forsterkes Statens vegvesens desentrale organisering og oppgaveløsning i hele landet. Statens vegvesen vil i løpet av 2010 etablere ytterligere 50 arbeidsplasser utenfor Oslo. Den nye avdelingen i Hålogaland understreker betydningen av å styrke Statens vegvesens tilstedeværelse og tjenestetilbud regionalt og lokalt.

I Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) understreker departementet viktigheten av at både staten og fylkeskommunene på en effektiv måte gis tilgang til mulighetene som ligger i den felles statlige vegadministrasjonen. Det utelukkes imidlertid ikke at forvaltningsreformen vil kunne utløse behov for en viss styrking av fylkeskommunenes kompetanse på enkelte områder. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) er fulgt opp ved omorganiseringen, samtidig som det er lagt vekt på at organiseringen ikke bør føre til økt byråkrati og økte kostnader, jf. Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Staten og fylkeskommunene vil ha et felles ansvar for at forutsetningene i Innst. S. nr. 166 (2006–2007) og Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) på dette punkt, blir fulgt opp. Det er derfor ikke mulig nå å anslå om omorganiseringen av Statens vegvesen samlet vil føre til kostnadsbesparelser.

Modernisering av førerkort- og motorvognregister (nytt Autosys)

Statens vegvesen arbeider med å modernisere dagens førerkort- og motorvognregister, jf. omta-

len senest i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Bakgrunnen for Autosysprosjektet var bl.a. at den nåværende teknologiske plattformen var i ferd med å bli lagt ned og at kompetansen for å drifte denne løsningen ikke ville være tilgjengelig om få år. Likeså var det påvist et behov for å få en løsning som tilfredstilte Statens økonomireglement. Funksjonaliteten i dagens Autosys vil i stor grad bli videreført i ny løsning.

Statens vegvesens tidligere «Au2sys-prosjekt» ble stanset høsten 2007. Prosjektet var da i gang med utvikling av ny IKT-løsning for det norske førerkort- og motorvognregisteret (Autosys). Modulen for enkeltgodkjenning av kjøretøy (HL1) ble imidlertid videreført med ny fastpriskontrakt, og ventes tatt i bruk i 2009.

De nye planene for prosjektet skal tilfredsstille de krav som Finansdepartementet stiller til store statlige investeringsprosjekter. I disse kravene ligger bruk av ekstern kvalitetssikrer for gjennomføring av KS1 og KS2. KS1 er kvalitetssikring av konseptvalg, mens KS2 er kvalitetssikring av prosjektets styringsgrunnlag og kostnadsoverslag.

I tråd med ovenstående ble ulike konseptuelle IKT-løsninger for trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen utredet i 2008. Det ble så igangsatt en KS1, hvorpå den anbefalte løsningen ble godkjent tidlig i 2009. Det sentrale styringsdokumentet, som bl.a. omfatter utviklingsstrategi, framdriftsplan og foreslått kostnadsestimat for utvikling av ny IKT-løsning, ble sendt til ekstern kvalitetssikring (KS2) 30.06.2009.

Departementet vil etter fullført KS2 komme tilbake til kostnadsramme og tidsplan for å realisere ny løsning. Departementet har, i samråd med Finansdepartementet, lagt til grunn at de behov som toll- og avgiftsmyndighetene har for tilgang til dataopplysninger som grunnlag for fastsettelse av motorvognavgifter, skal ha prioritet ved gjennomføringen.

Ved utgangen av 2008 var det brukt ca. 220 mill. kr til arbeidet i det tidligere Au2sys-prosjektet fra 2003 og til utarbeidelse av konseptvalgsutredningen og styringsdokumentet.

Departementet vil legge fram forslag om kostnadsramme og gjennomføring av Autosys for Stortinget når den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er slutført.

FoU

Forskning og utvikling skal ha fokus på bedre trafikksikkerhet med nullvisjonen som føring, bedret framkommelighet og sikre en vegtrafikk med minst mulig negativ effekt på miljøet. I 2010 vil følgende etatsprogram pågå i Statens vegvesen:

- Næringslivets transporter
- Kompetanseutvikling drift og vedlikehold
- ITS på veg mot 2020
- Personvern og trafikksikkerhet
- Høyrisikogrupper i vegtrafikken
- Miljøvennlig bytransport
- Klima og transport
- Salt SMART
- Moderne vegtunneler.

Trafikksikkerhet, framkommelighet, miljø og universell utforming har ulik vekt i prosjektene. Bedret framkommelighet for næringslivet er nødvendig både av hensyn til konkurranseevnen og kvaliteten på produkter som transporteres. I urbane områder er det viktig å forbedre mulighetene for vareleveranser, samtidig som en må finne transportmetoder og transportmåter som reduserer de negative miljøeffektene. I distriktene må det utvikles et sammenhengende og universelt utformet transportnett basert på kunnskap om trafikantenes behov.

Samferdselsdepartementet er opptatt av å vurdere konsekvenser av klimaeffektene. Økende nedbørintensitet og mer nedbør totalt har innvirkning på ras, skred og flom. Hva som er «sikre» områder må revurderes. Dreneringsforhold og dimensjoneringskriterier må vurderes på nytt. Dette gir nye utfordringer for driften av vegnettet både sommer og vinter. Salt er et vesentlig hjelpemiddel for å oppnå høy trafikksikkerhet og god framkommelighet om vinteren. Gjennom økt forskningsinnsats vil Statens vegvesen finne fram til alternative strømidler med mindre negative miljøeffekter. Gjennom å øke kompetansen innen drift og vedlikehold vil etaten sammen med entreprenørbransjen utvikle nye og forbedrede metoder som kan redusere bruken av miljøskadelige kjemikalier.

Bruken av intelligente transportsystemer (ITS) både som informasjonsverktøy og som støtteverktøy for trafikantene i og utenfor kjøretøyene øker hurtig. Statens vegvesen deltar aktivt i denne utviklingen, slik at en kan finne og implementere systemer som bedrer framkommeligheten og gir den beste sikkerhetsgevinsten.

Statens vegvesen skal samarbeide tettere med Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge for å fremme forsknings- og utviklingsbehov relatert til ITS.

Vegtunneler er et viktig element på norske veger både av hensyn til framkommelighet og sikkerhet mot ras. Tunneler er driftsmessig kostbare. Statens vegvesen vil derfor i de nærmeste årene arbeide med hvordan etaten kostnadseffektivt kan

forvalte, drifte og vedlikeholde eksisterende tunneler samtidig som sikkerheten ivaretas.

Norge følger med på og deltar i forskning som foregår internasjonalt. Gjennom ulike samarbeidsfora knyttet til EUs rammeprogrammer og andre internasjonale organisasjoner arbeides det målrettet for et samarbeid for bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Norge bidrar aktivt innenfor de områdene der Norge er langt framme faglig og henter nyttig kunnskap som kan implementeres direkte eller gjennom tillempinger og tilpasninger.

Forvaltningsreformen

Stortinget har ved behandling av Ot.prp. nr. 10 (2008–2009), Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), St.prp. nr. 72 (2008–2009) og St.prp. nr. 68 (2008–2009) vedtatt endringer i vegloven og vegtrafikkloven og omklassifisering av offentlig veg, samt behandlet forslag om økonomiske rammer, slik at ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband kan overføres fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune fra 01.01.2010. Vedtaket om omklassifisering omfatter også opptak av noen mindre strekninger fylkesveg og kommunal veg til riksveg for å bidra til å etablere et sammenhengende nasjonalt transportnett.

Vedtaket utløser et omfattende arbeid både for staten og fylkeskommunene og Oslo kommune. Statens vegvesen har igangsatt arbeidet med konkret avgrensning av hvor statens ansvar opphører og fylkeskommunenes og Oslo kommunes ansvar inntreer på det omklassifiserte vegnettet. Videre må det formelle ansvaret for kontrakter, tvistemål, klagesaker, eiendom m.m. tilknyttet omklassifiserte veger med tilhørende ferjesamband, overføres. Omklassifiseringen utløser behov for en viss omnummerering og omskilting av veger. Den felles (sams) vegadministrasjonen på regionalt nivå opprettholdes, og vil høre under staten i riksvegsaker og fylkeskommunene i fylkesvegsaker, jf. vegloven § 10. Departementet legger til grunn at fylkeskommunene benytter den felles vegadministrasjonen effektivt i sitt arbeid med fylkesvegsaker. Det er behov for at fylkeskommunene i samråd med Statens vegvesen videreutvikler et helhetlig, forutsigbart og mest mulig enhetlig og effektivt system for virksomhetsstyring av fylkesvegområdet. Departementet legger til grunn at fylkeskommunene har ansvaret for å vedta budsjett for det samlede fylkesvegnettet (dagens fylkesvegnett samt omklassifisert øvrig riksvegnett) fra og med 01.01.2010. I Oslo vil Oslo kommune ha tilsvarende ansvar. Statens vegvesen tilpasser sin organisasjon for å stille til rådighet en effektiv felles vegadministrasjon på regionalt nivå både for

staten og fylkeskommunene ut fra ny ansvarsdeling. Statens vegvesen har kommet langt i arbeidet, og tilpassingen skjer i samråd med fylkeskommunene. Det er viktig at overføring av ansvar skjer uten ulempe for trafikanter og andre som berøres av overføringen. Det er også viktig at de ulike parter rettssikkerhet blir ivaretatt ved overføringen.

I St.prp. nr. 68 (2008–2009) er det forutsatt: «Forpliktelser som Statens vegvesen har påtatt seg i 2009, men som først kommer til utbetaling i 2010, vil dekkes av Statens vegvesen». Det foreslås en bevilgning på 500 mill. kr på post 25 til dette formålet. Mindreforbruk på investeringspostene i 2009 og tidligere år som er knyttet til investeringer i riksveger som fylkeskommunene skal overta fra staten 01.01.2010, vil bli overført til fylkeskommunene i 2010.

I Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) er det forutsatt vurdert nasjonale føringer for minstestandard på fylkesvegnettet og for trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene. Departementet følger opp dette arbeidet i samsvar med beskrivelsene som er gitt i odelstingsproposisjonen. Arbeidet med nasjonale føringer vil som nevnt i odelstingsproposisjonen, ikke være ferdig til reformen iverksettes 01.01.2010. Økonomiske og administrative konsekvenser av nasjonale føringer vil bli vurdert som del av arbeidet med føringene.

Nasjonale føringer i form av lov og forskrift som i dag gjelder både for riks-, fylkes- og kommunal veg, blir videreført pr. 01.01.2010 med nødvendige lovtekniske tilpasninger. Typisk er bestemmelser etter vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter som gjelder for all offentlig veg, eksempelvis bestemmelser om skilting, oppmerking m.m. Tilsvarende er det gitt forskrifter etter vegloven som også blir videreført.

I noen tilfeller faller forskrift om minstestandard bort som følge av omklassiferingen. Typisk er tunnelsikkerhetsforskriften, der forskriftens krav til sikkerhet automatisk faller bort for tunneler som omklassifiseres til fylkesveg og i Oslo kommunal veg. Departementet har ut fra beskrivelsen i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) igangsatt forskriftsarbeid angående krav til sikkerhet i tunneler på fylkesveger. Videre utreder departementet, ut fra proposisjonens beskrivelse, behovet for tilpassing/endring i dagens regelverk for å sikre nasjonale minstestandarder og godkjennings- og kontrollordninger for å ivareta sikkerhet knyttet til bruer og andre konstruksjoner på offentlig veg. Departementet utreder ut fra beskrivelsen i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) behovet for ved forskrift å gi nødvendige bestemmelser som sikrer fortløpende data som er nødvendige for effektiv trafikkstyring, oppfølging i beredskapssituasjoner,

nasjonale registre m.m. De nevnte saksområder har etter departementets mening stor betydning for trafikksikkerhet og nasjonal beredskap og bør prioriteres med sikte på at forskrifter kan tre i kraft ved, eller snarest mulig etter, ikrafttredelse av reformen. Forslag til forskrifter blir sendt på ordinar hørings, bl.a. til fylkeskommunene.

Arbeidet med et permanent og komplett sett nasjonale føringer for fylkesveg vil som nevnt ikke være ferdig til reformen iverksettes. Departementet vurderer derfor fortløpende behovet for overgangsordninger som sikrer at forskrifter og instruksjoner for å følge opp standard, trafikksikkerhet med mer på dagens øvrig riksvegnett og fylkesvegnett, videreføres fram til permanente løsninger er utredet og iverksatt, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009).

I Ot. prp. nr. 68 (2008–2009) er det understreket behovet for en god dialog mellom de enkelte fylkeskommunene og Statens vegvesen og mellom departementet og fylkeskommunene, fram mot reformens ikrafttredelse og i overgangsperioden. Slik dialog og samhandling er etablert ved at gjennomføring av reformen er tema på etablerte dialogarenaer som eksempelvis regjeringens kontaktkonferanse med fylkeskommunene, konsultasjonsordningen, og mellom den felles (sams) vegadministrasjonen og den enkelte fylkeskommune på regionalt nivå. I tillegg er det etablert egne møtearenaer mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene: én arena mellom fylkesrådmannskollegiet og vegdirektør/etatslederne i Statens vegvesen, et kontaktutvalg bestående av vegdirektør, leder av fylkesrådmannskollegiet, leder av samferdselssjefkollegiet og en regionvegsjef, samt en arena mellom fylkesrådmannen i den enkelte fylkeskommune og aktuell regionvegsjef i Statens vegvesen. I Oslo er det direkte kontakt mellom regionvegsjefen og administrasjonen i kommunen. Departementet har løpende møter på administrativt nivå med Kommunenes sentralforbund.

Anleggsmarkedet

Det har i de siste årene vært en sterk vekst i bygg- og anleggsmarkedet, både i Norge og internasjonalt. Stor etterspørsel etter arbeidskraft og materialer drev prisene opp. Forholdene i finansmarkedet i 2008 førte til en brå og kraftig reduksjon i investeringer, særlig i byggmarkedet. Byggevirk-somhet medfører generelt et visst innslag av anleggsvirksomhet, og denne delen av anleggsmarkedet er derfor berørt. Hovedtyngden av anleggsmarkedet er imidlertid dominert av offentlige oppdrag, og disse er i mindre grad direkte påvirket av forholdene i finansmarkedet.

Det skjer en viss overføring av kapasitet fra byggmarkedet til anleggsmarkedet. Dette gjelder særlig for grunnarbeider av anleggsmessig karakter og betongarbeider. De siste årene har mellomstore entreprenørselskaper tatt en større del av bygg- og anleggsmarkedet. Videre synes det som om disse entreprenørselskapene lettere vendte seg mot anleggsmarkedet da oppdragene i byggmarkedet uteble. Dette har ført til større deltakelse i konkurransene. Statens vegvesen har dessuten aktivt forsøkt å skape økt konkurranse ved å dele opp større prosjekter i mindre kontrakter. Første halvår 2009 har antall deltakere også økt for store kontrakter. På 10 anleggskontrakter over 100 mill. kr har det vært mellom tre og ni tilbydere, i gjennomsnitt 5,6 tilbydere pr. konkurranse. Dette er nesten en dobling sammenliknet med gjennomsnittet for 2008.

Det synes å være en tendens til at selv om den samlede markedsstørrelsen ikke er vesentlig endret, er de enkelte entreprenørers ordreserver mindre enn i foregående år. Dette skyldes at flere mindre og mellomstore aktører er kommet inn på markedet. Fra entreprenørhold gis det ganske klart uttrykk for at det er mange oppdrag å regne på og at prisene er presset. Statens vegvesens erfaringer underbygger dette.

For avholdte tilbudskonkurranser på investeringsprosjekter første halvår 2009 er det i alt inngått kontrakter for 6 594 mill. kr. Byggherreoverslagene for disse kontraktene var 6 983 mill. kr. Dette er en indikasjon på synkende priser i markedet, men gir ikke grunnlag for å fastslå størrelsen på prisreduksjonen. Statistisk Sentralbyrås indeks for veganlegg i alt viste en nedgang i fjerde kvartal 2008 og første kvartal 2009, men dette har nå flatet ut. Det siste året, fra andre kvartal 2008 til andre kvartal 2009, har indeksen økt med 0,8 pst. Indeksen for maskiner har gått ned, indeksen for materialer har stått stille, mens indeksen for arbeidskraft har gått noe opp i denne perioden.

Det kan antas å være en viss treghet i prisutviklingen. Den sterke prisveksten i 2007–2008 har stanset. Selv om det har vært prisnedgang i tilbudskonkurranser hittil i 2009, er ikke prisene tilbake på nivået før den sterke prisveksten, verken på innsatsfaktorer, kontraktsnivå eller prosjektnivå.

En positiv utvikling hos flere mindre og mellomstore entreprenører har ført til at disse har vært i stand til å konkurrere om større oppdrag enn tidligere. I noen grad har dette skjedd gjennom arbeidsfellesskap. Markedet for mindre og mellomstore veganlegg synes fortsatt mer velfungerende enn for større anlegg, men det skjer også en bedring for de store kontraktene.

Statens vegvesen arbeider for å få internasjonale selskaper interessert i å delta i anbudskonkurranser. Det legges opp til at standard beskrivelsestekster og deler av konkurransegrunnlaget gjøres tilgjengelig på engelsk for store kontrakter som ventes å kunne ha internasjonal interesse.

Det er flere forhold som er sentrale for å få inn utenlandske entreprenører. For at nye internasjonale aktører skal fatte interesse, må kontrakten normalt være av betydelig størrelse. Dette står i motsetning til det som har vist seg å være virksomt for å øke konkurransen i det norske markedet som har få store, men mange mindre og mellomstore entreprenører. Det er videre sentralt med en forutsigbarhet, slik at utenlandske entreprenører kan ha en forventning om flere prosjekter i Norge. Hvis en internasjonal aktør først etablerer seg i Norge, vil også mindre prosjekter være interessante. Ikke alle typer prosjekter er like attraktive for utenlandske entreprenører. Interessen antas å være størst for anlegg med et betydelig innslag av konstruksjoner (bruer, komplekse byanlegg m.m.).

Enkelte store internasjonale aktører med base utenfor Norden har så langt vist interesse for det nordiske markedet. Dette gjelder både i samarbeidskonstellasjoner i forbindelse med større enkeltprosjekter (OPS) og på mer permanent basis. Det tyske selskapet Bilfinger Berger har etablert skandinavisk virksomhet og har blitt tildelt flere store kontrakter.

Statens vegvesen har et samarbeid med bransjen, både konsulenter og entreprenører. Hensikten med samarbeidet er å utvikle bransjen til å bli mer samstemt om utfordringer og mer innovativ, slik at det oppnås gode løsninger, kreativ aktivitet og bedret rekruttering.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Enkelte deler av vegnettet er mer risikofyllt og sårbart enn andre. Sårbarheten knyttes til bl.a. ekstreme værforhold, andre naturhendelser og ulykker. Gjennom forebyggende sikkerhet, risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplaner med forebyggende og forberedende tiltak, system for krisehåndtering, øvelser og kompetanseutvikling arbeider Statens vegvesen for å styrke egen evne og kapasitet til å håndtere uønskede hendelser.

Statens vegvesen hadde i 2008 flere hendelser hvor systemet for krisehåndtering ble benyttet. Både øvelser og håndteringen av reelle uønskede hendelser er evaluert med tanke på forbedringer og læring. I 2008 gjennomførte Statens vegvesen også internt tilsyn. Videre har Statens vegvesen tatt i bruk et datasystem for risiko- og sårbarhetsanalyser innenfor vegberedskap (VegCIM ROS).

Dette er bl.a. benyttet for å vurdere mulige omkjøringsveger (oppfølging av SAMROS-prosjektet). FoU-prosjektet «Klima og transport» er også involvert i arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser.

Det ble i 2008 innenfor bruberedskap gjort en vesentlig investering i pontongmateriell og drivenheter. Denne investeringen har styrket Statens vegvesens beredskap betydelig når det gjelder pontongmateriell som benyttes til midlertidige ferjeleier, pontongbruer og ferjer. I 2008 ble det også foretatt enkelte mindre investeringer for å bedre logistikk situasjonen.

I 2009 er det påbegynt et arbeid med å oppgradere en landsdekkende lagerstruktur og forbedret logistikk. Arbeidet videreføres i 2010. Det vil også bli foretatt en vesentlig investering i elementbruer. Disse investeringene vil gi betydelig raskere og sikrere krisereaksjonsevne. Det planlegges videre å foreta noen justeringer og tilpasninger av de midlertidige ferjekaiene for å kunne håndtere de nye ferjene som er og blir satt i drift de nærmeste årene.

For å sikre at alle prosesser innenfor forebyggende sikkerhet, beredskap og krisehåndtering blir godt fulgt opp, vil Statens vegvesen gå gjennom prosessbeskrivelser og styrende dokumenter. Dette arbeidet vil bli sett sammen med at VegCIM, som er et databasert krisehåndteringsverktøy, tas i bruk i 2009.

Beredskapsplaner for kontinuitetsplanlegging (f.eks. under pandemisituasjoner) er under utarbeidelse for hele Statens vegvesens virkeområde. Slike planer er viktige for å ivareta etatens samfunnsansvar i perioder med stort arbeidsfravær.

Det vil i de nærmeste årene være viktig for Statens vegvesen å videreutvikle kvalitet og bygge videre på en sikkerhetskultur som gir et godt grunnlag for arbeidet innenfor samfunnssikkerhet og beredskap.

Nye retningslinjer for innløsning av bolig i framtidige veglinjer

Spørsmålet om nye retningslinjer for innløsning av bolig i framtidige veglinjer har vært tatt opp av Stortinget flere ganger. Bakgrunnen er at Statens vegvesens gjeldende retningslinjer fra 1993 ikke omfatter situasjoner der vegprosjekter drar ut i tid, og eier av spesielle grunner ønsker å flytte før vegvesenet har behov for å kjøpe boligen.

Etter gjeldende retningslinjer kan Statens vegvesen under gitte forutsetninger innløse boliger. Boligen må være knyttet til et prosjekt som er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP). I tillegg må vegtraseen være fastlagt i vedtatt kommunedelplan eller regnet for avgjort på annen måte.

De nye retningslinjene foreslås innført fra 01.01.2010 og vil, i motsetning til de eksisterende, gi boligeier rett til innløsning dersom følgende kriterier er oppfylt:

- det foreligger vedtatt reguleringsplan
- boligen må rives
- boligen blir brukt av eieren som helårsbolig
- boligen ble kjøpt av eieren før reguleringsplanen ble vedtatt

I og med at det vesentligste av øvrige riksveger blir overført til fylkeskommunene fra 01.01.2010, vil virkeområdet for retningslinjene være det nye statlige vegnettet, riksvegene. Det bør være opp til fylkeskommunene om de vil ta i bruk de samme prinsippene på det nye samlede fylkesvegnettet.

Boliger innløst før Statens vegvesen har behov for det, blir erstattet med den markedsverdien boligen ville hatt dersom den ikke var forutsatt revet.

De nye retningslinjene dreier seg egentlig om forsert gjennomføring av eiendomsverv. Ressursinnsatsen blir størst de første 2–3 årene, men vegvesenet ser ikke behov for økt bemanning. Det vil være kostnader knyttet til forvaltning av de innløste eiendommene, og det er mulig private firma blir engasjert til å ta seg av det. Kostnadene ved dette vil imidlertid bli mer enn kompensert av inntekter fra utleie av boligene.

Det er vanskelig å kunne gi nøyaktig anslag for de økonomiske konsekvensene. Dette har sammenheng med at en ikke vet hvor mange boligeiere som vil benytte seg av muligheten for innløsning, og at en ikke vet hvor mange boliger som vil bli omfattet av ordningen etter hvert som nye reguleringsplaner blir vedtatt.

Med utgangspunkt i opplysninger om antall boliger som i dag vil bli omfattet av de nye retningslinjene, er det ca. 80 som er omfattet og ca. halvparten har allerede krevd innløsning. Et estimat for total kostnadene de 2–3 første årene er på 60–80 mill. kr per år. De nye retningslinjene vil ikke få budsjettmessige konsekvenser for 2009.

De nye retningslinjene innebærer en forskyvning i tid av kostnadene. Tidligere innløsning medfører reduserte utgifter til grunnverv på et senere tidspunkt. Kostnadene må dekkes innenfor det rutevise investeringsprogrammet på post 30 (post 30.1.8 Grunnverv). Det vil i praksis være vanskelig å budsjettere behovet for det enkelte år. Det kan løses ved at uforutsette utgifter blir dekket gjennom midlertidige omdisponeringer, som blir tilbakeført gjennom bevilgninger påfølgende år.

Det vil bli vurdert å innføre tilsvarende retningslinjer på jernbanesiden.

Grønn stat

Arbeidet med oppfølging av Grønn stat i Statens vegvesen vil videreføres i 2010. Gjennomførte reisevaneundersøkelser legges til grunn for vurdering av tiltak som kan stimulere til økt bruk av kollektivtransport ved arbeids- og tjenestereiser. Det er på enkelte tjenestesteder installert opplysnings-tavler med sanntidsinformasjon om kollektive transportmuligheter i nærområdet, og det vurderes subsidiering av månedskort i byer med godt utbygget kollektivtilbud. Statens vegvesen vil i 2010 og 2011 tilby ansatte å gjennomføre kurs i klimavennlig kjøring (eco-driving).

Satsingen på bruk av videomøter videreføres. Tiltak for redusert energibruk i etatens bygg vurderes fortløpende. Det blir lagt vekt på at leverandører av varer til Statens vegvesen er miljøsertifisert. Arbeidet med gjenvinning av avfall videreføres. Det er satt i gang arbeid med å miljøsertifisere enkelte lokasjoner.

For å følge opp miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser av varer og tjenester følger Statens vegvesen de anbefalinger og retningslinjer gitt i Handlingsplanen for 2007–2010.

På enkelte større anleggskontrakter har Statens vegvesen benyttet et tildelingssystem som innebærer at tilbyders planer for hvordan miljøhensyn skal ivaretas i gjennomføringen av anlegget, inngår som ett av flere tildelingskriterier. Dette kan føre til at det tilbudet som velges, ikke nødvendigvis har lavest pris.

Praktisering og oppfølging av regelverket for offentlige anskaffelser

Riksrevisjonen tok i Dok. nr. 1 (2008–2009) opp manglende etterlevelse av regelverket for offentlige anskaffelser i Statens vegvesen. I Innst. S. nr. 120 (2008–2009) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den var kjent med at Samferdselsdepartementet hadde bedt om statusrapport fra virksomhetene. Departementet ville deretter vurdere den videre oppfølging og informere Stortinget om Statens vegvesens praktisering av regelverket for offentlige anskaffelser, jf. også Innst. S. nr. 172 (2007–2008).

For å sikre en bedre kvalitet og etterlevelse av regelverket for offentlige anskaffelser har Statens vegvesen satt i verk en omfattende tiltaksplan på anskaffelsesområdet. Tiltakene er knyttet til organisering, kompetanse, gjennomføring av anskaffelser og oppfølging av at regelverket etterleves.

Det er gjennomført organisasjonsmessige tiltak gjennom styrking av personell for innkjøp av varer og tjenester i alle regioner. Dette er et områ-

de som trenger videre forbedring, noe som vil bli tatt hensyn til i det pågående omorganiseringsarbeidet i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har tatt i bruk en e-læringsmodul som nå utgjør en obligatorisk del av opplæringen av nye ledere i etaten. Det er gjennomført spesialistkurs om utvalgte emner. Slike kurs vil holdes også i 2010.

Nye intranettsider for innkjøp er utviklet. De vil bli publisert når etaten tar i bruk sitt nye intranett. Maler for gjennomføring av anbuds konkurranser er oppdatert og forbedres kontinuerlig.

Det gjennomføres økt bruk av revisjoner innenfor vare- og tjenesteområdet i 2009. Første halvår er det gjennomført en generell revisjon av vare- og tjenesteområdet. I tillegg er det gjennomført en mer omfattende revisjon av kjøretøyområdet. I annet halvår blir det utført revisjon av utvalgte områder innenfor anskaffelser av varer og tjenester. Spesielt utvalgte områder vil også bli prioritert i 2010.

I 2010 vil et nytt e-handelssystem for vare- og tjenestekjøp være i drift.

Både i 2009 og 2010 vil det bli inngått rammeavtaler for varer og tjenester som gjelder for hele Statens vegvesen. Hittil i 2009 er det implementert fem nye etatsrammeavtaler. Vegvesenet tar sikte på å inngå/reforhandle 10 nye etatsrammeavtaler i 2010.

Det er innført administrative rutiner som sikrer sporbarhet mellom kontrakt og faktura.

Departementets inntrykk er at Statens vegvesen arbeider seriøst med å forbedre sin anskaffelsesvirksomhet. For en så stor organisasjon som Statens vegvesen vil det ta tid før de iverksatte tiltakene fullt ut virker. Utviklingen går i riktig retning. Statens vegvesen opplyser at det i 2009 har vært en klar forbedring når det gjelder etterlevelsen av regelverket for offentlige anskaffelser. De planlagte revisjonene vil vise om denne utviklingen fortsetter. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen, på grunnlag av resultatene fra bl.a. revisjonene, vurderer behovet for ytterligere tiltak for å sikre at regelverket for offentlige anskaffelser etterleves i hele etaten.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Handlingsprogram for investeringer på riksvegnettet 2010–2013

På grunnlag av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), har Samferdselsdepartementet utarbeidet retningslinjer for Statens vegvesens arbeid

med handlingsprogrammet for perioden 2010–2013.

Med utgangspunkt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og departementets føringer utarbeidet Statens vegvesen et forslag til handlingsprogram for perioden 2010–2019. I dette forslaget ble investeringsplanene for den enkelte riksveggrute ytterligere konkretisert, bl.a. gjennom detaljerte forslag til prioriteringer innenfor tildelte rammer til programområdene. De store prosjektene i planperioden er konkretisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009), og disse prioriteringene ble fulgt opp i forslaget. Forslaget til handlingsprogram ble oversendt bl.a. fylkeskommunene og de store bykommunene til uttalelse. Disse sluttet seg i hovedsak til de foreslåtte prioriteringene.

Etterfølgende tabeller viser fordelingen av de økonomiske rammene til de enkelte poster i foreliggende utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013, sammenholdt med St.meld. nr. 16 (2008–2009). For postene 30 og 31 er fordelingen vist pr. rute. Henvisninger i budsjetteksten refererer til dette utkastet. Endelig handlingsprogram vil fastsettes høsten 2009. Tabellene viser en del avvik fra prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes flere forhold:

- For post 30 Riksveginvesteringer skyldes avvikene fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) kostnadsendringer for flere store prosjekter. I tillegg er rammen til programområdene for perioden 2010–2013 redusert med til sammen 530 mill. kr for å finansiere Nasjonale turistveger og nødvendig innkjøp av reservebrumateriell.
- For post 31 Rassikring skyldes avvikene fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) i hovedsak at det er lagt til grunn forsering av prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal, med sikte på trafikkløpning i perioden 2010–2013. Videre er det foreslått en mer omfattende rassikring av E16 i Gudvangen i Sogn og Fjordane enn i St.meld. nr. 16 (2008–2009). I tillegg kommer avvik som følge av kostnadsendringer for enkelte prosjekter.
- For post 35 Vegutbygging i Bjørvika skyldes avviket at forutsatte statlige midler som kommer i tillegg til rammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009), er tatt med.
- For post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta har Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 16 (2008–2009) lagt til grunn at prosjektene skal ha så rask framdrift som praktisk mulig. Det er derfor regnet med at behovet for midler i perioden 2010–2013 blir større enn lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

I den etterfølgende omtalen av de enkelte riksveggruter er det gitt en nærmere omtale av større endringer i forhold til prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Forslag til investeringsprogram for 2010

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2010 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, Stortingets behandling av meldingen og Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013. Etterfølgende tabeller viser forslaget til investeringsprogram for 2010 i forhold til utkast til handlingsprogram og St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettammen for post 30 i 2010 må derfor benyttes til videreføring av igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2010. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak høyt. Dette innebærer at en større satsing på programområdene gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming må skje senere i planperioden. Hensynet til rasjonell anleggsdrift har dessuten ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 varierer mellom rutene. Samferdselsdepartementet forutsetter at variasjonen i oppfølgingsgrad utjevnes i løpet av planperioden.

I det etterfølgende gis en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2010. Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis styringsrammen for de prosjektene som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. For øvrige prosjekter oppgis et kostnadsoverslag som tilsvarer styringsrammen.

For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales kostnadsendringer dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. For øvrige prosjekter omtales kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/- 10 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 (2008–2009).

Oslopakke 3

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009) har Stortinget sluttet seg til opplegget for Oslopakke 3.

Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er basert på forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 fra styrings-

gruppen for Oslopakke 3. Det kan derfor bli nødvendig med justeringer når handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er lokalpolitisk behandlet og endelig fastsatt.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere orientering om handlingsprogrammet for Oslopakke 3 så snart det foreligger endelige avklaringer.

Post 30 Riksveginvesteringer – Investeringerprogram 2010–2013 og forslag 2010

Korridor/rute	(i mill. 2010-kr)									
	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering				
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2010 i % av HP	Forslag 2010 i % av HP	Handlings- program 2010–2013	Anslag 2010	Anslag 2010 i % av HP	Totalt til investeringer i 2010	
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	411	-48	363	198,8	54,8	350	63	18,0	262	
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger										
2. Oslo – Ørje/Magnor	2 023	163	2 186	502,0	23,0	573	39	6,8	541	
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	698	-13	685	78,3	11,4	1 305	6	0,5	84	
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger										
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	2 557	-76	2 481	583,6	23,5	5 970	1 109	18,6	1 693	
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger ¹										
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	3 482	-2	3 480	555,8	16,0	1 498	51	3,4	607	
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	575	-13	562	281,1	50,0	222	70	31,5	351	
E39 Ålesund – Trondheim	585	-31	554	107,6	19,4	2 000	670	33,5	778	
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal										
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	1 140	-55	1 085	111,5	10,3	610	20	3,3	132	
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	698	-30	668	188,0	28,1	220			188	
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	1 161	-57	1 104	191,6	17,4	903	44	4,9	236	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger ²										
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	4 827	-150	4 677	1 023,0	21,9	9 975	2 598	26,0	3 621	
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	442	8	450	60,0	13,3				60	
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	534	-26	508	59,2	11,7				59	
Rv 15 Otta – Måløy	524	-28	496	99,2	20,0	299			99	
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	339	-18	321	103,3	32,2	213	130	61,0	233	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund										
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige	1 674	-42	1 632	461,5	28,3	1 182	252	21,3	714	
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	904	-100	804	96,0	11,9	1 650			96	
Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	832	-48	784	97,0	12,4	70			97	
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger										
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger ³	23 405	-565	22 840	4 797,5	21,0	27 040	5 052	18,7	9 850	
Sum rutefordelte midler	789	531	1 320	312,9	23,7	27 040	5 052	18,7	313	
Ikke rutefordelte midler	24 194	-34	24 160	5 110,4	21,2	27 040	5 052	18,7	10 162	
Sum post 30										

1 Ekskl. bidrag til post 35 Vegutbygging i Bjørnvika.

2 Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.

3 Ekskl. post 37 E6 vest for Alta.

Post 31 Rassikring – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2010

Korridor/rute	(i mill. 2010-kr)						Totalt til investeringer i 2010
	Statlige bevilgninger			Ekstern finansiering			
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring	Handlingsprogram 2010–2013	Forslag 2010 i % av HP	Handlingsprogram 2010–2013	Anslag 2010 i % av HP	
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø							
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger							
2. Oslo – Ørje/Magnor							
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo							
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger							
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger							
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger							
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim							
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	493	-87	406	6,0	1,5	6	
E39 Ålesund – Trondheim							
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	205	-32	173	103,0	59,5	103	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø							
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger		37	37	22,0	59,5	22	
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	21	-1	20	10,0	50,0	10	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	154	-67	221	81,0	36,7	81	
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund							
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger							
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg							
Rv 15 Otta – Måløy	103	-53	50				
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	164	-34	130		160		
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	411	233	644	58,0	9,0	58	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige							
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	103	-3	100	50,0	50,0	50	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland							
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	380	-127	253	15,0	5,9	15	
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	21	-1	20	5,0	25,0	5	
Sum riksveger	2 054		2 054	350,0	17,0	350	
Sum fylkesveger	2 054		2 054	500,0	24,3	500	
Sum post 31	4 108		4 108	850,0	20,7	850	

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er den statlige rammen over post 30 redusert i forhold til i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes i hovedsak redusert restbehov knyttet til prosjektet E6 Vinterbru – Assurtjern. I utkast til handlingsprogram er det videre, i tråd med foreliggende forslag til handlingsprogram for Oslopakke

3, lagt til grunn bompenger for å starte utbyggingen av rv 22 på strekningen Lillestrøm – Fetsund i Akershus i siste del av planperioden.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 198,8 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 63 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres midler til restarbeider på prosjektene Svingenskogen – Åsgård og Vinterbru – Assurtjern. I tillegg er det foreslått midler til tiltak innenfor programområdene, inkl. bompenger fra Oslopakke 3.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E6	Svingenskogen – Åsgård	2 745	140,0	53
E6	Vinterbru – Assurtjern	1 354	87,0	5

E6 Svingenskogen – Åsgård

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 212, St.prp. nr. 64 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 79. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000), St.prp. nr. 68 (2001–2002) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- og trefelts veg til firefelts veg på en 34 km lang strekning i kommunene Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Råde i Østfold. Hele prosjektet sto ferdig i november 2008.

Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2010 vil i hovedsak bli benyttet til støyskjerming, bygging av rasteplass, legging av slitelag og sluttoppgjør.

E6 Vinterbru – Assurtjern

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 212, St.meld. nr. 17 (2008–2009), side 15, St.prp. nr. 65 (2005–2006) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 79. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en 5,7 km lang strekning i kommunene Ås, Oppegård og Ski i Akershus, og er siste etappe av utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo. Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2009. Det er varslet kostnadsreduksjoner på prosjektet, foreløpig anslått til om lag 160 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme.

Midlene i 2010 vil bli benyttet til bygging av gang- og sykkelveg, legging av slitelag, støyskjerming og diverse mindre arbeider, samt sluttoppgjør.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er den statlige rammen over post 30 økt i forhold til i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til prosjektet E18 Krosby – Knapstad, jf. St.prp. nr. 72 (2008–2009). I tillegg kommer kostnadsøkninger på prosjektet E18 Momarken – Sekkelsten som ble åpnet for trafikk i 2007.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 502,0 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 39 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Krosby – Knapstad i Østfold. I tillegg er det satt av midler til videre planlegging og prosjektering av prosjektet Melleby – Momarken i Østfold, med sikte på anleggsstart i 2011. Dette er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom takstøkninger i eksisterende bomstasjoner på E18, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216–217. Når det foreligger tilstrekkelige avklaringer, tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge frem en egen proposisjon om videre utbygging og finansiering av E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo.

Prosjektet Momarken – Sekkelsten har hatt en kostnadsøkning på om lag 20 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme. Økningen skyldes bl.a. dårli-

gere grunnforhold enn forutsatt, kostnadsøknin-
ger som følge av forsering av prosjektet samt økte
kostnader til sluttoppgjør, slitelag, grunnerverv og
etterarbeider. I tillegg er det behov for midler til
sluttfinansiering av prosjektet Sekkelsten – Krosby
som ble åpnet for trafikk i 2005. Totalt er det behov
for 107 mill. kr til sluttfinansiering av disse to pro-
sjektene i 2010, hvorav 38 mill. kr forutsettes stilt
til disposisjon av bompengeselskapet.

I utkast til handlingsprogram for perioden
2010–2013 er det forutsatt bompenger fra Oslo-
pakke 3 til forberedende arbeider, eventuelt
anleggsstart, på etableringen av ny adkomst til Syd-
havna fra E18 Mosseveien i 2010. Siden det er utar-

beidet forslag til reguleringsplan i tre alternativer
med ulike kryssløsninger og linjeføringer, er det
knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget.
Samferdselsdepartementet må derfor komme til-
bake til gjennomføringen av prosjektet når det
foreligger nærmere avklaringer.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programom-
rådene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.
Bl.a. videreføres byggingen av midtrekkverk på
E18 mellom Ringnes og Mastemyr i Akershus. I til-
legg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger.
Innenfor rammen til planlegging er det forutsatt
midler til å planlegge videre utbygging av E18 på
strekningen Knapstad – Retvedt – Vinterbru.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E18	Krosby – Knapstad	1 349	350,0	297

E18 Krosby – Knapstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–
2009), side 216, St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 80,
og St.prp. nr. 72 (2008–2009). Prosjektet inngår i
Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og
St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8 km
firefelts veg i kommunene Askim, Spydeberg og
Hobøl. Vegen bygges med 20 m vegbredde og
midtrekkverk. Ny bru over Glomma og tunnel
gjennom Romsåsen inngår i prosjektet. Videre inn-
går nødvendig omlegging av lokalvegnettet vest-
over fra Askim.

Anleggsarbeidene startet i august 2007, og pro-
sjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2010.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig
ramme på 78,3 mill. kr over post 30 for 2010. I til-
legg er det regnet med 6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen finansieres kostnads-
økninger på prosjektet rv 2 Kløfta – Nybakk som
ble åpnet for trafikk i 2007. I tillegg prioriteres til-
tak innenfor programområdene, med hovedvekt på
trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og syk-
kelveger.

Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–
2009), side 219 og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side
80. Det er lagt opp til lokalpolitisk behandling av et
opplegg for delvis bompengefinansiering av den
videre utbyggingen av rv 2 mellom Kongsvinger
og Kløfta i Akershus og Hedmark fylkeskommu-
ner i løpet av september 2009. Det foreligger god-
kjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet
med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår.

Samferdselsdepartementet vil legge fram en
egen proposisjon om utbygging og finansiering av
rv 2 på strekningen Kongsvinger – Slomarka så
snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det
kan derfor bli aktuelt med anleggsstart på prosjek-
tet i løpet av 2010.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–
2013 er det, i tråd med foreliggende forslag til
handlingsprogram for Oslopakke 3, lagt til grunn
bompenger til å starte utbyggingen av E18 i Vest-
korridoren i siste del av planperioden. I tillegg har
Samferdselsdepartementet vurdert det som aktu-
elt med anleggsstart på utbyggingen av E18 til fire-
felts veg videre vestover fra Langangen til Dørdal i
Telemark. Dette er betinget av at det blir tilslut-
ning til et opplegg for delvis bompengefinansiering

av utbyggingen. I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det først lagt til grunn statlige midler til utbyggingen i perioden 2014–2019.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 583,6 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med til sammen 1 109 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Sky – Langangen på E18, prosjektene Vigeland – Osestad, Stangeland – Sandved og Tjensvollkrysset på E39, samt prosjektene Kirkebakken – Re grense på rv 306 og Solasplitten på rv 510. Videre vil det bli gjennomført restarbeider på prosjektene Frydenhaug – Eik, Langåker – Bommestad og Kopstad – Gulli på E18. Det er også satt av midler til å dekke Statens vegvesens kostnader knyttet til OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres byggingen av midtrekkverk mellom Langangen og Telemarksporten på E18 i Telemark. Byggingen av midtrekkverk på E18 mellom

Rannekleiv og Temse i Aust-Agder fullfinansieres. Arbeidet med å etablere midtrekkverk og tosidig forbikjøringsfelt på en strekning av E39 ved Søgne i Vest-Agder videreføres i 2010. Byggingen av forbikjøringsfelt og gang- og sykkelveg på E39 ved Skjebadalen i Rogaland videreføres, og utbedringen ved Helleland jernbanebru startes opp. Det er også satt av midler til å videreføre innløsningen av boliger langs rv 23 i Røyken i Buskerud, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 82. Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene i Oslo og Akershus.

Arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet videreføres i 2010. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

I St.prp. nr. 72 (2008–2009) er det vist til at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til spørsmålet om eierskapet til Horten ferjekai som en egen sak. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Horten ferjekai også i framtiden vil være kommunal.

(i mill. 2010-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011	
E18	Frydenhaug – Eik	846	113,0	0
E18	Kopstad – Gulli	1 765	40,0	40
E18	Langåker – Bommestad	1 382	90,0	13
E18	Sky – Langangen	1 813	520,0	1 000
E18	Grimstad – Kristiansand	–	21,0	–
E39	Vigeland – Osestad	411	140,0	240
E39	Stangeland – Sandved	278	71,0	19
Rv 306	Kirkebakken – Re grense	386	65,0	8
Rv 510	Solasplitten	448	200,0	195
E18	Bjørvikaprojektet	5 987	615,2	1 018

E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 220–221, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 82.

Prosjektet, som omfatter utvidelse av eksisterende veg fra to til fire felt på en om lag 3 km lang strekning nær fylkesgrensen til Vestfold, ble åpnet for trafikk i januar 2009. Midlene i 2010 vil bli benyttet til tilbakebetaling av midlertidig omdisponerte midler fra prosjektet rv 283 Øvre Sund bru i 2009, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 97. I tillegg er det behov for midler til å fullføre ombyggingen

av rv 282 som er adkomst til E18, samt en del andre restarbeider og sluttoppgjør.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 220–221, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 82. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet, som omfatter bygging av 12 km firefelts veg i kommunene Horten, Re og Tønsberg, ble åpnet for trafikk i desember 2007. Midlene i 2010 vil bli benyttet til ombygging av eksisterende

E18, mindre restarbeider, gjenstående kostnader til grunnerverv og sluttoppgjør. Deler av arbeidene vil gjenstå til 2011.

E18 Gulli – Langåker

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet så snart det foreligger nødvendige avklaringer. Det kan derfor bli aktuelt med anleggsstart i 2010.

I tråd med St.prp. nr. 60 (2008–2009) er det lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon 160 mill. kr til arkeologiske undersøkelser, prosjektering og grunnerverv for delstrekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky i 2010.

E18 Langåker – Bommestad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 64 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 82. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2005–2006) og St.prp. nr. 60 (2008–2009).

Prosjektet, som omfatter bygging av om lag 8 km firefelts veg i Sandefjord og Larvik kommuner, vest for dagens E18, ble åpnet for trafikk i juni 2009. Det er varslet kostnadsreduksjoner på prosjektet, foreløpig anslått til om lag 200 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme.

Midlene i 2010 vil bli benyttet til omlegging av eksisterende E18 samt sluttoppgjør. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Sky – Langangen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 82, og St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 60 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9,5 km firefelts veg i Larvik og Porsgrunn kommuner, nord for dagens E18. Vegen bygges med 23 m vegbredde og midtrekkverk. Prosjektet vil føre til en innkorting av E18 med om lag 0,8 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012. Av foreslåtte

midler i 2010 forutsettes 500 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Grimstad – Kristiansand

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 91, St.prp. nr. 33 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 60–61 og side 82.

Prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen og omfatter bygging av 38 km firefelts veg fra Øygardsdalen i Grimstad kommune til Rona i Kristiansand kommune. Hele strekningen sto ferdig i august/september 2009.

Av midlene i 2010 er det forutsatt 18 mill. kr i bompenger fra Aust-Agderpakka. Midlene i 2010 vil bli benyttet til å dekke merforbruk i 2009 samt Statens vegvesens kostnader knyttet til lokal prosjektorganisasjon og grunnerverv. I tillegg er det behov for midler til noen mindre arbeider som ikke inngår i OPS-kontrakten. Delstrekningen Dyreparken – Rona inngår ikke i Aust-Agderpakka. Statens vegvesens kostnader knyttet til denne strekningen finansieres derfor med statlige midler.

E39 Vigeland – Osestad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 84.

På den om lag 3,9 km lange delstrekningen Fardal – Udland bygges ny tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. I hver ende av delstrekningen bygges kryss med tilknytning til eksisterende veg. På delstrekningen Vigeland – Fardal er det forutsatt å utbedre eksisterende veg i inntil 1,5 km lengde. Etter ønske fra Lindesnes kommune utarbeides det nå kommunedelplan med konsekvensutredning for å avklare framtidig veglinje på denne strekningen. Dette vil evt. bli vurdert som et nytt prosjekt. Ved Udland er utformingen av krysset under vurdering. Lengden på strekningen som skal utbedres i området Udland – Osestad, er avhengig av kryssutformingen. Omfanget av utbedringstiltakene på eksisterende veg vil bli tilpasset kostnadsoverslaget for prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2011.

E39 Stangeland – Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 13–14, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 84.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E39 fra to til fire felt på en 2,2 km lang strekning mellom kryss med rv 509 og kryss med rv 44 i

Sandnes kommune. I prosjektet inngår også omfattende støytiltak.

Anleggsarbeidene startet i desember 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2010. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 41 mill. kr stilt til disposisjon av Sandnes kommune som forskudd.

Rv 306 Kirkebakken – Re grense

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 98. Prosjektet er vedtatt bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 80 (2005–2006).

Prosjektet omfatter bygging av 4,3 km tofelts veg i Horten kommune fra kryss med rv 19, nord for tettstedet Kirkebakken, til grensen mot Re kommune. Ny rv 306 legges utenom tettstedet Skoppum. På resten av strekningen vil vegen gå langs eller nær dagens veg. I prosjektet inngår også nytt gang- og sykkelvegnett ved Skoppum og en miljøtunnel.

Anleggsarbeidene startet i januar 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2009. Midlene i 2010 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 510 Solasplitten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 165, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 100. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99) og St.prp. nr. 58 (2008–2009), og finansieres med bompenger og lokale tilskudd.

Solasplitten har en lengde på om lag 4 km og bygges som tofelts veg med midtrekkverk. Prosjektet inngår i en ny veglenke mellom E39, Stavanger lufthavn Sola og stamnetthavnen i Risavika og er reguleringsmessig tilrettelagt for senere utbygging til firefelts veg. Prosjektet omfatter også omlegging av lokalvegnettet med bl.a. bygging av gang- og sykkelveger.

Det legges opp til anleggsstart i desember 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012. Av midlene i 2010 forutsettes 30 mill. kr finansiert ved tilskudd fra lokalt næringsliv. Øvrige midler forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Bjørvikaprojektet

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221–222,

St.prp. nr. 50 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 68. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Første etappe omfatter ny E18 i en om lag 1 200 m lang tunnel under Bjørvika og Bispevika (mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen), hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det skal bygges kryss ved Havelageret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt lokalt vegsystem i området.

Anleggsarbeidene startet i august 2005. Første etappe ventes åpnet for trafikk høsten 2010, mens andre etappe etter planen vil stå ferdig i 2013–2014.

Prosjektet finansieres over post 35. Det foreslås bevilget 235,2 mill. kr i 2010, hvorav 56,5 mill. kr innenfor rammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009). I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 230 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 og 150 mill. kr i inntekter fra salg av eiendommer.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 555,8 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 51 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektene Vågsbotn – Hylkje, Torvund – Teigen og Kvivsvegen på E39. I tillegg videreføres bompengeprogget for E39 over Stord. Ombygging av Nyborgkrysset på E39 i Bergen finansieres med tilskudd og forskudd fra lokalt næringsliv som del av en større utbygging til næringsformål. Forutsatt nødvendige avklaringer ventes det at anleggsarbeidene kan starte i april 2010, mot tidligere forutsatt i november 2008.

Det legges opp til å starte arbeidene med ombygging av Anda og Lavik ferjekaier i Sogn og Fjordane i 2010. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene. Innenfor rammen til planlegging er det forutsatt midler til å planlegge omlegging av E39 forbi Førde.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 6,0 mill. kr over post 31 for 2010. Midlene vil bli benyttet til mindre rassikringstiltak på E39 ved Loteberget i Eid kommune i Sogn og Fjordane.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E39	Vågsbotn – Hylkje	223 ¹	40,0	173
E39	Torvund – Teigen	374	65,0	278
E39	Kvivsvegen	1 117	275,0	755

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjekttomtalen.

E39 over Stord

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 84. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126, og St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 112.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2009 ble det gitt tillatelse til å forlenge innkrevningen av bompenger med fire år, fram til utgangen av 2012. Fylkestinget pekte i sitt vedtak på at finansieringsopplegget har vært basert på 50 pst. statlige midler og ba om at dette også ble lagt til grunn i videreføringen. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er eventuelle økte statlige midler til utbyggingen forutsatt vurdert i arbeidet med handlingsprogrammet.

Det gjenstår å bevilge om lag 30 mill. kr til den videre utbyggingen av E39 over Stord for å oppfylle statens forpliktelser. For at den statlige andelen fortsatt skal være 50 pst. i innkrevingsperioden, slik fylkestinget har bedt om, vil det være nødvendig å bevilge om lag 75 mill. kr i tillegg. Samferdselsdepartementet legger opp til at staten skal opprettholde en andel på 50 pst. Dette er fulgt opp i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013.

For 2010 foreslås 31 mill. kr i statlige midler. I tillegg forutsettes 20 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 85.

Prosjektet omfatter en om lag 1,7 km lang strekning ved Vågsbotn i Bergen kommune. Om lag 1,2 km legges i ny trasé, inkl. om lag 0,6 km i tunnel. På resten av strekningen følges i hovedsak eksisterende veg. Det er planlagt to kryss på strekningen. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring i Vågsbotn. Videre inngår nødvendige omlegginger

av lokalvegssystemet. Standarden for tunnelen er ikke endelig avklart. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslag og framdrift for prosjektet.

Forutsatt en snarlig avklaring vurderes det som aktuelt med anleggsstart i mai 2010, mot tidligere forutsatt høsten 2009. Med denne framdriften kan prosjektet åpnes for trafikk i 2012. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til gjennomføringen av prosjektet dersom kostnadsoverslag og framdrift blir vesentlig endret.

E39 Torvund – Teigen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 85.

Prosjektet omfatter en om lag 5,5 km lang strekning i Høyanger kommune i Sogn og Fjordane. Om lag 2,6 km legges i tunnel. Bygging av gang- og sykkelveg og tilpasning til lokalvegssystemet inngår i prosjektet. Den nye vegen vil føre til en innkorting av E39 på 0,9 km.

Anleggsarbeidene er planlagt startet i desember 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

E39 Kvivsvegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 85–86.

Prosjektet omfatter omlegging av E39 i ny trasé gjennom Kviven med bygging av vel 17 km ny veg fra Grodås i Hornindal kommune til Geitvika i Volda kommune, samt om lag 3 km sideveger og 1,5 km gang- og sykkelveg. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 6,5 km samt tre korte tunneler og to bruer. Prosjektet vil gi ferjefri stamveg mellom Nordfjord og Sunnmøre og knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion.

Anleggsarbeidene startet i januar 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

E39 Ålesund – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 281,1 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 70 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Renndalen – Staurset. I tillegg videreføres det bompengefinansierte prosjektet Knutset – Høgset i Møre og Romsdal. Anleggsarbeidene startes i

oktober 2009, mot tidligere forutsatt i løpet av 2008. Det er lokalpolitisk tilslutning til å utvide bompengeopplegget til også å omfatte strekningen Astad – Knutset. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om dette så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, bl.a. trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer.

(i mill. 2010-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E39 Renndalen – Staurset	330	124,0	30

E39 Renndalen – Staurset

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 14, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 86.

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg over en strekning på om lag 14 km på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Utbedringen omfatter i hovedsak breddeutvidelse, kurveutbedring og avkjørselssanering.

Anleggsarbeidene startet i mars 2008, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2010. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 124 mill. kr er det lagt til grunn 80 mill. kr i statlige refusjoner, fordelt med 60 mill. kr til Møre og Romsdal fylkeskommune og 20 mill. kr til Sør-Trøndelag fylkeskommune for forskutterte midler i 2008 og 2009.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Hella – Sogndal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 107,6 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 670 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet

Hardangerbrua på rv 7/rv 13 og prosjektene på rv 13 innenfor Vossapakken.

Det er satt av midler til å videreføre prosjektet rv 9 Tveit – Krokå – Langeid innenfor Setesdalspakken. Prosjektet fikk oppstartsbevilgning gjennom behandlingen av St.prp. nr. 37 (2008–2009), og det legges opp til anleggsstart på delstrekningen Tveit – Krokå høsten 2009. Utbyggingen av denne delstrekningen forutsettes fullfinansiert med statlige midler, mens delstrekningen Krokå – Langeid forutsettes delvis bompengefinansiert.

I tillegg er det prioritert midler til tiltak innenfor programområdene, i all hovedsak til mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Innenfor rammen til planlegging er det forutsatt midler til å planlegge omlegging av rv 13 over Vikafjellet.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 103,0 mill. kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen fullføres rassikringen av rv 13 på strekningen Bugjelet – Brimnes. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2010. I tillegg er det satt av midler til delfinansiering av prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense innenfor Vossapakken, der sikring av det rasutsatte partiet Skjervet inngår.

(i mill. 2010-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
Rv 7/rv 13 Hardangerbrua	2 340	500,0	1 290
Rv 13/E16 Vossapakken	1 161 ¹	300,0 ²	820

¹ Kostnadsoverslaget omfatter også utbyggingen på E16.

² Inkl. 70 mill. kr i statlige midler på post 31 og 40 mill. kr i bompenger til utbyggingen av E16.

Rv 7/rv 13 Hardangerbrua

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231, St.prp. nr. 2 (2005–2006), St.prp. nr. 24 (2007–2008) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 100–101. Prosjektet finansieres med bompenger, lokale tilskudd, innsparte ferjetilskudd og ordinære statlige midler.

Hardangerbrua, i Ulvik og Ullensvang kommuner, bygges som tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Brua får et hovedspenn på 1 310 m og en total lengde på 1 380 m. Prosjektet omfatter også 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen, samt 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua. På begge sider av fjorden vil tilknytning til eksisterende vegnett skje ved at det etableres rundkjøringer i fjell. På nordsiden av fjorden legges rundkjøringen i den eksisterende Vallaviktunnelen, og på sørsiden i en ny tunnel under Buplåtået.

De første anleggsarbeidene startet i februar 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Midlene i 2010 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16/rv 13 Vossapakken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231–232, St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 86, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, og St.prp. nr. 61 (2008–2009).

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 61 (2008–2009) sluttet Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av Vossapakken som omfatter omlegging av rv 13 på strekningene Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss i Granvin og Voss kommuner. Videre inngår omlegging av E16 utenom Voss sentrum. I tillegg er det satt av midler til ombygging av kryss på E16 ved Stanghelle i Vaksdal kommune.

I St.prp. nr. 61 (2008–2009) ble det opplyst at Hordaland fylkeskommune har fattet vedtak om å stille selvskyldnergaranti for et bompengelån på inntil 400 mill. kr. Fylkestinget har i møte 9. juni 2009 vedtatt å øke garantibeløpet til 780 mill. kr. Garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet.

Av foreslåtte midler til Vossapakken i 2010 forutsettes 210 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 13 Øvre Granvin – Voss grense

I St.prp. nr. 61 (2008–2009) blir det opplyst at den nye vegen vil krysse dalføret ved Seim og gå i to tunneler på om lag 1 km og 2,1 km fram til kommunegrensen mot Voss. Mellom de to tunnelene var

det planlagt en dagsone på om lag 1,5 km. For å bedre stignings- og siktforholdene har Statens vegvesen utarbeidet en alternativ løsning der det i stedet for to tunneler bygges en tunnel på om lag 4 km. Denne vil korte inn veglengden med om lag 0,6 km. Påhoggene ved Seim og Voss grense blir de samme som ved to kortere tunneler. Statens vegvesen mener at den nye løsningen med lang tunnel gir bedre løsninger både for trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Statens vegvesen mener videre at kostnadsoverslaget ikke endres. Granvin og Voss kommuner samt bompengeselskapet har sluttet seg til den nye løsningen som er lagt til grunn i konkurransegrunnlaget. Prosjektet omfatter etter dette om lag 5,2 km ny veg, hvorav om lag 4,4 km i tunnel.

Anleggsarbeidene er planlagt startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

Rv 13 Mønshaug – Palmafoss

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,5 km ny veg, sanering/samling av avkjørslar, ombygging av kryss og busslommer, samt bedret atkomst til gang- og sykkelveg.

Anleggsarbeidene er planlagt startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2011.

E16 Omlegging forbi Voss sentrum

Prosjektet omfatter bygging av 3,4 km ny veg nord for Voss sentrum, hvorav en om lag 2,4 km lang tunnel. I tillegg inngår utbedring av eksisterende E16 på en om lag 1 km lang strekning. Det er også satt av midler til miljømessig opprusting av eksisterende E16 i Voss sentrum.

Anleggsarbeidene er planlagt startet høsten 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø*E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger*

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det ikke forutsatt statlige midler over post 31 til denne ruta. I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det derfor omprioritert midler fra andre ruter for å sikre fullføring av det vedtatte rassikringsprosjektet rv 13 Osberg.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 111,5 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 20 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Haugalandspakken. Midlene i 2010 vil bli benyttet

til prosjektene E134 Kryss Førrebotn/Furretjørn og rv 47 Bøkryssset/Norheim – Bøkryssset. De statlige midlene er i all hovedsak prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 57 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av Haugalandspakken. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 45 (2007–2008) ble Haugalandspakken utvidet med Karmøy kommune. Det har ikke vært planlagt låneopptak ut over lån til etablering av bomstasjoner og kjøp av Autopassbrikker. Styringsgruppen for Haugalandspakken har anbefalt at det likevel legges opp til lånefinansiering for å forsere enkelte prosjekter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 22,0 mill. kr over post 31 for 2010. Midlene vil bli benyttet til å videreføre prosjektet rv 13 Osberg i Suldal kommune i Rogaland. Anleggsstart er blitt forsinket på grunn av manglende plan-

avklaringer for massedeponering. Forutsatt nødvendige avklaringer legges det opp til anleggsstart i løpet av 2010.

Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 188,0 mill. kr over post 30 for 2010. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre arbeidene med å bygge midtrekkverk i kurver på rv 7 i Flå og Nes kommuner i Buskerud. Videre startes arbeidene med å etablere sperrefelt/bred midtmarkering på rv 7 mellom Flå og Kjerringvika.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 10,0 mill. kr over post 31 for 2010. Midlene vil bli benyttet til å sikre et rasutsatt punkt på rv 52 ved Stongenuten i Buskerud.

(i mill. 2010-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene	423	150,0	206

Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 88.

Prosjektet starter ved krysset med E16 på Ve og omfatter bygging av om lag 6,3 km ny veg i Ringerike kommune. Den nye vegen vil eliminere en svingete vegstrekning med flere krappe kurver og smale bruer. I prosjektet inngår også omlegging av lokalvegnettet og bygging av gang- og sykkelveg.

Forberedende arbeider startet i august 2008, og hovedarbeidene startet i mai 2009. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2011.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er den statlige rammen over post 31 økt i forhold til i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes i hovedsak at det er lagt opp til en mer omfattende rassikring av E16 i Gudvangen i Sogn og Fjordane enn tidligere forutsatt. I tillegg er det regnet med at behovet for midler til post 36 E16 over Filefjell for perioden 2010–2013 blir større enn lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 191,6 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 44 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Seltun – Stuvane – Håbakken i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet fikk oppstartsbevilgning gjennom behandlingen av St.prp. nr. 37 (2008–2009). Videre avsettes midler til fullfinansiering og sluttoppgjør på prosjektet Wøyen – Bjørum. I tillegg er det lagt til grunn 40 mill. kr i bompenger til omleggingen av E16 forbi Voss, jf. omtale av Vossapakken under korridor 4. Videre prioriteres tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres arbeidet med å bygge midtrekkverk på strekninger på E16 mellom Sollihøgda og Skaret i Buskerud.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 81,0 mill. kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen fullfinansieres rassikringen av rv 5 langs Kjøsnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset) i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet åpnes for trafikk i november 2009. I tillegg er det bl.a. satt av midler til å starte på rassikring av E16 i Gudvangen i Aurland kommune i Sogn og Fjordane.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) legges det opp til å finansiere utbyggingen av E16 over Filefjell over en egen post. Det er foreslått bevilget 132 mill. kr over post 36 for 2010. Innenfor denne rammen fullføres arbeidene på delstrekningen Eidsbru – Varpebru i Oppland. Prosjektet fikk oppstartbevilgning gjennom behandlingen av St.prp. nr. 37 (2008–2009). I tillegg legges det opp til å starte arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Bor-

laug i Sogn og Fjordane. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til kostnadsoverslaget og gjennomføringen av prosjektet så snart det foreligger nærmere avklaringer. Det er også satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E16	Wøyen – Bjørum	1 435	63,0	0
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	770 ¹	80	690

¹ Foreløpig kostnadsoverslag.

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 235–236, St.prp. nr. 64 (2004–2005), St.prp. nr. 27 (2006–2007) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 87–88. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Prosjektet, som omfatter ny firefelts veg på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika i Akershus, ble åpnet for trafikk i mai 2009. Midlene i 2010 vil bli benyttet til fullfinansiering og sluttoppgjør.

E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238.

Prosjektet omfatter omlegging av en om lag 11 km lang strekning. Ved Borlaug bygges rundkjøring og ny bru for rv 52. Gjennom den trange, nederste delen av dalføret bygges en om lag 4 km lang tunnel opp til Maristova. Fire rasutsatte punkter på strekningen blir eliminert. Det blir gjennomført avbøtende tiltak slik at de delene av den historiske Kongevegen som ikke blir berørt av utbyggingen, knyttes sammen gjennom etablering av nye turveger. Prosjektet gir nærføring til vernet vassdrag, noe det er tatt hensyn til under planleggingen.

For å unngå at vogntog blokkerer vegen under vanskelige vinterforhold blir stigningsforholdene forbedret. Masseoverskudd blir benyttet til å løfte veglinja på fjellplatået, slik at brøytesituasjonen blir lettere og bruken av snøskjerner reduseres. Det bygges en kjettingplass, og forholdene legges

bedre til rette for venting i forbindelse med kolonnekjøring, både for E16 over Filefjell og for rv 52 over Hemsedalsfjellet. Etter ombyggingen regner Statens vegvesen med at E16 kan ta en større del av vintertrafikken og at totalvolumet av kolonnekjøring vil gå ned.

Anleggsarbeidene er planlagt startet høsten 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 023 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 2 598 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, E6 Øyer – Tretten, E6 Nordre avlastningsveg, E6 Nidelv bru – Grillstad og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. I tillegg er det satt av statlige midler til restarbeider/refusjoner knyttet til prosjektene E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen og E6 Nidelv bru. Videre er det satt av midler til å dekke merkostnader ved omleggingen av rv 4 ved Raufoss som ble åpnet for trafikk i 2006, i all hovedsak etter forlik med entreprenør.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor de ulike programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å starte byggingen av midtrekkverk på E6 over Bergshøgda i Hedmark og mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag.

Trinn 1 av miljøpakke for Trondheim er behandlet gjennom St.prp. nr. 85 (2008–2009) Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim. Departementet vil komme tilbake til trinn 2 av miljøpakka når det foreligger nødvendige avklaringer. I miljøpakka er bl.a. prioritert å videreføre utbyggingen av et hovedvegnett som bl.a. skal avlaste biltrafikken rundt de sentrale byområdene. I tillegg er det prio-

ritert kollektivtrafikktiltak, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. I Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det lagt til grunn bompenger til forberedende arbeider, evt. anleggsstart på E6 på delstrekningen Sentervegen – Tonstad i 2010. Det foreligger ikke godkjent reguleringsplan for prosjektet. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

		(i mill. 2010-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E6	Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen, inkl. refusjon	1 611	120,0	50
E6	Dal – Minnesund og Skaberudkrysset	2 360	1 120,0	1 040
E6	Øyer – Tretten, ekskl. rv 254	807	270,0	475
E6	Nordre avlastningsveg	1 630	149,0	61
E6	Nidelv bru – Grillstad	2 940	460,0	2 035
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	3 785	985,0	1 415

E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 89. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 87 (2006–2007).

Prosjektet omfatter første etappe av den planlagte utbyggingen av eksisterende tofelts veg til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Hovinmoen – Dal i Akershus er om lag 10 km lang og bygges med 26,5 m vegbredde og midtrekkverk. Strekningen Skaberud – Kolomoen i Hedmark er om lag 13 km lang. Fra Skaberud til Skavabakken blir vegbredden 20 m. Videre nordover til Kolomoen blir samlet vegbredde noe større som følge av at avstanden mellom kjørebanelene blir tilpasset terrenget.

Anleggsarbeidene startet i desember 2007. Begge strekningene ble åpnet for trafikk i oktober 2009. Midlene i 2010 vil bli benyttet til restarbeider og evt. refusjoner til bompengeselskapet.

E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244 og 247, St.prp. nr. 87 (2006–2007), St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 89. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 82 (2008–2009).

Prosjektet omfatter andre etappe av den planlagte utbyggingen av eksisterende tofelts veg til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Dal – Minnesund i Akershus er om lag 19 km lang. Skaberudkrysset i Hedmark (Labbdalen N – Skaberud) inngår også i andre utbyggingsetappe og omfatter en strekning på om lag 2 km av E6. Vegen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. Nytt løp i Eidsvolltunnelen og utvidelse av Julsrud og Minnesund bruer, samt en rekke andre brukonstruksjoner, inngår i prosjektet. Ved Andelva bygges nytt rasteplassanlegg.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2011. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 1 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Øyer – Tretten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 89. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 13,5 km lang strekning i Øyer kommune. I prosjektet inngår bygging av en om lag 4 km lang tunnel ved Skarsmoen. Ved at E6 legges i tunnel blir det en innkorting på vel 2 km i forhold til dagens veg. Ny bru for rv 254 over Lågen ved Tretten inngår fra

2010 i fylkesvegnettet. Brua bygges som en del av prosjektet med midler fra Oppland fylkeskommune.

I St.prp. nr. 59 (2008–2009) er det lagt til grunn at dagstrekningene på E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger og at tunnelen bygges med ett løp og midtfelt. Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen gikk inn for at Statens vegvesen skulle vurdere mulighetene for å bygge fire kjørefelt på de delene av E6 som er veg i dagen, jf. Innst. S. nr. 270 (2008–2009). Det var en forutsetning at etaten, i samarbeid med planmyndighetene, finner løsninger knyttet til reguleringsendringer som ikke medfører utsatt ferdigstilling av prosjektet. Det var også en forutsetning at en evt. utvidelse lar seg gjennomføre innenfor de kostnadsrammene og det finansieringsopplegget som proposisjonen legger opp til.

Statens vegvesen mener at en utvidelse til fire felt krever full reguleringsprosess. Det må gjennomføres omprosjektering, foretas nytt anslag for kostnader og konkurransegrunnlaget må omarbeides. Videre må det gjennomføres nye forhandlinger om grunnverv, evt. ekspropriasjon med grunnlag i revidert reguleringsplan. Det må også vurderes om det skal gjennomføres fornyet ekstern kvalitetssikring (KS2). Statens vegvesen har grovt anslått merkostnaden til 50 mill. kr. Evt. endringer av forutsetningene for bompengoordningen vil i tilfelle måtte underlegges lokalpolitisk behandling. Samlet vurderer Statens vegvesen at disse forholdene vil innebære ett til to års utsatt byggestart for prosjektet.

Statens vegvesen anbefaler at prosjektet bygges med den standarden som er lagt til grunn i St.prp. nr. 59 (2008–2009). Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens anbefaling. Departementet har bedt Statens vegvesen sørge for at mulighetene for bygging av forbikjøringsfelt utnyttes best mulig innen de økonomiske og planmessige rammene for prosjektet.

Anleggsarbeidene er planlagt startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013, mot tidligere forutsatt høsten 2012. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 220 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. I tillegg er det aktuelt med bompenger og fylkeskommunale midler til bygging av bru over Lågen.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 67 (2002–2003), St.prp. nr. 62 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2008–2009),

side 89–90. Prosjektet er delvis bompengefinansiert gjennom Trondheimsapakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Marienborg i tunnel til Ilsvika/Bynesvegen og videre langs havna fra Ila til Lademoen. Nordre avlastningsveg legges i kulvert under Skansenløpet. På Brattøra er vegen tilpasset godsterminalen for jernbanen. Ved Marienborg er tunnellengden økt med om lag 1 km sørover langs Osloveien. Merkostnaden forskutteres av Trondheim kommune, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 72.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009), har Riksantikvaren vedtatt fredning av Skansen jernbanebru. Trondheim kommune og Statens vegvesen har søkt om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for å gjennomføre den regulerte løsningen med gang- og sykkelveg som påheng til brua. Saken er ikke avklart. Det er utredet alternative løsninger for gang- og sykkeltrafikken over Skansenløpet. Disse vil trolig føre til vesentlige merkostnader.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mai 2010. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 14 mill. kr stilt til disposisjon av Trondheim kommune som forskudd.

E6 Nidelv bru – Grillstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008) og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 90. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Prosjektet vil bli en del av et sammenhengende hovedvegssystem rundt Trondheim fra ny Nidelv bru (Pirbrua) i vest til Grillstad i øst. Utbyggingen omfatter om lag 4,5 km dels ny firefelts veg og dels utbedret veg. Om lag 2,4 km av strekningen er tunnel. Denne bygges som løsmassetunnel under Møllenberg og deretter i fjell fram til Strindheimkrysset der Bromstadveien krysser E6. Strindheimkrysset får tre plan, og Bromstadveien utbedres mellom krysset med Haakon den VII's gate og krysset med Gartneriveien. I tillegg vil det bli gjort nødvendige miljøtiltak på det avlastede vegnettet. Her inngår bl.a. bygging av gang- og sykkelveger.

Anleggsarbeidene startet i april 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 370 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 83, og St.prp. nr. 72 (2008–2009), side 8. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009), side 19, og St.prp. nr. 40 (2007–2008), side 8–9.

Prosjektet omfatter nytt hovedvegssystem og nytt lokalvegssystem i området. Hovedelementene er at Ring 3 legges i tunnel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern (Økerntunnelen) og det etableres flere nye lokalvegforbindelser for å forbedre trafikkavviklingen. Prosjektet omfatter også etablering av ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. Økern T-banestasjon utvikles til et viktig kollektivknutepunkt.

De forberedende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005. Våren 2006 besluttet Statens vegvesen å avlyse tilbudskonkurransen for tunnelentreprisen på grunn av vesentlig høyere tilbud enn forutsatt. Prosjektet ble derfor omprosjekttert og revidert, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008). I St.meld. nr.

17 (2008–2009) ble det varslet om nye kostnadsøkninger på prosjektet.

Anleggsarbeidene på lokalvegene startet i juni 2008. Hovedarbeidene på rv 150 startet høsten 2008. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 650 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 60,0 mill. kr over post 30 for 2010. Innenfor denne rammen fullføres arbeidene med breddeutvidelse av rv 3 på strekningen Søndre Bjorå bru – Atna i Hedmark. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2010. Videre prioriteres midler til prosjektering og forberedende arbeider på Åsta bru med tilstøtende veg, med sikte på anleggsstart i 2011. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å starte arbeidet med tiltak mot utforkjøringsulykker på rv 3 mellom Opphus nord og Søkkunna bru i Hedmark.

(i mill. 2010-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	225	10,0	215

Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 250.

Eksisterende veg på den om lag 6 km lange strekningen fra Gita bru til Skjærødden er smal, og Åsta bru med 6 m bredde og vektrestriksjoner utgjør en flaskehals på strekningen. I tillegg er det mange bratte og uoversiktlige avkjørsler. Videre mangler det gang- og sykkelveg på deler av strekningen. Eksisterende veg går gjennom tettstedet Åsta, noe som fører til sammenblanding av fjerntrafikk og lokaltrafikk. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 4 300 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 20 pst.

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Åsta og ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveg, slik at det blir sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Åsta og Rena.

Foreslåtte midler i 2010 vil bli benyttet til prosjektering og evt. forberedende arbeider med sikte

på anleggsstart i 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 59,2 mill. kr over post 30 for 2010. Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger, mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å starte utbedring av rv 15 på strekningen Rise bru – Stryn aust i Sogn og Fjordane.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 99,2 mill. kr over post 30 for 2010. Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, i all hovedsak mindre utbedringer. Midlene vil bli benyttet til å fullfinansiere gjennomført utskifting av vann- og frostsikringen i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom

Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

I utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013 er den statlige rammen over post 31 økt i forhold til i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes at det er lagt opp til å forsere rassikringen av rv 70 langs Oppdølstranda, slik at denne kan fullføres i løpet av planperioden. I tillegg er det satt av midler til å dekke forutsatte utgifter til båtskyss på strekningen så lenge det er behov for alternativ transport.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 103,3 mill. kr over post 30. I tillegg er det regnet med 130 mill. kr i bompenger og forskudd. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Brunneset – Øygarden og oppgraderingen av Freifjordtunnelen. I tillegg er det satt av midler til tiltak innenfor programområdene.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 58,0 mill kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen prioriteres midler til anleggsstart på den permanente rassikringen av rv 70 langs Oppdølstranda. I tillegg er det satt av midler til å dekke forutsatte utgifter til båtskyss på strekningen i 2010.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
Rv 70	Brunneset – Øygarden	237	100,0	119
Rv 70	Freifjordtunnelen	235	113,0	57
Rv 70	Oppdølstranda	620 ¹	40,0	580

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjekttalen.

Rv 70 Brunneset – Øygarden

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252, St.prp. nr. 41 (2007–2008), og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 90–91. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 41 (2007–2008).

Prosjektet omfatter bygging av tunnel samt oppgradering av eksisterende veg på en om lag 4,6 km lang strekning i Tingvoll kommune. I prosjektet inngår også bygging av gang- og sykkelveg ved Øygarden.

Anleggsarbeidene startet i august 2009. Der det foretas utbedringer langs eksisterende veg, vil delstrekninger bli åpnet for trafikk etter hvert som de står ferdig. Det er ventet at hele strekningen vil stå ferdig høsten 2011. Midlene i 2010 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 70 Freifjordtunnelen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 91.

Prosjektet omfatter oppgradering av Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal. Deler av kostnadene forskutteres av Bompengeselskapet for Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) sammen med Møre og Romsdal fylkeskommune

og kommunene Kristiansund, Gjemnes og Tingvoll. I St.prp. nr. 1 (2008–2009) er det lagt til grunn refusjon i 2011.

Anleggsarbeidene startet i august 2009, og det er ventet at oppgraderingen vil bli ferdigstilt i løpet av 2010. Av foreslåtte midler i 2010 er 30 mill. kr forskudd.

Rv 70 Oppdølstranda

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252–253, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 90.

Vegstrekningen som er om lag 6,5 km lang, omfatter fire dagstrekninger på til sammen 3,3 km og tre tunneler. På alle dagstrekningene er det risiko for ras. Rv 70 ble stengt på strekningen Sundalsøra – Oppdøl etter ras 16. juni 2009, og det ble etablert båtskyss. Etter gjennomføring av sikringstiltak ble vegen åpnet igjen 31. august 2009, men utenom søndager er det kolonnekjøring mellom kl 0800 og kl 1800. Vegen er stengt for busser. Ytterligere sikringstiltak utføres, og det vil etter dette bli vurdert hvilke restriksjoner som skal pålegges fram til permanent løsning er på plass. Det arbeides samtidig med planlegging av en lang tunnel på strekningen, med sikte på at denne kan åpnes så snart som mulig. Det foreligger flere alternative løsninger.

Midlene i 2010 vil bli benyttet til videre planlegging, prosjektering, grunnverv samt anleggsstart på den lange tunnelen, med sikte på trafikkåpning i 2013.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 461,5 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 252 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E6 Værnes – Kvithamar, E6 Vist – Jevika – Selli og rv 80 Røvika – Strømsnes. I tillegg videreføres utbedringen av E6 ved Majavatn i Grane kommune i Nordland. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i

november 2010. Med forbehold om godkjent reguleringsplan legges det opp til anleggsstart på prosjektet E6 Harran – Nes bru i 2010. Prosjektet omfatter blant annet bygging av ny bru over Namsen i Grong kommune i Nord-Trøndelag. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres bygging av midtrekkverk på E6 ved Svemarka i Nord-Trøndelag.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 50,0 mill. kr over post 31 for 2010. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til delfinansiering av prosjektet rv 80 Løding – Vikan som vil eliminere et rasutsatt punkt ved Hopshamran. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet, som første del av Vegpakke Salten fase 2.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E6	Værnes – Kvithamar	802	215,0	465
E6	Vist – Jevika – Selli	1 264	100,0	21
Rv 80	Røvika – Strømsnes	490	245	70
Rv 80	Løding – Vikan	400 ¹	50	350

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektoptalen.

E6 Værnes – Kvithamar

Prosjektet er omtalt i bl.a. St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008), St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 90, St.prp. nr. 24 (2008–2009) og St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Prosjektet omfatter en strekning på vel 5 km mellom kryss med av- og påkjøring fra Trondheim lufthavn Værnes og Kvithamar, nord for Stjørdal. Vegen bygges som firefelts veg og vil på deler av strekningen avvike både lokal- og fjerntrafikk. Under flyplassen vil E6 gå i to separate løp der eksisterende tofeltsløp bygges om for å betjene nordgående trafikk. Tre rundkjøringer inngår i prosjektet; kryss med E14, Havnekrysset og kryss med tilknytning til bolig- og industriområder. Strekingen mellom rundkjøringene utformes etter prinsippene som gjelder for veg i bystrøk og vil få redusert fartsgrense. Sør for Havnekrysset legges E6 i en løsmassetunnel for å redusere barriereeffekten av vegen. Omlegging av lokalvegssystemet inngår i prosjektet.

Byggingen av Havnekrysset startet opp i 2008 med forskutterte midler fra Stjørdal kommune i

samarbeid med Stjørdal næringsforum og Nord-Trøndelag fylkeskommune, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009). Krysset ble ferdigstilt i august 2009. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 205 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 gjennom Steinkjer (Vist – Jevika – Selli)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, St.prp. nr. 60 (2001–2002), St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 91, og St.prp. nr. 72 (2008–2009), side 9.

Prosjektet omfatter bygging av vel 12 km ny veg gjennom Steinkjer. På en 5,4 km lang strekning nordover fra Vist bygges firefelts veg, mens det på resten av strekningen bygges tofelts veg. Strekingen med firefelts veg bygges med 16 m vegbredde og midtrekkverk.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Delstrekningen Sneppen – Selli ble åpnet for trafikk i juli 2004, mens delstrekningen Løsberga – Sneppen ble åpnet for trafikk i oktober 2005. Hele prosjektet står ferdig i oktober 2009. Midlene i 2010 vil

i hovedsak gå til å finansiere merkostnader etter raset i Løsberga, jf. St.prp. nr. 72 (2008–2009).

Rv 80 Røvika – Strømsnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, St.prp. nr. 59 (2007–2008), side 93–94, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 91–92. Prosjektet inngår i Vegpakke Salten fase 1, jf. St.prp. nr. 61 (2006–2007).

Prosjektet omfatter omlegging av rv 80 over en 5,9 km lang strekning i Fauske kommune. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på 6,2 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2011. Av foreslåtte midler i 2010 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 80 Løding – Vikan

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255. Prosjektet inngår i den planlagte Vegpakke Salten fase 2.

Eksisterende rv 80 mellom Løding og Vikan i Bodø kommune har stedvis svært dårlig kurvatur. Gjennom Hopshamran er vegen utsatt for stein- og isras. Hestsundet bru er i så dårlig forfatning at den måtte stenges for trafikk, og en interimbru ble tatt i bruk i februar 2009.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 2,1 km ny veg, hvorav ny Tverlandet bru på om lag 700 m. Prosjektet planlegges med fire felt, midtrekkverk og gang- og sykkelveg. Ved Løding og Vikan bygges midlertidige tilknytninger til eksisterende veg. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på om lag 2 km. På grunn av manglende planavklaring er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget.

Prosjektet Løding – Vikan vil eliminere et rasutsatt punkt ved Hopshamran. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiering som første del av Vegpakke Salten fase 2. Bompengepropellet er ikke avklart lokalt. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Foreslåtte statlige midler i 2010 er med forbehold om at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 96,0 mill. kr over post 30 for 2010. Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Bl.a. legges det opp til å starte bygging av rundkjøring og andre sentrums-tiltak på E6 ved Innhavet i Nordland. I tillegg fullføres utbedringen av rv 85 Kåringen – Lødingen i Nordland. Prosjektet fikk oppstartbevilgning gjennom behandlingen av St.prp. nr. 37 (2008–2009).

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 15,0 mill. kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjektering av prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Vest-Lofoten med sikte på anleggsstart i 2011. I tillegg prioriteres midler til å sikre to rasutsatte punkt på E6 ved Sandnesbotn i Hamarøy kommune i Nordland.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 97,0 mill. kr over post 30 for 2010. Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres omleggingen av rv 94 ved Skjåholmen bru/Kargenes i Kvalsund kommune i Finnmark. I tillegg videreføres opprustingen av vegsystemet i Hammerfest sentrum, bl.a. deler av rv 94.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 5,0 mill. kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen prioriteres oppstart på sikringen av et rasutsatt punkt på E69 ved Ytre Sortvik i Porsanger kommune i Finnmark.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det lagt opp til å finansiere utbyggingen av gjenværende strekninger på E6 vest for Alta over en egen post. Det foreslås bevilget 150 mill. kr over post 37 for 2010. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Jansnes – Halselv. Som følge av vanskelige grunnforhold med mye kvikkleire i Talvikområdet, har det vært nødvendig å gjennomføre nye geotekniske undersøkelser og beregninger. Dette har ført til forsinkelser. Vurderingene av grunnforholdene er ikke slutført, og det er derfor ikke avklart om det må gjennomføres nye stabiliserende tiltak i området. Det er derfor knyttet usikkerhet til kostnader og framdrift for prosjektet.

Innenfor post 37 legges det også opp til anleggsstart på prosjektet Møllnes – Kvenvik –

Hjemmeluft. Alta kommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av tiltak på E6 og andre sentrumsnære tiltak, og prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert. I tillegg skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Dersom endelig avklaring av et bompeng-

geopplegg for prosjektet viser seg å ta lang tid, kan det være aktuelt å gjennomføre byggingen av delstrekningen Møllnes – Kvenvik ved statlige midler. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til gjennomføringen av prosjektet når det foreligger nærmere avklaringer.

(i mill. 2010-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2010	Restbehov pr. 01.01.2011
E6	Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft	590 ¹	50,0	540

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen.

E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft

E6 vest for Alta er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 92.

Eksisterende veg har til dels dårlig standard med flere smale og svingete partier. Noen partier med sterk stigning skaper tidvis problemer for tungtransporten. Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 9,3 km lang strekning. Prosjektet

vil føre til en innkorting av E6 på om lag 6 km. Fem bruer inkl. kryssing av Kåfjorden, tre tunneler, bygging av gang- og sykkelveg samt nødvendig omlegging av lokalvegnettet inngår i prosjektet. Brua over Kåfjorden er 390 m lang og bygges delvis som skråstagbru av estetiske hensyn.

Forutsatt tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet legges det opp til anleggsstart høsten 2010, med forventet trafikkåpning i 2013.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1330	Særskilte transporttiltak	600 762	727 900	747 100	2,6
	Sum kategori 21.40	600 762	727 900	747 100	2,6

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes og ny post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser.

Post 60 omfatter ulike tiltak som skal bidra til å styrke kollektivtransporten for alle brukergrupper. Tiltakene omfatter belønningsordningen for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene, ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde, forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene, videreføring av prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten, utvikling av en nasjonal reiseplanleg-

ger og etablering av en organisatorisk enhet for å forvalte systemer for elektronisk billettering.

Post 70 omfatter statens kjøp av sjøtransporttjenester. Bevilgningen er basert på den gjeldende avtalen for Kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Utover gjeldende avtale ventes bevilgningen å øke som følge av revidert avtale, jf. St.prp. nr. 24/Innst. nr. 92 (2008–2009).

Post 75 gjelder en ny ordning for kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 747,1 mill. kr, fordelt med 429,1 mill. kr på post 60, 298 mill. kr på post 70 og 20 mill. kr på post 75.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	188 704	415 800	429 100
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	412 058	312 100	298 000
75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser			20 000
	Sum kap. 1330	600 762	727 900	747 100

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 429,1 mill. kr på post 60.

Til belønningsordningen er det foreslått 332,8 mill. kr. Til tilgjengelighetstiltak og forsøk med kollektivtransport i distriktene er det henholdsvis 57 mill. kr og 21,5 mill. kr, mens inntil 5 mill. kr er avsatt til etableringen av en nasjonal reiseplanlegger og en ny organisatorisk enhet for forvaltning av systemer for elektronisk billettering. Det er videre foreslått avsatt 12,8 mill. kr til forsøk med samordning av bestillingstransport og TT-transport.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Belønningsordningen ble innført i 2004. Ordningen har som formål å påvirke transportutviklingen i de større byene slik at flere velger kollektivtransport framfor egen bil.

I forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) ble det besluttet at midlene til belønningsordningen skulle dobles i 2009, forutsatt at ble inngått bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Byområder som ønsker å prøve ut kjøprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skulle prioriteres. En klarere premiering av trafikkregulerende tiltak, kombinert med større forutsigbarhet i tildelingen gjennom rammeavtaler, er i tråd med anbefalingene fra evalueringen av belønningsordningen, som ble gjennomført i 2007. Evalueringen understreker at restriktive tiltak mot biltrafikken ville gitt større uttelling av midlene som benyttes til kollektivtransport, særlig i de byene hvor det er spesielt godt tilrettelagt for bruk av egen bil. Langsiktige og forutsigbare rammer trekkes fram som spesielt viktig.

I 2009 ble det bevilget 323,4 mill. kr til belønningsordningen. I tråd med rådene fra evalueringen og forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), ble økningen fra 2008 på 161,7 mill. kr reservert byområder som inngikk avtaler med departementet om effektive, trafikkregulerende tiltak. Retningslinjene for tildeling av midler ble endret, slik at det ble åpnet for å inngå slike avtaler for inntil fire år. Det var fortsatt mulig å søke om ettårig tildeling basert på utviklingen i kollektivtransporten og personbilbruken de siste årene. For 2009 var inntil 181,7 mill. kr avsatt til ettårig tildeling.

I 2009 har departementet inngått fireårige avtaler med Kristiansandsregionen, ved Vest-Agder fyl-

keskommune og Kristiansand kommune, og Trondheimsregionen, ved Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune.

Avhengig av innspill og forslag fra byområdene om konkrete avtaler for å redusere biltrafikken, ønsker departementet i 2010 å øke andelen midler til fireårige avtaler på bekostning av midler tildelt etter gamle kriterier. Eventuelle nye fireårige avtaler vil inngås med forbehold om Stortingets samtykke. Det vil fortsatt bli anledning til å søke om midler for ett år.

Regjeringen foreslår å invitere de samme søkerne for 2010 som for 2009, altså Oslo kommune på vegne av Oslo-området, Buskerud fylkeskommune på vegne av Drammen, Telemark fylkeskommune på vegne av Skien/Porsgrunn, Østfold fylkeskommune på vegne av Fredrikstad/Sarpsborgområdet, Hordaland fylkeskommune på vegne av Bergensområdet, Rogaland fylkeskommune på vegne av Stavangerområdet og Troms fylkeskommune på vegne av Tromsøområdet. Gjennom avtalene som ble inngått våren 2009 og med forbehold om Stortingets vedtak, er Kristiansandsregionen allerede tildelt 80 mill. kr i 2010. Trondheimsregionen er tildelt 95 mill. kr i 2010. Det foreslås å bevilge til sammen 332,8 mill. kr til belønningsordningen i 2010.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde ble innført i 2006. Formålet med tilskuddsordningen er å bidra til raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten, gjennom å stimulere fylkeskommuner og kommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet. Ordningen har sin bakgrunn i oppfølgingen av tilgjengelighetsprogrammet BRA, jf. omtale i St.meld. nr. 24 (2002–2003) Nasjonal transportplan 2006–2015. Ordningen delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etaters og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og den er viktig for å gjøre hele reisekjeden tilgjengelig. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Etter søknad tildeler Vegdirektoratet årlig midlene til kommuner og fylkeskommuner. Fra 2006 til 2008 er det fordelt 152,1 mill. kr til i alt 185 ulike tiltak og tiltakspakker i kommunesektoren. I 2009 var det avsatt 56 mill. kr til ordningen. Vegdirektoratet mottok søknader om 110 ulike tiltak for i alt 120 mill. kr. 50 tiltak mottok støtte. Det er gitt tilskudd til tiltak innen infrastruktur, informasjon, opplæring og planlegging, men med hovedvekt på

infrastrukturtiltak. Tilskudd gis ikke til nybygg, da det forutsettes at universell utforming legges til grunn ved nybygg og at dette har marginale merkostnader dersom hensynet til tilgjengelighet legges til grunn tidlig i planleggingsprosessen.

Urbanet analyse AS har evaluert ordningen for perioden 2006–2008. Evalueringen viser at tilskuddsordningen har ført til en sterk og målrettet satsing på tilrettelegging av kollektivsystemet i kommunesektoren. Kommunene tenderer til å bruke mer av egne midler enn egenandelen på 25 pst. Tilskuddene har ført til kompetanseoppbygging og til godt samarbeid mellom forvaltningsnivåer, privat og offentlig sektor og mellom det offentlige og brukerorganisasjonene. I 2010 vil Samferdselsdepartementet gjennomføre en evaluering av noen av de konkrete tiltakene som er finansiert gjennom ordningen, med hensyn til funksjonshemmedes reisevaner og mobilitet.

Det avsettes 57 mill. kr til ordningen. Bevilgningen skal også dekke evalueringen av tilgjengelighetstiltakene.

Kollektivtransport i distriktene

I tillegg til å styrke satsingen på kollektivtransport i de større byene, bl.a. gjennom belønningsordningen, ønsker regjeringen også å styrke kollektivtransporten i distriktene.

I samarbeid med fylkeskommunene, som er ansvarlig for lokal kollektivtransport, ble det i 2007 utarbeidet en veileder for utforming av kollektivtilbudet i distriktene. I St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007) ble det bevilget 8 mill. kr til utvikling av forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene. Målet med forsøksprosjektene er å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Det kreves lokal egenandel på minimum 50 pst. Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkeskommunene er en viktig del av ordningen. Ordningen skal evalueres i 2010. Evalueringen finansieres over bevilgningen til ordningen.

Om lag 40 prosjekter har fått støtte. Felles for mange av prosjektene er utredning og utprøving av bestillingstransport, enten til linjetransport eller transport til/fra kommunesenter, samordnet og brukertilpasset linjetrafikk, eller forsøk med markedsføring, informasjon og takster. Det er arrangert flere samlinger for saksbehandlere og ledere med ansvar for kollektivtransport i distriktene for å sikre erfarings- og informasjonsutveksling.

Det foreslås at ordningen videreføres i 2010, og det avsettes 21,5 mill. kr.

Samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten

Regjeringen etablerte i 2009 et prosjekt med formål å prøve ut samordning av bestillingstransport og tilrettelagt transport (TT-tjenesten). Det skal foretas en utbygging av bestillingstransporten, dvs. den etterspørselsstyrte kollektivtransporten der brukeren innen et fastsatt tidspunkt melder inn sine reiseønsker til en transportsentral e.l., hvor de individuelle transportbehovene blir samordnet. Samtidig skal det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten i de fylkene som deltar i prøveprosjektet, slik at flest mulig av TT-turene blir gjennomført gjennom den ordinære kollektivtransporten, herunder bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Det vil måtte opprettholdes et TT-tilbud for de som ikke vil kunne nyttiggjøre seg det utbygde bestillingstransporttilbudet.

Hovedformålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes tilgjengelighet. En samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten forventes å gi en bedre utnyttelse av de samlede ressursene. Samferdselsdepartementet ønsker med forsøket å kartlegge om en slik organisering vil frigjøre ressurser som fylkene kan bruke til å styrke TT-tilbudet til de brukerne som har særskilte behov, om det vil være mulig å dekke hoveddelen av reiser for en andel av brukerne gjennom åpne fellestransporter, og om nye brukere som har begrenset mobilitet nå vil få bedret sin mobilitet. Forsøkene skal pågå i tre år for så å bli evaluert. De skal gjennomføres i nær dialog med funksjonshemmedes organisasjoner. Forsøket er en del av regjeringens arbeid for å utvikle samfunnet, slik at flest mulig kan ta del uten spesialtilpassede individuelle særordninger.

Samferdselsdepartementet inviterte samtlige fylkeskommuner til å levere forslag til prøveprosjektet. Oslo, Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag søkte om og fikk tildelt midler til å delta i forsøket. Det blir avsatt 12,8 mill. kr til å videreføre prøveprosjektene i de nevnte fylkene i 2010.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Pålitelig og lett tilgjengelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. I dag opplever mange barrierer som følge av utilstrekkelig informasjon og samordning mellom ulike typer billettslag, transportmidler, trafikkselskap og myndighetsområder. Dette kan gjøre reiser med kollektivtransport unødige kompliserte og tidkrevende. For å sikre fortgang i arbeidet med å utvikle en nasjonal reiseplanlegger og

god forvaltning av elektronisk billettering, og for å sikre at felles, nasjonale og landsdekkende funksjoner blir ivaretatt, har Samferdselsdepartementet i 2009 avsatt midler til å etablere en nasjonal reisepanlegger og en nasjonal enhet for forvaltning av elektronisk billettering.

I samarbeid med lokale myndigheter har Samferdselsdepartementet i 2009 arbeidet videre med organiseringen av en felles administrasjon av ordninger for elektronisk billettering. Arbeidet er i slutfasen. Det legges opp til å etablere et selskap for å ivareta den tekniske, merkantile og administrative forvaltningen knyttet til elektronisk billettering for alle deler av landet. Målet er et sammenhengende betalingssystem som kundene kan benytte ved kjøp av enkeltreiser; uavhengig av strekning, transportmiddel og operatør. Virksomheten skal også bistå fylkeskommuner og andre aktører i utviklingen av nye produkter som f.eks. felles periodekort, og er planlagt etablert og satt i drift i 2010. Departementet vil bidra til å dekke virksomhetens etablerings- og driftskostnader.

Samferdselsdepartementet etablerte i 2008 et samarbeid med fylkeskommunene, transportetatene og trafikksekselskapene for å utrede en samarbeidsorganisasjon, som sammen kan stå bak en nasjonal reisepanlegger for rutegående transport. Arbeidet med å etablere en organisasjon som skal ha ansvaret for å etablere, drifte og videreutvikle reisepanleggeren planlegges igangsatt mot slutten av 2009.

Det foreslås å videreføre statens engasjement i arbeidet med elektronisk billettering og nasjonal reisepanlegger, samt å avsette inntil 5 mill. kr til disse formålene i 2010.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og gods. Tjenesten ble konkurranseutsatt høsten 2004 i tråd med St.meld. nr. 16 /Innst. S. nr. 125 (2003–2004), jf. også nærmere omtale av saken i St.prp. nr. 1 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004–2005).

Fra og med 2005 ble den tidligere Hurtigruteavtalen for 2002–2004 erstattet av kontrakt om Kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Avtalen innebærer at staten kjøper sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 1 899,7 mill. 2005-kr regnet for hele kontraktsperioden.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer viste en økning på 3,8 pst. fra 2007 til 2008. Antall passasjerer befordret

for samme periode viste en nedgang på 2 pst. I første halvår 2009 viste trafikken målt i antall personkilometer en nedgang på 8 pst. sammenliknet med første halvår 2008. Tallet for antall passasjerer viste en nedgang på 13,4 pst. i samme periode.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 97 pst. i 2008. Innstilte avganger skyldes i hovedsak nødvendig vedlikehold av skipsflåten.

Som opplyst i St.prp. nr. 24 (2008–2009), ble forhandlingene mellom Hurtigruten ASA og staten som følge av endring i rammebetingelser avsluttet høsten 2008. Resultatet av disse forhandlingene ble bl.a. at selskapet fikk utbetalt en tilleggskompensasjon på 125 mill. kr fordelt med en generell kompensasjon på 66 mill. kr for 2008 og en kompensasjon for NO_x-avgift for 2007 og innbetaling til NO_x-fondet for første halvår 2008 på til sammen 59 mill. kr. Staten godtok også at selskapet kan ta ett skip ut av ruten i lavsesongen f.o.m. 01.11.2008 t.o.m. 01.03.2009 uten trekk i vederlaget. Disse tiltakene er implementert i en revidert avtale mellom Hurtigruten ASA og Samferdselsdepartementet og vil gjelde fram til iverksettelse av en ny avtale med valgt transportør etter en anbudsprosess. Når det gjelder oppfølging av den reviderte avtalen framover, vil departementet komme tilbake med eventuelle forslag til tilleggsbevilgninger, jf. St.prp. nr. 67/Innst.S. nr. 355 (2008–2009) hvor det bl.a. ble bevilget midler til NO_x-kompensasjon for innbetaling til NO_x-fondet for andre halvår 2008. Det tas forbehold om at ESA godkjenner disse endringene.

Samferdselsdepartementet har iverksatt arbeid med å utlyse tjenesten Kystruten Bergen – Kirkenes på nytt.

Budsjettforslaget på 298 mill. kr bygger på prisjustering av gjeldende avtale uten at det er tatt hensyn til eventuelle endringer i godtgjørelse som følge av den reviderte avtalen, jf. St.prp. nr. 24/Innst. S. nr. 92 (2008–2009).

Post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser

For å bidra til å redusere forskjeller i pris på drivstoff mellom sentrale strøk og distriktene foreslås det innført en tilskuddsordning for å dekke merkostnader til frakt av drivstoff (bensin og autodiesel) til forhandlere lokalisert i det distriktspolitiske virkeområdet. Det arbeides med den nærmere praktiske utforming av ordningen innenfor en årlig ramme på 20 mill. kr. Ordningen vil og kreve avklaring av forholdet til statsstøtteregulverket i EØS før den kan iverksettes. Departementet vil derfor komme tilbake til saken.

Det foreslås bevilget 20 mill. kr til ordningen.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	^{1,2} Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1350	Jernbaneverket	6 057 700	7 073 200	8 380 300	18,5
1351	Persontransport med tog	1 614 574	1 724 700	1 748 600	1,4
1354	Statens jernbanetilsyn	38 361	37 300	47 200	26,5
	Sum kategori 21.50	7 710 635	8 835 200	10 176 100	15,2

¹ I St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med til sammen 1 301 mill. kr.

² I St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med ytterligere 15 mill. kr.

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
4350	Jernbaneverket	620 062	510 300	597 100	17,0
4354	Statens jernbanetilsyn	636			
4355	Baneservice AS	38 300			
5611	Aksjer i NSB AS	402 000	221 000	145 000	-34,4
5623	Aksjer i Baneservice AS	231			
	Sum kategori 21.50	1 061 229	731 300	742 100	1,5

Hovedmålene for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Bevilgningene til jernbaneformål skal bidra til at transportbrukerne får et godt jernbanetilbud. Regjeringen ønsker at jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken har høyeste prioritet.

Til jernbaneformål samlet er det foreslått bevilget 10 176,1 mill. kr, som er en økning med 1 340,9 mill. kr eller 15,2 pst. fra saldert budsjett 2009. Til Jernbaneverket er det foreslått bevilget 8 380,3

mill. kr i 2010, som er en økning med 1 307,1 mill. kr eller 18,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2009. Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 748,6 mill. kr, som er en økning med 23,9 mill. kr, dvs. om lag samme nivå som i saldert budsjett 2009. Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått bevilget 47,2 mill. kr, som er en økning med 9,9 mill. kr, eller 26,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2009.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) ble det, avhengig av de økonomiske konjunktorene, lagt opp til en gradvis opptrapping av planrammen for perioden 2010–2013. Forslaget til bevilgning på kap. 1350

Jernbaneverket, gir en oppfylging av planrammen for hele fireårsperioden på 22,7 pst.

Rapportering, tilstandsvurdering, og hovedutfordringer

Rapportering

Rapporteringen er gruppert etter målområdene som er avledet av Nasjonal transportplan 2006–2015 og statsbudsjettet for 2008. Målområdene er knyttet til «Sikkerhet», «Punktlighet, oppetid og regularitet», «Tilgjengelighet» og «Miljø» (her-

under støy og klima). Det rapporteres i tillegg på «Trafikkutvikling».

Målmatriken under gir en oppsummering av fastsatte mål og måloppnåelsen for Jernbaneverket i perioden 2006–2008 i henhold til mål- og resultatstyringssystemet for etaten og fastsatte mål for 2009, jf. omtale av «Mål- og resultatstyring» under «Andre saker». 2005 er brukt som referanseår for målfastsettelsen for sikkerhet. Det var satt som mål en gjennomsnittlig årlig forbedring på 3,5 pst. pr. år i perioden til og med 2009. Det er ikke fastsatt egne målkrav for de enkelte år i perioden 2005–2009. Målkravene gjelder status ved utgangen av 2009.

Tabell 5.2 Målmatrise

Parameter	Status 2005 – utgangspunkt	Status 2006	Status 2007	Status 2008	Mål 2009
<i>Sikkerhet</i>					
Gjennomsnitt antall drepte gj.sn. siste 20 år	8,2	7,2	7,0	6,7	-3,5 pst. p.a.
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	156	149	200	235	-3,5 pst. p.a.
Antall hendelser med skade	508	609	716	862	-3,5 pst. p.a.
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i prosent	99,3	98,9	98,8	98,5	99,4
Regularitet i prosent	i.t	98,7	98,0	98,0	98,5
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	66	65	61	66	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	i.t	–	3,4	3,2	4,0
<i>Økonomi</i>					
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Sikkerhet

Nullvisjonen ligger til grunn for målfastsettelse og prioritering av sikkerheten på jernbanen, hvor framtidsmålet er at jernbanetransport ikke skal medføre drepte eller hardt skadde. Statistikken for antall drepte som følge av jernbanetransport føres som et glidende gjennomsnitt for de siste 20 år. I perioden 1989–2008 ble det i gjennomsnitt drept 6,7 personer pr. år i forbindelse med jernbaneverksamheten i Norge. Dette er en nedgang på 0,3 sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 1988–2007, noe som er bedre enn det fastsatte målkravet. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. Ulykkestallet i 2008 var på et historisk lavt nivå. En person omkom ved ulykke på jernbanen. Ved utgangen av mai 2009 har en person mistet livet ved ulykke tilknyttet jernbane-

virksomheten i Norge. Ulykken granskes av politiet. Utviklingen i antall personskader og hendelser med skade er imidlertid svakere enn målsatt. Jernbaneverket har undersøkt nærmere forholdene omkring rapportering av personskader, andre skader og tilløp til skader. Undersøkelsene tyder på at dette i stor grad skyldes økt rapporteringsgrad. Korrigert for økt rapporteringsgrad tyder undersøkelsene på at antallet alvorlige skader har vært stabilt eller nedadgående, mens antallet mindre alvorlige skader og tilløp har økt siden 2005.

I 2008 ble 1 877 dyr påkjørt av tog. Jernbaneverkets mål innen 2009 var å redusere antall dyr påkjørt av tog med 25 pst. sammenliknet med toppåret 2003. Dette målet har vist seg vanskelig å nå. For de to siste årene har antall påkjørte dyr vært høyere enn i 2003. Jernbaneverket gjennomfører ulike tiltak for å redusere antall påkjørte dyr. Det

blir særlig satset på rydding og sprøyting av vegetasjon langs sporet, da det er dokumentert at dette forebygger påkjørsel av elg. Eksempler på andre tiltak er foring og brøyting av skogsveier om vinteren for å holde elg unna sporet. Tiltakene gjennomføres i samarbeid med grunneiere og lokale myndigheter. Når det gjelder forebygging av påkjørsel av husdyr og tamrein, har Jernbaneverket samarbeid med husdyreiere og reindriftsnæringen om bl.a. varslingsrutiner. I 2009 vil Jernbaneverket gjennomføre ekstrasatsing med bl.a. gjerdning langs de mest utsatte jernbanestrekningene. Jernbaneverket har en målsetting om å fjerne skog/vegetasjon langs alle traseer innen 2015. Høsten 2009 vil Jernbaneverket i samarbeid med Bioforsk igangsette et FoU-prosjekt for å avklare om Revira Viltstopp (et avskrekkingsmiddel) er et effektivt virkemiddel mot elgpåkjørsler langs jernbanen. En forsøksstrekning vil omfatte en avstand på 20 km mellom Harran og Lassemoen. Denne strekningen har de siste 10 årene hatt den høyeste påkjørselsstatistikk mellom Grong og Majavatn på Nordlandsbanen. Forsøksstrekningen vil omfatte et behandlet område på 15 km, samt et kontrollfelt på 2,5 km i hver ende for å observere aktivitet inn mot behandlingsområdet.

Punktlighet, oppetid og regularitet

Punktligheten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene å være i rute om avviket ikke er større enn tre minutter sammenliknet med rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over fem minutter til endestasjon sammenliknet med oppsatt rutetabell. Om togene er i rute eller forsinket regnes i hele minutter, slik at nærtrafikktoget er i rute med en forsinkelse på inntil 3 minutter og 59 sekunder, mens langdistanse er i rute inntil en forsinkelse på 5 minutter og 59 sekunder. Jernbaneverket har et overordnet koordinerende ansvar for at den samlede jernbanetrafikken avvikles med sikte på å nå de overordnede punkt-

lighetsmålene. Dette omfatter bl.a. å gjennomføre nødvendige analyser for å optimalisere utnyttelsen av jernbanenettet, arbeide for å identifisere og analysere systematiske årsaker til driftsavvik, og foreslå nødvendige kort- og langsiktige tiltak for å fjerne/reducere årsakene til driftsavvik.

Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av Flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Flytoget er satt til 95 pst. på Gardermobanen. Tallene for 2006–2008 viser at både punktlighet og regularitet er blitt svekket de to siste årene, og målene i perioden for punktlighet i togtrafikken er ikke oppnådd. Fornyelsesarbeidet i og rundt Oslo, der de tekniske anleggene har vært preget av mange feil, var i 2008 en av de viktigste årsakene til den lavere punktligheten for store deler av landet. I forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Asker har det pågått store anleggsarbeider på Drammenbanen (Oslo – Asker) som også har ført til forsinkelser og avvik i togtrafikken. Denne banen trafikkeres av tog til byer over hele Østlandet, samt Sørlandet og Vestlandet. Driftsstabiliteten i Oslo-området er derfor viktig for punktlighet på jernbanen i store deler av Norge. Videre har anleggsarbeid i forbindelse med utbyggingen av dobbeltspor på Jærbanen ført til forsinkelser i Stavangerområdet. Dårlige spor har ført til mange saktekjøringer på Dovrebanen og Bergensbanen. Anleggsarbeidene på Drammenbanen og i Stavangerområdet fikk også konsekvenser for punktligheten på grunn av saktekjøringer og busskjøring på delstrekninger.

I løpet av 2008 var det flere driftsproblemer knyttet til dårlig vær med ødelagte kontaktledninger og strømbrudd, flom, ras og avsporinger. Økte bevilgninger har medført at innsatsen for å bedre punktligheten ble intensivert i 2009. Også i første tertial 2009 har vintervær, anleggsarbeider og infrastrukturfeil i Oslo-området påvirket punktligheten. Innenfor punktlighetsområdet har Jernbaneverket et særlig ansvar for å ivareta oppetid i infrastrukturen og dermed regulariteten i togavviklingen.

Tabell 5.3 Punktlighet, oppetid og regularitet i pst.

	2007	2008	Første halvår 2009
<i>Persontog:</i>			
Nærtrafikk Oslo	87	85	85
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	90	84	87
Flytoget	96	96	95
Mellomdistanse	88	84	83
Langdistanse	84	83	85
<i>Godstog:</i>			
CargoNet	78	77	78
Oppetid i infrastrukturen	98,8	98,5	98,7
Regularitet (for bransjen)	98,2	98,1	97,7

Kundetilfredshet

Kundetilfredshet måles både mot publikum/togreisende (NSBs kundeundersøkelse) og mot togselskapene (brukerundersøkelse blant togselskapene), jf. omtale av «Mål- og resultatstyring» under «Andre saker». Publikums/togreisendes tilfredshet med Jernbaneverket har vært forholdsvis stabil med unntak av 2007, men den er vesentlig under måltallet for 2009. Dette har sammenheng med den negative utviklingen i punktlighet og regularitet i togtrafikken. Jernbaneverkets kundetilfredshet i brukerundersøkelsen blant togselskapene ble målt i 2007 og 2008. Undersøkelsen i 2008 viser en reduksjon i kundetilfredsheten fra 2007.

Økonomi

Målet for økonomi i Jernbaneverkets målmatrise er knyttet til at etaten skal bruke bevilgningen i henhold til forutsetningen i statsbudsjettet. I årene 2006–2008 har Jernbaneverket samlet sett hatt små mindreforbruk sammenliknet med bevilgningen. Innen «økonomiområdet» arbeider Jernbaneverket med å utarbeide gode indikatorer for effektiv ressursbruk og produktivitet, se nærmere omtale av «Mål- og resultatstyring» under «Andre saker».

Tilgjengelighet

Utforming av jernbaneinfrastruktur og togmateriell i henhold til prinsippene for universell utforming er viktig for å fremme tilgjengelig kollektivtransport for alle brukergrupper. For jernbanen er det spesielt viktig at det er et funksjonelt samspill mellom utforming av infrastruktur og rullende materiell. Særlig gjelder dette at både infrastruktur

og materiell er standardisert til plattformkantens høyde (760 mm i Norge) og avstand til jernbanesporet. Arbeidet med bedre tilgjengelighet til persontogtransporten skjer i et nært samarbeid mellom Jernbaneverket, togselskapene og interesseorganisasjonene.

En stor del av den bestående stasjonsinfrastrukturen på landets ca. 360 stasjoner har et betydelig forbedringspotensial for tilgjengelighet. Det har de senere år vært arbeidet planmessig med å fornye og oppgradere publikumsområder på stasjoner. I 2008 ble det gjennomført flere tilgjengelighetstiltak som ledd i større og mindre infrastrukturarbeider på stasjoner og holdeplasser, bl.a. har stasjonene Haugenstua, Strømmen og Heimdal blitt oppgradert til «universelt utformet». I 2009 tas de nye oppgraderte stasjonene Gausel, Paradis, Jåttåvågen og Mariero på strekningen mellom Sandnes og Stavanger i bruk. I tillegg åpnet den nye stasjonen på Lysaker i august 2009. Samtidig oppgraderes 17 stasjoner slik at også disse får økt tilgjengelighet.

For rullende materiell er utviklingen av tilgjengelighet i stor grad basert på reguleringer i lov og forskrifter. EU-kommisjonen har fastsatt felleseuropeiske bestemmelser for utforming av infrastruktur og rullende materiell med hensyn til «personer med redusert mobilitet». Bestemmelsene er til behandling i EØS-komiteen. Når bestemmelsene er innlemmet i EØS-avtalen, skal Statens jernbanetilsyn implementere dem i norsk forskrift. Bestemmelsene omfatter detaljerte regler for infrastruktur og rullende materiell som vil gi bedre tilgjengelighet, og sikre samspillet mellom infrastruktur og materiell. Med bakgrunn i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven arbeider Samferdselsdepartementet med en egen forskrift

om universell utforming av rullende materiell for jernbane.

Miljø, støy, biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer, og klimaendring

Støy

Støyplagene fra jernbanen er beregnet å utgjøre ca. fire pst. av de totale støyplagene i Norge. I følge Statistisk Sentralbyrå var det i 2007 ca. 60 000 personer som ble utsatt for utendørs støynivå med et vektet lydtrykk over 55 dBSPL(A) fra jernbane. Statistisk Sentralbyrås støyplageindeks (SPI) fra jernbane var i 2007 på 21 900 personer.

Jernbaneverket gjennomfører ulike tiltak for å redusere støyplagene fra jernbanetransport. Et viktig tiltak i denne sammenheng er skinnesliping. Ved siden av å redusere støyutslipp på en mer effektiv måte har skinnesliping også positive virkninger for togpassasjerenes komfort og for å redusere vedlikeholdskostnadene til togselskapene.

Forurensingsforskriftens krav til begrensning av innendørs støy er i dag oppfylt for jernbanens del. Jernbaneverket deltar i en arbeidsgruppe som utreder konsekvensene ved å stramme inn dette kravet i en framtidig revisjon av forskriften. Arbeidet skjer i regi av Statens forurensingstilsyn. En ny kartlegging av innendørs støynivå ned til et lydtrykk på 35 dBSPL med 1 dB oppløsning, planlegges igangsatt i løpet av 2009. Jernbaneverket deltar også i et tverretattlig prosjekt for å utvikle et nytt felles dataverktøy for registrering av bygningsdata og beregning av innendørs støynivå.

Det er innført ny europeisk spesifisering (TSI) for støyutslipp fra tog. Spesifikasjonen gjelder i første omgang nytt materiell og for vesentlige ombygginger av eksisterende materiell. Spesifikasjonen er innført i norsk rett. Den vil på sikt bidra til ytterligere å redusere støyplagene fra jernbanetraffikken.

I henhold til EUs rammedirektiv for støy (END) trinn 1, har Jernbaneverket kartlagt støy i byer med mer enn 250 000 innbyggere og langs strekninger med mer enn 60 000 togpasseringer pr. år. Dette gjelder i hovedsak for hovedstadsområdet. Trinn 2 av kartleggingen skal være ferdig i 2012 og omfatter byområder med mer enn 100 000 innbyggere og strekninger med mer enn 30 000 togpasseringer pr. år. Dette gjelder byområdene: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes, og Sarpsborg/Fredrikstad, samt strekningene: Oslo S-Moss, Oslo S-Eidsvoll Verk (Gardermobanen), Oslo S-Kløfta (Hovedbanen), Oslo S-Drammen, Arna-Bergen, og Nærbø-Stavanger. EU-kartleggingen trinn 1 vil sammen med den interdepartementale handlingsplanen for støy som ble utarbeidet i

2007, danne grunnlag for tiltaksplaner for ytterligere å redusere støy ved jernbanevirksomhet.

Biologisk mangfold

En viktig utfordring er å kontrollere og redusere negativ påvirkning på biologisk mangfold. Fra og med 2008 deltar Jernbaneverket i Nasjonalt program for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold og deltar i styringsgruppe for ett av delprosjektene i programmet. Kartlegging av konfliktområder mellom biologisk mangfold og jernbanevirksomhet skal gjennomføres i 2009. Kartlegging av fremmede skadelige plantearter langs jernbanen startet i 2008 og fortsetter i 2009. Arbeid med risikokartlegging og handlingsplan mot fremmede arter slik det går fram av «Tverrsektoriell nasjonal strategi og tiltak mot fremmede, skadelige arter» (Miljøverndepartementet 2007), er startet opp. Jernbaneverket vil prioritere tiltak på strekninger der det er samarbeid om dette med lokale og regionale myndigheter. I samarbeid med flere kommuner på Østlandet har Jernbaneverket utført fjerningstiltak på aktuelle banestrekninger.

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket har foreslått å frede seks baner for museal togdrift, de seks banene er Urskog-Hølandsbanen, Krøderbanen, Setesdalsbanen, Flekkefjordbanen, Gamle Vossebanen og Thamshavnbanen. Det er utarbeidet forvaltningsplaner for disse banene. Planene danner grunnlaget for et langsiktig og forutsigbart vedlikehold av den historiske infrastrukturen med kjøreveg og bygninger. Det er etablert en ordning med tilskuddsmidler over Jernbaneverkets budsjett. I 2008 og 2009 er det utarbeidet kulturhistoriske evalueringsrapporter for flere banestrekninger med ordinær trafikk. Disse danner grunnlaget for en av delplanene i nasjonal verneplan for jernbanens kulturminner og de påfølgende forvaltningsplanene. Sistnevnte danner grunnlaget for disponering av budsjettmidler for å ta vare på museumsbanene slik at de kan benyttes til kjøring av museumstog, samt sikrer etterlevelse av kgl.res. om forvaltning av statens kulturhistoriske eiendommer. Jernbaneverket har satt i stand Selura bro på Flekkefjordbanen som medfører at banen igjen kan benyttes til kjøring av museumstog. I samarbeid med lokale grunneiere tar Jernbaneverket vare på Katterat på Ofotbanen som lokal- og jernbanehistorisk kulturminne. Samtidig legges det til rette for at området er en attraktiv opplevelse for lokalbefolkningen og turister. Årlig gjennomføres tiltak i baner med ordinær trafikk og rallarveger mv. Jernbaneverket utgir i kul-

turminneåret 2009 to bøker som inngår i nasjonal verneplan for jernbanens kulturminner, «Respekten for Forfædrenes Værk» og «Dette for Landet velsignede Transportmiddel».

Klimaendring

I og med at jernbane bidrar med langt lavere utslipp pr. transportert enhet enn de fleste andre transportformer, vil det viktigste bidraget fra jernbanen være å ta markedsandeler fra de transportformene som har høyest utslipp av klimagasser pr. transportert enhet.

Jernbaneverket deltar aktivt i prosessen Klimakur 2020 som har som mål å frambringe best mulig informasjon om nytte og kostnader ved virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp fra transport. Jernbaneverket har bidratt med utredninger av et bredt spekter av tiltak og virkemidler i sektoranalysen. Rapporten fra transportsektoren vil foreligge høsten 2009.

Jernbaneverket har fra og med andre halvår 2007 hatt en avtale om kjøp av opphavssertifikat for strøm etter europeisk standard (RECs) som garanterer at den mengden strøm Jernbaneverket kjøper inn til eget forbruk og til drift av elektriske tog, blir produsert fra vannkraft (CO₂-nøytralt).

Jernbaneverket startet i 2003 et Enøk-prosjekt der målet var å redusere elektrisitetsforbruket med 8,5 pst. sammenliknet med 2002-nivå innen 2005. Resultatet i 2005 var en reduksjon av elektrisitetsforbruket med 24 pst. sammenliknet med 2002. Fase to i prosjektet startet i 2006 med mål om å redusere elektrisitetsforbruket i perioden 2002–2008 med totalt 24,6 GWh. Resultatet i 2008 var en reduksjon på 23,5 GWh sammenliknet med 2002. Fase to omfatter flere målepunkter for strømforbruk enn fase en, slik at resultatene ikke er direkte sammenliknbare. Prosjektet får støtte fra det statlige energifondet Enova SF. Jernbaneverket viderefører Enøk-prosjektet. For 2010 er det målsatt å redusere elektrisitetsforbruket med ytterligere 1 GWh.

Jernbaneverket arbeider med å installere energimålere på togvarmeanlegg der det brukes elektrisk energi til togvarme. Her er det også et vesentlig potensial for å spare energi og kostnader ved at togselskapene får bedre oversikt over hvor mye energi elektriske tog bruker når de står i ro.

Jernbaneverket har vært initiativtaker og drivkraft i utviklingen av et system som måler, avreg-

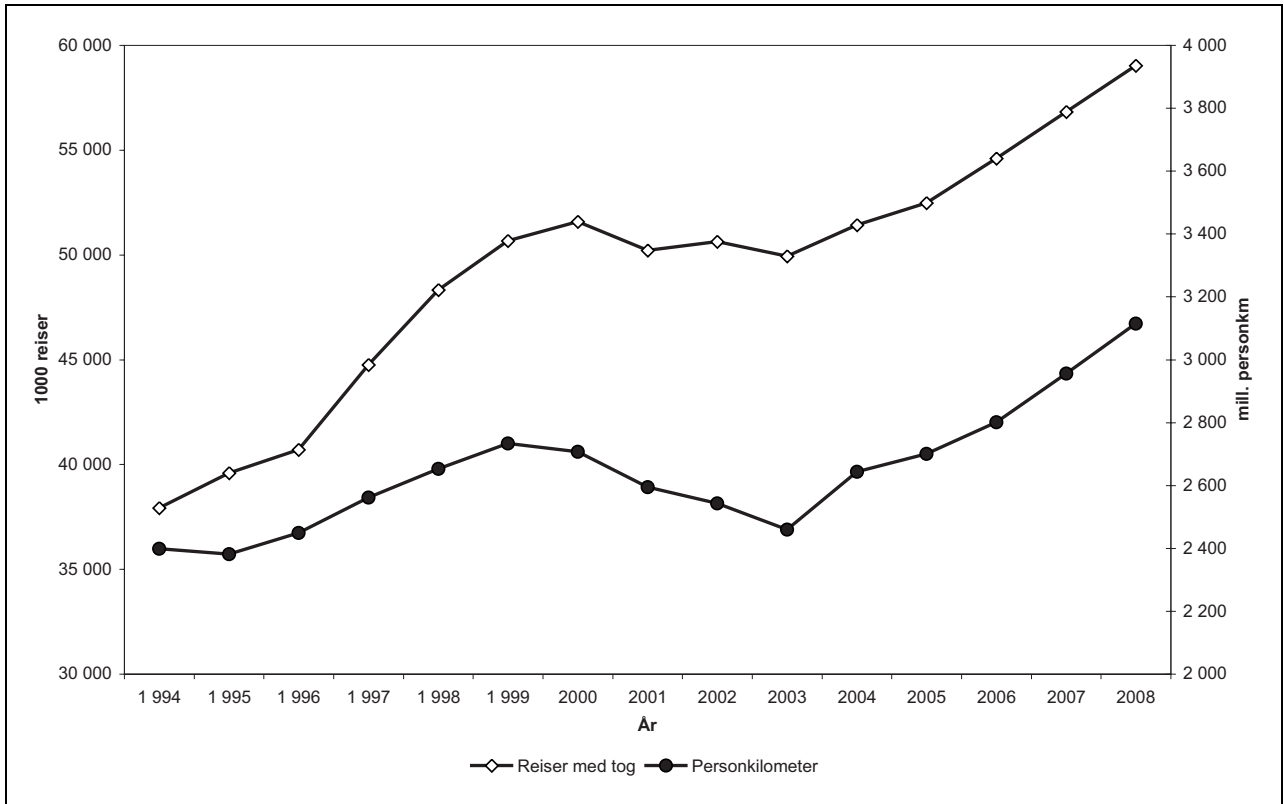
ner og fakturerer tog for faktisk energiforbruk på tvers av landegrenser. Systemet er utviklet av de skandinaviske infrastrukturforvalterne Jernbaneverket (Norge), Banverket (Sverige) og Banedanmark (Danmark). Sommeren 2008 ble den belgiske infrastrukturforvalteren Infrabel NV med i partnerskapet ERESS (European Railway Energy Settlement System). I tillegg blir det levert testløsninger til flere europeiske land. ERESS gir togselskapene tilgang til alle sine energidata og får verdifull informasjon om energiforbruket på tog, som gir gode muligheter for energioppfølging og bedre kontroll med energiforbruket, og dermed et bedre grunnlag for å iverksette tiltak for energisparing.

Trafikkutvikling

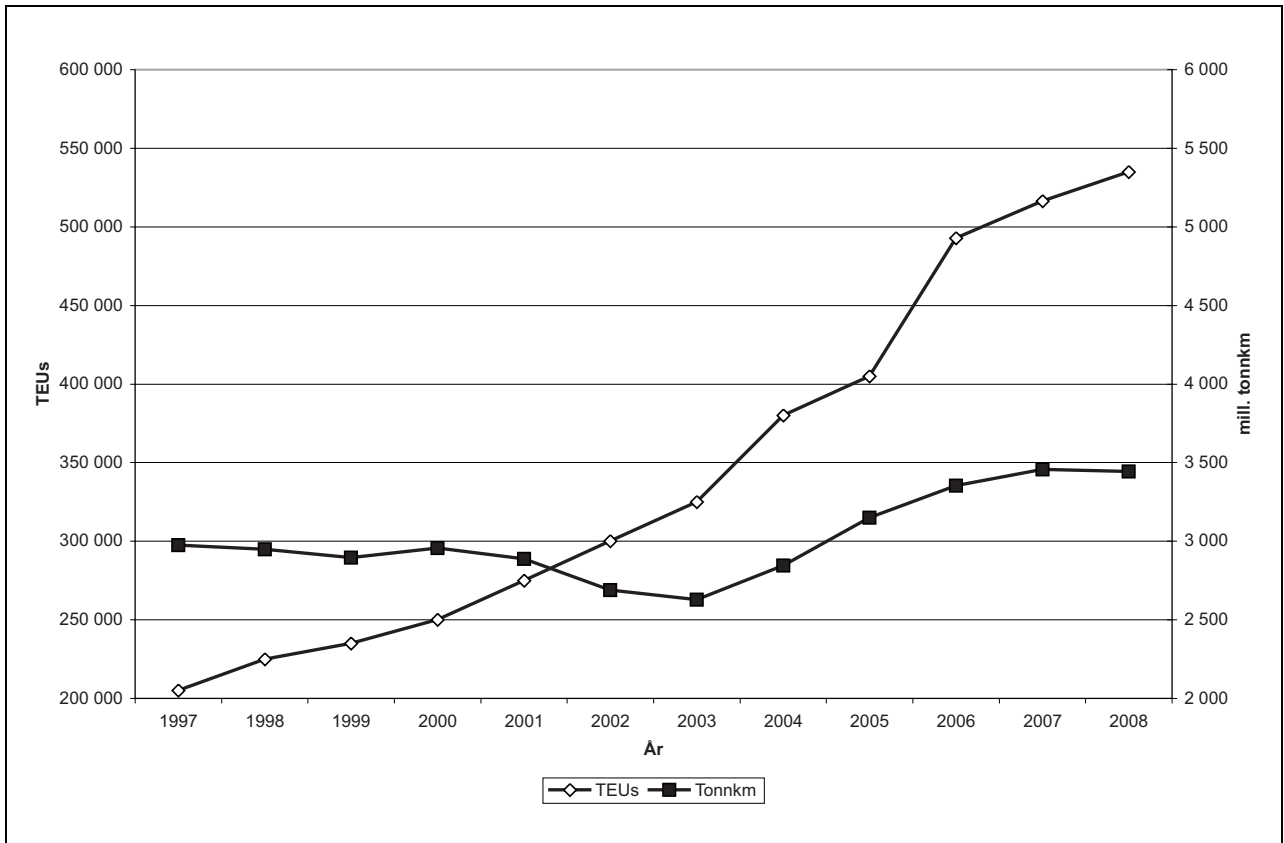
Både person- og godstrafikk har i perioden 2003–2008 hatt en svært positiv utvikling. Persontrafikken hadde en vekst i antall reiser med 18,2 pst. og i antall personkilometer med 26,6 pst. Godstrafikken har i perioden hatt en vekst i kombinerte transporter med om lag 64,6 pst. målt i TEU (volum). Godstransporten med jernbane har hatt en samlet vekst i tonnkilometer på 31,1 pst. Trafikkutviklingen hittil i 2009 tyder på en markant reduksjon både for persontrafikk og godstrafikk. Trafikktallene for første halvår 2009 viser foreløpig en reduksjon i personkilometer på om lag 4,3 pst. og en reduksjon i antall reiser med om lag 3,6 pst. Tilsvarende har godstrafikken hatt en reduksjon i tonnkilometer på om lag 8,3 pst. i første halvår 2009. Oppdaterte tall for utviklingen i TEU pr. første halvår 2009 foreligger ikke. Samferdselsdepartementet antar at finanskrisen er en vesentlig forklaring på trafikkutviklingen hittil i 2009, og at fallet i togtrafikken er forbigående.

Den store trafikkveksten har medført kapasitetsproblemer i deler av jernbanenettet. Særlig gjelder dette i rushtrafikken i togtrafikken rundt de største byene. Ikke minst gjelder dette for togtrafikken rundt Oslo.

De siste års tilrettelegging for kombitransport mellom de største byene har vært en suksess. Etterspørselen etter transportkapasitet er nå vesentlig høyere enn det godsoperatørene og infrastrukturen kan tilby. Figuren viser utviklingen i godstransport på bane i antall TEU og tonnkilometer.



Figur 5.4 Persontrafikk med tog – antall personkilometer og antall reiser



Figur 5.5 Godstrafikk med tog – Utvikling i godstransport på bane i TEU og tonnkm

Tilstandsvurdering

I de siste årene har det samlet sett vært en stor vekst i jernbanetransporten i Norge, både for person- og godstransport. Den positive trafikkutviklingen og den økte oppmerksomheten om tog som transportmiddel bidrar til å øke forventningene til jernbanen. For å imøtekomme disse forventningene står jernbanen overfor store utfordringer spesielt når det gjelder å oppfylle krav til punktlighet og regularitet i togtrafikken, kapasitet og reisetid.

Tilstanden på dagens jernbanenett er ikke tilfredsstillende. Store deler har høy gjennomsnittsalder som medfører at det ofte oppstår feil i anleggene, noe som forstyrrer togtrafikken. Dette går ofte ut over punktligheten og regulariteten i togtrafikken. Dersom jernbanen skal være et attraktivt tilbud til de reisende og transportbrukerne må punktligheten være på et høyere stabilt nivå enn i dag. Dette gjelder spesielt i Oslo-området hvor avvik i togtrafikken ofte får store konsekvenser for togtrafikken på store deler av jernbanenettet. For å bedre denne situasjonen er det nødvendig å øke fornyelsen av eksisterende jernbaneanlegg, dette er prioritert i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Med regjeringens ekstrasatsing i 2008 og 2009 har Jernbaneverket allerede startet arbeidet med forsert fornyelse av strekningen mellom Lysaker og Etterstad (inkl. Oslo-tunnelen) ved gjennomføringen av strakstiltak (Oslo-prosjektet), og legger opp til at en betydelig andel av midlene til fornyelse også må brukes i Oslo-området i de nærmeste årene. I forbindelse med tiltakspakken, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble det bevilget til sammen 758 mill. kr til en ekstraordinær satsing på vedlikehold på hele jernbanenettet. I 2009 er det dessuten prioritert økt satsing på vedlikeholdet av Bergensbanen og Dovrebanen med sikte på å redusere antall saktekjøringer og forbedre driftsstabiliteten.

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet, i områder med arealknapphet og kjøproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet mener derfor at det er riktig å prioritere en stor del av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCitytrafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo. Annen lokal- og nærtrafikk vil bli opprettholdt med et rutetilbud som er best mulig tilpasset reisebehovet.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene og utenlandsstrekningene av større betydning for godstrafikken enn for persontrafikken. For godstransport prioriteres særlig investeringer i termi-

naler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som profilutvidelse og kryssingsspor for å utvikle kombi- og containertransport.

Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå regjeringens mål om et mer effektivt og bærekraftig transportsystem. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for overføring av godstransport fra veg til bane for på den måten å bidra til å dempe veksten i bilbruken og vegtransport gjennom et bedre togtilbud. På dagens jernbanenett er imidlertid kapasiteten fullt utnyttet på de trafikkfaglige strekningene. Det er ikke plass til flere tog. Regjeringen legger derfor i Nasjonal transportplan 2010–2019 opp til å øke investeringene til jernbane betydelig i årene framover og da i første rekke for å bygge ut kapasiteten på jernbanenettet.

Hovedutfordringer

En hovedutfordring for utviklingen av jernbanetransporten i Norge er å balansere økte krav til daglig drift i form av punktlighet, god informasjon til publikum og høy frekvens i togtilbudet, mot behovet for mer fornyelse og nyinvestering i økt kapasitet. Dette er nærmere omtalt under kap. 1350 Jernbaneverket. Med bakgrunn i høyere krav fra togselskapene og de reisende er det viktig at oppmerksomheten og innsatsen økes mot bedre «hverdagskvalitet», spesielt i Oslo-regionen hvor behovet er størst. En økning i hverdagskvaliteten krever først og fremst drifts- og vedlikeholdstiltak som er rettet mot stasjoner/publikumsområder, samt tiltak som bidrar til økt regularitet og oppetid i Oslo-området. Som følge av anleggenes alder og tilstand må det brukes forholdsvis mye midler på beredskap for å rette feil. Dette medfører at det må opprettholdes et relativt høyt nivå på driftsutgifter. Etter hvert som nye anlegg tas i bruk uten at eksisterende anlegg kan legges ned, resulterer dette også i høyere driftskostnader. Lysaker stasjon er her et slikt eksempel. Det er derfor viktig for Jernbaneverket å arbeide videre med å rasjonalisere driften.

Skal jernbanen i Norge utvikles, må de sentrale innsatsfaktorene være på plass. På grunn av alderssammensetningen blant ansatte i sektoren, med en større avgang fra sektoren de senere år og problemer med å rekruttere nye medarbeidere, er det en hovedutfordring for jernbanen å rekruttere tilstrekkelig jernbanefaglig kompetanse. Dette er spesielt utfordrende med tanke på den sterke veksten i bevilgningene til jernbane som regjeringen har gjennomført de siste årene, og som planlegges i årene framover. Særlig gjelder dette på områder som signalfag, lokomotivførere, togledere og konduktører. Ressursmangelen innen signalfag er i

dag begrensende for Jernbaneverkets kapasitet til å planlegge og å gjennomføre nye investeringsprosjekter. Tilsvarende vil en knapphet på lokførere, konduktører og togledere være en utfordring for å trappe opp veksten i togtilbudet så raskt som regjeringen ønsker. Samferdselsdepartementet følger opp aktørene grundig i deres arbeid med å sikre et tilstrekkelig ressurstilfang. Det vises for øvrig til nærmere omtale under «Andre saker» – «Bemanningsutvikling». Det er i dag også mangel på togmateriell for å kunne øke setekapasiteten på rush-tidsavganger. Samferdselsdepartementet har derfor gitt garantier som har gjort det mulig for NSB å bestille flere nye togsett.

Siden kapasiteten på større deler av jernbanenettet er fullt utnyttet, at det stadig blir flere aktører som ønsker å bruke jernbanenettet og terminale, og at disse aktørene til dels har motstridende interesser, er det en sentral utfordring å sikre en mest mulig samfunnsøkonomisk og hensiktsmessig utnyttelse av de knappe ressursene. Samferdselsdepartementet har gjennom sine roller i jernbanesektoren et viktig koordineringsansvar for å sikre at infrastrukturen og togtilbudet utvikles og utnyttes mest mulig optimalt. Jernbanenettet i Norge er et sammenhengende system der utvikling og bruken av ny infrastruktur må ta utgangspunkt i eksisterende infrastruktur i et samvirke med utviklingen av togtilbudet. For å ivareta denne samordningsrollen på en god måte vil Samferdselsdepartementet legge til rette for at Jernbaneverket kan bidra med beskrivelser av ulike rutemodeller og muligheter for optimalisering av bruken av infrastrukturen, både når det gjelder dagens infrastruktur og ved utvikling av ny infrastruktur. Det er også viktig å videreutvikle verktøyene for å evaluere endringer og tilpassinger i ruteplaner med hensyn til å optimalisere kapasitetsutnyttelsen i jernbanenettet forhold til ulike behov og interesser. Jernbaneverket har det operative ansvaret for å optimalisere ruteplanene for den totale trafikkavviklingen, bl.a. når det gjelder disponering av kapasitetsutnyttelsen av jernbanenettet og hvordan dette påvirker for eksempel punktlighet og regulariteten i togtrafikken.

De mange og hyppige driftsavbruddene med til dels store konsekvenser, er belastende for de reisende. Belastningen oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles under driftsavvik, ikke oppleves som presis, tilstrekkelig veiledende eller blir levert tidlig nok. Det er i dag for store utfordringer knyttet til å få ulike driftssystemer, arbeidsprosesser og menneskelige ressurser i ulike organisasjoner innen sektoren til å samhandle godt nok til at de reisende informeres på en tilfredsstillende måte. Særlig gjelder dette under uforutsette og større driftsavbrudd. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til at NSB og Jernbaneverket nå går sammen om å rydde opp i dette, se nærmere omtale under «Andre saker», «Publikumsinformasjon».

En viktig utfordring for jernbanen er å bedre tilgjengeligheten til transporttilbudet og arbeide for universell utforming av både infrastruktur og transportmateriellet. Bedre tilgjengelighet og universell utforming vil bidra til å gjøre persontransport med tog til et enklere og tryggere transporttilbud, som er mer attraktivt for flere brukergrupper. Stor variasjon i infrastruktur og rullende materiell gjør at det er viktig med et langsiktig og planmessig arbeid for å få et bedre samspill mellom rullende materiell og infrastruktur for å få et universelt utformet persontogtilbud. Dette skjer i en tett dialog mellom Jernbaneverket, togselskapene og interesseorganisasjonene.

Det overordnede sikkerhetsmålet er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller materiell (nullvisjonen). Aktivt arbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er viktig, og overføring av person- og godstransport fra veg til bane vil dessuten bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge. Jernbaneverket har dessuten et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbaneinfrastruktur i Norge og koordinerer dette arbeidet med togselskapene som trafikerer det norske jernbanenettet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2008	^{1,2} Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 616 420	3 800 900	4 387 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 332	73 200	74 700
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 364 948	3 199 100	3 763 600
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>			130 000
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>			25 000
Sum kap. 1350		6 057 700	7 073 200	8 380 300

¹ I St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med til sammen 1 301 mill. kr, fordelt med 818 mill. kr til post 23 Drift og vedlikehold, og 483 mill. kr til Investeringer i linjen.

² I St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med 15 mill. kr til ny post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS. Videre ble post 23 Drift og vedlikehold, økt med 84,5 mill. kr og post 30 Investeringer i linjen, redusert med 84,5 mill. kr.

Det foreslås en bevilgning til Jernbaneverket på 8 380,3 mill. kr i 2010. Dette er en økning på 1 307,1 mill. kr eller 18,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2009. Forslag på post 23 Drift og vedlikehold er på 4 387 mill. kr, en økning med 586,1 mill. kr eller 15,4 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2009. På post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, foreslås det bevilget 74,7 mill. kr. Til post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 3 763,6 mill. kr, en økning på 564,5 mill. kr eller 17,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2009. Til ny post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski foreslås det bevilget 130 mill. kr, mens det til post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – Bane Tele AS, foreslås bevilget 25 mill. kr. Samlet forslag til investeringer i jernbaneinfrastruktur, postene 30, 31 og 33 er på 3 918,6 mill. kr som er en økning på 719,5

mill. kr, eller 22,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2009.

Mål og prioriteringer

Mål og målstrukturen for Jernbaneverket for 2010 og framover er fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019, med etappemål for 2013 og 2019. Målstrukturen bruker 2008 som referanseår. Det vises også til omtale av «Mål- og resultatstyring» under «Andre saker». I tillegg til økonomisk effektivitet er det definert tre kvalitetsmål som måles med hensyn til sikkerhet, oppetid (Jernbaneverkets delleveranse til punktlighet) og kundetilfredshet. Tabellen under gjengir fastsatte mål i Nasjonal transportplan 2010–2019:

Tabell 5.4 Målmatrixe

Parameter	Status 2008	Mål 2013	Mål 2019	
<i>Sikkerhet</i>				
Gjennomsnitt antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,9	5,6	4,2	-4,5 pst. pa.
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	235	189	143	-4,5 pst. pa.
Antall hendelser med skade	862	692	525	-4,5 pst. pa.
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i pst.	98,5	99,2	99,3	
Regularitet i pst.	98,0	99,0	99,2	
<i>Kundetilfredshet</i>				
NSBs kundeundersøkelse	66	71	77	
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,8	4,5	
Tilgjengelighet	i.t			
<i>Økonomi</i>				
Fornyelsesgrad i pst.	–	100	100	

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2010 for Jernbaneverket er basert på de overordnede mål og prioriteringer som er fastlagt i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Med bakgrunn i de siste års omfattende driftsforstyrrelser på jernbaneinfrastrukturen har Samferdselsdepartementet valgt å prioritere innsatsen på vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen enda høyere, slik at kap.1350, post 23 får oppfølging lik gjennomsnittet i Nasjonal transportplan 2010–2019 for den første fireårsperioden. Jernbaneinvesteringer, postene 30 og 31, har samlet sett en oppfølgingsgrad sammenliknet med Nasjonal transportplan på 82,4 pst. som bl.a. har sammenheng med at nytt dobbeltspor Oslo-Ski er i en startfase.

Vestkorridoren ut av Oslo er en av de viktigste jernbanestrekningene i Norge. Betydelige deler av bevilgningen på investeringsbudsjettet er derfor avsatt til å sikre rasjonell framdrift på prosjektet Lysaker-Sandvika. Samferdselsdepartementet ser det som svært viktig å holde optimal framdrift på dette prosjektet, da full nytteverdi for togtrafikken i Vestkorridoren først kan tas ut når hele strekningen Lysaker-Asker er slutført. Lysaker stasjon ble tatt i bruk august 2009 og sluttfinansieres i 2010.

Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er et annet stort jernbaneprosjekt med stor betydning for et bedret persontrafikktilbud. Dobbeltsporet åpnes 19.10.2009, men med et annet midlertidig sikringsanlegg enn opprinnelig plan-

lagt. Det settes av budsjettmidler til å sluttfinansiere prosjektet i 2010.

To store investeringsprosjekter ble igangsatt i 2009: Gevingåsen tunnel som vil gi økt kapasitet og reduserte kjøretider nord for Trondheim, og Barkåker-Tønsberg som øker kapasiteten og reduserer kjøretidene for IC-trafikken på Vestfoldbanen. Disse anleggene videreføres i 2010.

På investeringsbudsjettet er det også satt av betydelige midler til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter.

I samsvar med overordnede politiske mål om overføring av godstrafikk fra veg til bane er det gitt høy prioritet til tiltak som legger forholdene til rette for økt godstrafikk. Tiltakene i 2010 omfatter bl.a. videre planlegging og gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak på Alnabru godsterminal og en rekke forlengelser av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor.

Oppfølging av Nasjonal transportplan, perioden 2010–2013

Oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 sammenliknet med det årlige gjennomsnittet av planrammen for perioden 2010–2013, framgår av tabellen nedenfor. Det årlige gjennomsnittet av planrammene for perioden 2010–2013 tilsvarer 100 pst. oppfylingsgrad. Oppfylingsgraden totalt på kap. 1350 reflekterer at det er lagt opp til en gradvis opptrapping de første fire årene av planperioden.

		(i mill. kr)			
Kap. /post	Benevning	^{1,2} NTP 2010–2013 årlig snitt	Forslag 2010	Diff forslag NTP	Oppf.grad i pst.
1350	Jernbaneverket				
23	Drift og vedlikehold	4 387,0	4 387,0	0,0	100,0
30	Investeringer i linjen	4 084,4	3 763,6	- 320,8	92,1
31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	641,9	130,0	- 511,9	20,3
	Sum kap 1350	9 113,3	8 280,6	- 832,7	90,9

¹ Planrammen i Nasjonal transportplan 2010–13 er justert opp med 70 mill. 2010-kr pga. parallell oppjustering mot kap. 4350, post 02 Salg av utstyr og tjenester mv., i 2010-budsjettet.

² Nasjonal transportplan 2010–19 omfatter ikke kap.1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen og kap. 1350, post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS.

Post 23 Drift og vedlikehold

		(i 1000 kr)		
Betegnelsen	Regnskap 2008	^{1,2} Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Endring i pst. 09/10
Drift	2 139 000	2 120 000	2 490 000	17,5
Vedlikehold	1 477 400	1 680 900	1 897 000	12,9
Sum post 23	3 616 400	3 800 900	4 387 000	15,4

¹ I St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, økt med 818 mill. kr, hvorav 758 mill. kr var forutsatt brukt til vedlikehold, og resterende 60 mill. kr til drift.

² I St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, vedlikehold, økt med 84,5 mill. kr.

Det foreslås bevilget 4 387 mill. kr til drift og vedlikehold. Dette er en økning på 586,1 mill. kr, eller 15,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2009. Dette innebærer full oppfølging av planrammen til drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan 2010–2019. Forslaget innebærer en økning på 17,5 pst. til drift og en økning på 12,9 pst. på vedlikehold sammenliknet med saldert budsjett 2009. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at ressursene som tilføres Jernbaneverket utnyttes mest mulig effektivt og at større prosjektrettede aktiviteter skal konkurransesutsettes. Dette omfatter de fleste investeringer, mange av tiltakene innenfor fornyelse og deler av forebyggende vedlikehold.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har de siste fire årene arbeidet med å videreutvikle mål og resultatstyringssystemet for Jernbaneverket, jf. egen omtale under «Andre saker». I Nasjonal transportplan 2010–2019, i de årlige statsbudsjettene, i de årlige tildelingsbrevene til Jernbaneverket og i den øvrige etatsstyringen, stilles det

krav til kvaliteten på Jernbaneverkets tjenesteproduksjon, økonomiforvaltning og forvaltningen av realkapitalen i jernbanenettet.

I tillegg til økonomisk effektivitet er det definert tre områder for måling av kvalitet. Kvaliteten måles på sikkerhet, opptid (Jernbaneverkets delleveranse til punktlighet og regularitet) og kundetilfredshet. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det etablert etappemål for henholdsvis 2013 og 2019. Det er særlig ressursinnsatsen innenfor drift og vedlikehold av det eksisterende jernbanenettet som påvirker etappemålene for 2013 og 2019. Investeringene vil i hovedsak påvirke de langsiktige målene om trafikkvolum. Jernbaneverket må i sin interne virksomhetsplanlegging fordele ressursinnsatsen innenfor drift og vedlikehold for å oppnå best mulig måloppnåelse innenfor vedtatte bevilgninger.

Etter hvert som nye anlegg tas i bruk, vil dette gi nye utgifter til drift- og vedlikehold. Dersom den nye infrastrukturen er til erstatning for gammel infrastruktur, vil drift og vedlikehold av den gamle

infrastrukturen falle bort. Jernbaneverket arbeider med et opplegg for bedre beregning av livstidskostnader mv. for gamle og nye anlegg. Nye anlegg vil ha et mindre behov for akutt feilretting og korrektivt vedlikehold enn gamle anlegg. Samtidig fører økt anleggsmasse og økt trafikkmengde til et økt behov for ressurser for å opprettholde etablert standard, planlagt vedlikehold og fornyelse. For nye spor- og kontaktledningsanlegg som ikke erstatter gamle anlegg, (økt kapasitet utover dagens) tilsier erfaringstallene at de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene utgjør mellom to og fem pst. av investeringskostnadene. For mer teknologiske prosjekt som GSM-R og ERTMS, vil imidlertid de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene ligge mellom fem og ti pst. av kostnadsoverslaget. ERTMS vil i stor grad erstatte dagens anlegg, og nettokostnaden blir derfor noe lavere.

Økt behov for drift og vedlikehold av nye anlegg har hittil i stor grad vært dekt ved omprioriteringer og effektivisering innen drift, vedlikehold og ved redusert fornyelse. Nye anlegg i 2010 som øker behovet for drift og vedlikehold, omfatter bl.a. Sandnes – Stavanger og Lysaker stasjon.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Det er lagt til grunn et driftsbudsjett på 2 490 mill. kr. Dette er 17,5 pst. høyere enn saldert budsjett 2009. Økningen i driftsbudsjettet skyldes bl.a. økt lønnsvekst de siste årene, økt anleggsmasse, økt utdanning av jernbanefaglig personell/lokførerere, styrket håndtering av driftsavvik (trafikkinformasjon mv.), og behov for å styrke aktiviteten innen planlegging og utredning for å følge opp Nasjonal transportplan 2010–2019, samt nye utredninger av potensial for høyhastighetstog i Norge. Samferdselsdepartementet legger i styringsdialogen med Jernbaneverket stor vekt på at etaten skal drive effektivt og rasjonelt, jf. egen omtale under «Andre saker».

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, snørydding, strømforsyning til bygninger og tekniske installasjoner, sambandsleie, planlegging og utredninger og teknisk/administrativ støtte. I driftsbudsjettet inngår bl.a. trafikkstyring, drift av infrastruktur, sambandsleie, inkl. GSM-R, planleggingsoppgaver (utredninger, hovedplaner, FoU o.l.), lærlinger, omforming av elektrisk kraft, drift av Norsk jernbaneskole (ivaretagelse av jernbanespesifikk kompetanse), drift av Norsk Jernbanemuseum på Hamar og teknisk og administrativ støtte.

Nedenfor er det gitt en nærmere beskrivelse av de ulike driftsaktivitetene.

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon, service og informasjon til reisende, publikum, togselskapene og media.

Drift av infrastruktur omfatter driften av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, atkomster, parkeringsplasser og andre offentlige arealer som er nødvendig for de reisende. Dette medfører bl.a. en omfattende snøberedskap, og strø- og brøytingsoppgaver på stasjoner, i spor, på terminaler og skifteområder i vintersesongen og rydding/rehold i sommersesongen. Dette er oppgaver som delvis utføres av eksterne og delvis av eget personell, avhengig av lokalisering, omfang og type. I tillegg kommer kostnader for banedrift. Dette er kostnader tilknyttet lokaler, strøm o.l.

Teknisk og administrativ støtte: Jernbaneverket har arbeidet systematisk for å redusere kostnadene til administrative og tekniske støttefunksjoner. Fra 2003 til 2006 ble antall ansatte innen disse funksjonene redusert med om lag 100 medarbeidere, ikke minst gjennom etablering av Fellestjenester på Hamar for samlet administrativ støtte til hele Jernbaneverket. Også i 2010 vil Jernbaneverket arbeide videre med å identifisere mulige områder og tiltak for ytterligere kostnadsreduksjoner. I 2010 er det behov for å øke ressursbruken til planlegging for å følge opp den betydelige satsingen som følger av Nasjonal transportplan 2010–2019.

Norsk jernbaneskole: Driftsbudsjettet omfatter også driften av lokomotivførerutdanningen som offentlig fagskole. Til drift av Norsk jernbaneskole settes det av om lag 32 mill. kr knyttet til lokomotivførerutdanning. Intern kursvirksomhet for Jernbaneverket, togselskaper og entreprenører dekkes gjennom kursavgifter fra berørte enheter i Jernbaneverket og fra selskapene. Behov for nye medarbeidere og kompetanseutvikling både hos togselskapene, hos Jernbaneverket og hos private entreprenører har økt den senere tid. Særlig har behovet for lokomotivførere økt kraftig. Det siste innebærer at det fra og med 2010 tas inn 160 lokomotivførerstudenter pr. år. Dette er 50 mer enn gjennomsnittet de to siste årene. For å møte det økte behovet for kompetansetiltak i sektoren bygges det nye lokaler for jernbaneskolen. Videre etableres det et simulatorsenter i samarbeid med Flytoget AS. Arbeidet ble påbegynt i 2008. Det settes av 18 mill. kr for å fullføre dette i 2010.

Norsk Jernbanemuseum: Siden 1896 har Norsk Jernbanemuseum hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og jernbanens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. Til drift av Norsk Jernbanemuseum på Hamar er det beregnet om lag 15 mill. kr i 2010.

Fellestjenester: Fellestjenester ble etablert 2004 for å sentralisere en rekke administrative oppgaver og gi en bedre kvalitet og effektivitet og mulighet for ensartet bruk av regler og retningslinjer. Fellestjenester har i hovedsak ansvar for regnskap, lønn, personal og arkivtjenester.

Fellesprosjekter: For å bedre kvaliteten og effektiviteten i administrative aktiviteter gjennomfører Jernbaneverket en rekke ledelses- og personalmessige kompetanseutviklingsprogram. I tillegg må IKT-systemene fornyes og forbedres, bl.a. kan nevnes eHandelsprosjekt. Videre legges det opp til en forbedret IKT-støtte i kundeinformasjonen.

Vedlikehold

Vedlikeholdet av infrastrukturen deles inn i korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelse. Korrektivt vedlikehold omfatter feilretting og beredskap. Forebyggende vedlikehold omfatter inspeksjoner og kontroller, samt tiltak som eksempelvis revisjoner, komponentskifte, sporjustering og skinnsliping mv. for å opprettholde funksjonaliteten i anleggene og oppnå forutsatt levealder. Fornyelse er utskifting av komplette anlegg eller systematisk utskifting av deler av anlegget på definerte strekninger.

Det foreslås å avsette 1 897 mill. kr til vedlikehold, som er 215,9 mill. kr mer enn i saldert budsjett for 2009, dvs. en økning på 12,9 pst. Oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling skal prioriteres. I tillegg til sikkerhet er det viktig å forbedre punktligheten i togtrafikken i Oslo-området. Dette innebærer en prioritering av korrektivt og forebyggende vedlikehold, spesielt i dette området. Hensynet til sikkerhet kan innebære økt risiko for saktekjøringer på det øvrige nettet.

Vedlikeholdsinnsetningen fordeles med om lag 237 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 555 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 1 105 mill. kr til fornyelse av anlegg.

Av avsatte midler til vedlikehold vil om lag 65 mill. kr benyttes til vedlikehold av omformere i strømforsyningen. Det vil bli gjennomført forberedelser til ballastrens på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det er bl.a. avsatt om lag 100 mill. kr til fornyelse av Bergensbanen og om lag 174 mill. kr til fornyelse av Dovrebanen for å få redusert saktekjøring.

I Oslo-området (Oslo S-Lillestrøm/Ski/Asker-Spikkestad), inkl. Oslo-tunnelen, prioriteres fullføring av arbeidene med de ekstraordinære strakstiltakene som ble satt i gang i 2008. Jernbaneinfrastrukturen i Oslo er den mest trafikkerte i Norge

med ca. 900 tog pr. døgn på Oslo S og ca. 600 tog pr. døgn gjennom Oslostunnelen. Dette gjør trafikkavviklingen i Oslo-området særlig følsom for driftsavvik. De mer langsiktige ekstraordinære fornyelsestiltakene i Oslo-området bevilges over post 30 Investeringer i linjen.

På Ofotbanen vil det bli gjennomført fornyelsesarbeider for ca. 50 mill. kr. Slitasjen på denne banen er spesielt høy pga. malmtrafikken. Det vil også bli utført skinne-, sville- og sporveksselfornyelser på andre strekninger der behovet er størst. Disse fornyelsene spres over hele nettet og utføres primært for å ivareta sikkerheten og begrense risikoen for saktekjøringer.

På streningen Egersund – Sandnes pågår det et arbeid med ombygging av kontaktledningsanlegg til en teknologi basert på autotransformatorer som kan redusere det framtidige behovet for fornyelse av omformerstasjoner. I 2010 vil det bli satt i gang tilsvarende fornyelsesarbeider på strekningen Moss – Kornsjø.

Arbeidet med fornyelse av sikringsanlegg på Kongsberg stasjon fortsetter med sikte på fullføring i 2010. Det pågår et arbeid for å vurdere muligheten for å bygge om prioriterte stasjoner til fjernstyring. Det vil bli tatt i bruk akseltellere på prioriterte strekninger for å kunne fjerne sporfelt som er en viktig kilde til punktlighetsforstyrrelser.

Deler av teleanleggene vil bli fornyet for å muliggjøre en mer effektiv utnyttelse av aksessnettet.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 74,7 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Anslaget er basert på ordinær drift og vedlikehold på banen. Standarden er tilfredsstillende og punktlighetsproblemer for Flytoget skyldes ikke strekningen Etterstad-Gardermoen, men strekningen Asker-Oslo S-Etterstad.

Det foreslås å sette brukerbetalingen på kap. 4350, post 07, til samme beløp som drifts- og vedlikeholdsposten, dvs. 74,7 mill. kr, slik at avgiftssatsene for brukerbetalingen av Gardermobanen holdes reelt på samme nivå som i 2009. Med planlagte aktiviteter utover ordinært vedlikehold innebærer dette en viss nedbygging av det «fiktive fondet» de nærmeste årene. Det akkumulerte overskuddet fra brukerbetaling av Gardermobanen var ved utgangen av 2008 på 41,7 mill. kr. Samferdselsdepartementet mener at det akkumulerte overskuddet over tid bør reduseres til omkring 20 mill. kr. Det legges opp til å bruke samme definisjon på «vedlikehold» på post 25 som på post 23, dvs. at fornyel-

ser skal inkluderes. Dette vil på sikt gi et noe høyere nivå på vedlikeholdet når tekniske anlegg på Gardermobanen skal fornyes.

Post 30 Investeringer i linjen.

Det foreslås bevilget 3 763,6 mill. kr til investeringer. Dette er en økning på 564,5 mill. kr, eller 17,6 pst. fra saldert budsjett 2009.

Innenfor rammen av foreslått bevilgning på post 30 Investeringer i linjen, legger Samferdselsdepartementet opp til å prioritere rasjonell framdrift og slutføring av igangsatte prosjekter, herunder dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika, dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg, Gevingå-

sen tunnel, dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen. I tillegg prioriteres videreføring av fjernstyringsprosjektet Mosjøen-Bodø og planlegging av investeringsprosjekter som inngår i Nasjonal transportplan 2010–2019.

I tillegg prioriteres tiltak under programområdene. Omtalen av investeringsforslaget er gruppert i nyanlegg, planleggings- og prosjekteringsoppgaver og programområder. Programområdene er delt inn i sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter medregnet kundeinformasjonsprosjekter.

I investeringstabellen under er også tatt med post 31 og post 33 for å få en samlet oversikt over investeringsbudsjettet. Postene 31 og 33 har egne omtaler nedenfor.

(i mill. kr)

Prosjekter	Styringsramme/-kostnadsoverslag	Forbruk tom. 2009	Forslag 2010	Anslag 2011
Lysaker stasjon	1 144	1 181,0	15	0
Lysaker – Sandvika	3 173	2 125,1	650	361
Dobbeltspor Sandnes – Stavanger	2 215	1 930,3	285	0
Fjernstyring Mosjøen – Bodø	626	399,1	50	100
Bergen st – Fløen	308	139,8	50	78
Gevingåsen tunnel	654	290,0	140	200
Barkåker – Tønsberg	1 531	373,9	530	530
Sum nyanlegg			1 720	1 269
Oslo-prosjektet	2 054	–	470	557
Sum Planlegging og grunnerverv			705	
Sikkerhet			144	
Kapasitetsøkende tiltak			446	
Stasjoner og knutepunkter			278	
Sum programområder			868	
Sum post 30			3 763	
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski			130	220
Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS		15	25	20
Sum jernbaneinvesteringer			3 918	

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Videreføring av utbyggingen til fire spor fra Skøyen mot Asker er et av de viktigste jernbaneprosjektene i Nasjonal transportplan 2006–2015. Drammenbanen har i dag en så høy trafikkbelastning at den er svært sårbar for forsinkelser. Kapasiteten på strekningen er 12–13 tog i timen i hver retning og

er fullt utnyttet i rushtidsperiodene. Trafikken på Drammenbanen er sammensatt og består av fjerntog på Sørlandsbanen og Bergensbanen, regiontog på Vestfoldbanen, flytog, lokaltogpendlene til Kongsberg, Drammen, Spikkestad og Asker, samt godstog mellom Øst-, Sør- og Vestlandet.

Strekningen Lysaker-Asker gjennomføres i tre utbyggingsetapper: Sandvika-Asker ble åpnet i

august 2005, Lysaker stasjon ble åpnet i september i 2009 og Lysaker-Sandvika som planlegges å være ferdig 2011.

Jernbaneverket arbeider med ny ruteplan for Oslo-regionen, bl.a. etter innspill fra NSB og Flytoget med sikte på å utnytte mulighetene som den nye infrastrukturen mellom Lysaker og Asker gir fra 2012. Avhengig av trafikkstrukturen, dvs. antall lokaltog, fjerntog, godstog, stoppmønster og vendesporløsninger, hastighetsprofiler mv., vil hele strekningen Oslo-Asker ha en kapasitet i 2012 på 20–24 tog i timen i rushtrafikken, mot dagens kapasitet på 12–13 tog til Asker.

Lysaker stasjon

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Det omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkl. ny jernbanebru over Lysakerelva og ny busstasjon. Nye Lysaker stasjon ble åpnet i september 2009.

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2005, med en kostnadsramme på 1 241 mill. kr og en styringsramme på 1 144 mill. kr. Som følge av kostnadsøkninger ved prosjektgjennomføringen (bl.a. kostnader for avbøtende tiltak på grunn av at stasjonen ligger i kurve), er prognosen for sluttkostnad økt sammenliknet med styringsrammen. Med en kostnadsøkning på om lag 50 mill. kr er prognostisert sluttkostnad 1 195 mill. kr, noe som er innenfor fastsatt kostnadsramme.

Det foreslås avsatt 15 mill. kr til slutføring av prosjektet i 2010.

Lysaker – Sandvika

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Prosjektet omfatter 6,7 km nytt dobbeltspor. Den nye traseen går i en 5,7 km lang tunnel under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet og på hver side av den eksisterende Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon.

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2006 med en kostnadsramme på 3 628 mill. kr og en styringsramme på 3 173 mill. kr. Det er inngått kontrakter på alle entrepriser. Det var gjennomslag i Bærumstunnelen sommeren 2009. I 2010 vil det pågå arbeid med rømningskonsept og etterarbeider i tunnelen. De etterfølgende jernbanetekniske arbeidene vil pågå fram til 2011. Prosjektet er planlagt å være ferdig sommeren 2011. Det foreslås avsatt 650 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2010.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Utbygging fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er sist omtalt i St.prp. nr.1 (2008–2009). Dobbeltsporet åpnes 19.10.2009 med et midlertidig sikringsanlegg type NSI-63. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det i dag lokaltog med halvtimes frekvens i tillegg til region- og fjern- tog. Godstrafikken på strekningen opphørte da godsterminalen på Ganddal ble tatt i bruk i januar 2008. Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder. De tekniske anleggene har passert den teknisk- og økonomiske levetid. Parallelt med utbyggingen av det nye sporet gjennomføres det også en omfattende fornyelse av det eksisterende sporet.

I prosjektet inngår bygging av tre nye holdeplasser; Gausel, Jåttåvågen og Paradis, samt oppgradering og flytting av eksisterende holdeplass på Mariero. Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger vil gi en potensiell kapasitet som er om lag fem ganger høyere enn dagens kapasitet, og gir rom for hyppigere avganger og redusert reisetid som legger til rette for å overføre trafikk fra veg til bane.

Kostnadsrammen for prosjektet er 2 568 mill. kr og styringsrammen er 2 215 mill. kr. Dette inkluderer en fornyelsesdel på 180 mill. kr som er bevilget over kap. 1350, post 23, i 2008 og 2009.

En ny type signalanlegg, Merkur, som var planlagt brukt på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, ble ikke godkjent av Statens jernbanetilsyn. Dette er sist omtalt i St.prp. nr. 72 (2008–2009). For å kunne ta i bruk dobbeltsporet som planlagt, benyttes det derfor et midlertidig sikrings- og signalanlegg, type NSI-63. Det skal etableres et permanent sikrings- og signalanlegg på strekningen innen tre år. Det midlertidige sikringsanlegget innebærer at dobbeltsporet driftes som to separate enkeltspor og gjør at dobbeltsporet får mindre driftsflexibilitet enn med et permanent sikringsanlegg. Dette gir banestrekningen lavere kapasitet ved driftsavvik. Samferdselsdepartementet vil komme til bake til Stortinget når det foreligger nærmere avklaring om permanent sikringsanlegg på Sandnes-Stavanger.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 72(2008–2009). Videre er prosjektet fjernstyring Mosjøen-Bodø omtalt i St.prp. nr. 67 (2008–2009), da 100 mill. kr av den avsatte bevilgningen ble omdisponert til andre jernbanetiltak.

Utbyggingen er delt inn i to atskilte prosjekter; Grong-Mosjøen og Mosjøen-Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen ved at alle kryssingsspor (herunder stasjoner) kan tas i bruk, og gi en vesentlig forbedret og mer fleksibel driftssituasjon på Nordlandsbanen med bedre punktligghet og regularitet for alle togtyper. I tillegg vil driftskostnadene reduseres ved at dagens driftsmodell med manuell togekspedering avvikles. Dette vil også forenkle og effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Fjernstyring på strekningen Grong-Eiterstraum tas i bruk i løpet av 2009, med Eiterstraum stasjon som grensestasjon mot Mosjøen stasjon. Mosjøen stasjon, som tidligere var en del av Grong-Mosjøen, flyttes over i delprosjektet Mosjøen-Bodø, da Mosjøen stasjon var planlagt med Merkur sikringsanlegg.

Mosjøen-Bodø skulle opprinnelig være ferdig i 2009, men er nå betydelig forsinket. Dette skyldes i hovedsak forsinkelser knyttet til Merkur sikringsanlegg. Nærmere avklaringer vil først kunne skje når forholdene rundt Merkur er avklart. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 72 (2008–2009) og omtale under «Andre saker». Samferdselsdepartementet gjennomførte en ekstern gjennomgang av prosjektet, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 242 (2007–2008). På grunn av forlenget byggetid, krav til tekniske løsninger, inkl. krav i ny sikkerhetsforskrift og markedsmessige forhold, ble kostnadsoverslaget revidert basert på ny usikkerhetsanalyse. Prosjektet har nå en kostnadsramme på 658,4 mill. kr og en styringsramme på 626 mill. kr, basert på at det skulle bli ferdig innen utgangen av 2009. Usikkerheten knyttet til kostnadsoverslaget i prosjektet er vesentlig økt og henger sammen med prosessen rundt Merkur sikringsanlegg og når prosjektet kan bli ferdig. Prognosen for ferdigstillelse av fjernstyringen er tre år etter en såkalt generisk godkjenning av Merkur, eller valg av ny type sikringsanlegg. Kostnads- og styringsrammen for prosjektet må revideres når det foreligger nærmere avklaring av valg av sikringsanlegg på strekningen.

Det foreslås avsatt 50 mill. kr til prosjektet for videreføring av utvendige signalarbeider som er uavhengig av valg/utbygging av sikringsanlegg/Merkur. Disse arbeidene er ferdige på strekningen t.o.m Lønsdal i 2009, og vil videreføres fram t.o.m Otteråga i 2010.

Dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Strekningen fra Bergen stasjon til Fløen (åpningen på Ulriken tunnel) er 1,3 km lang. Kapasitetsøkning oppnås ved å bygge ut dobbeltspor på

strekningen Bergen stasjon-Fløen, inkl. utskifting av signalanlegget. Utbyggingen gir god tidsbesparelse for utgående godstog, samt noe effekt for inngående godstog og persontog. Prosjektet ble tatt opp til bevilgning i 2007. Jernbaneverket har gjennomgått og revidert planene for prosjektet. Det ble utført en ny tilstandsvurdering av signalanlegget på Bergen stasjon. Usikkerhetsanalyse av prosjektet ble gjennomført i november 2007. Kostnadsoverslaget for prosjektet er 308 mill. kr.

I 2009 er byggeplanleggingsarbeidet videreført for dobbeltsporet, inkl. den signaltekniske prosjekteringen, med utarbeidelse av tilbudsgrunnlag for nytt sikringsanlegg. Noen forberedende arbeider som vil bedre sikkerheten og gi mer effektiv godshåndtering ved Bergen stasjon utføres i 2009. Med bakgrunn i byggeplanleggingen og forberedende arbeider, har Jernbaneverket satt i gang en ny revisjon av kostnadsoverslaget. Mye tyder på at arbeidene på Bergen stasjon-Fløen kan bli mer omfattende enn det som ligger til grunn for godkjent hovedplan og foreliggende kostnadsoverslag, bl.a. med hensyn omfanget av fornyelse av eksisterende infrastruktur og usikkerhet knyttet til signal- og sikringsanlegg.

Jernbaneverket har utfordringer med kapasiteten knyttet til signaltekniske arbeider, og dette er en kritisk faktor for framdriften i prosjektet. Tiltak i prosjektet har begrenset effekt før nytt sikringsanlegg er på plass.

Det foreslås å avsette 50 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2010.

Gevingåsen tunnel

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 37 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 (2008–2009). I statsbudsjettet for 2009 ble det prioritert midler til byggestart av prosjektet, slik at masseuttak fra tunnelen kunne benyttes til den planlagte utvidelsen på Trondheim lufthavn, Værnes. Detaljplanarbeidet og ekstern kvalitetssikring (KS2) ble gjennomført i 2008. Gevingåsen tunnel har en kostnadsramme på 740 mill. kr og en styringsramme på 654 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i mai 2009. Det er inngått avtale med Avinor AS om levering av steinmasser til Trondheim lufthavn, Værnes.

Gevingåsen tunnel gir 1,7 km kortere linje enn eksisterende trase og korter ned kjøretiden med om lag fem minutter på strekningen Trondheim-Steinkjer. Videre gir prosjektet økt kapasitet på strekningen mellom Hell og Hommelvik og reduserer vedlikeholdsbehovet på strekningen. Prosjektet planlegges å være ferdig i 2011.

Det avsettes 140 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2010.

Barkåker – Tønsberg

Nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg på Vestfoldbanen ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Anleggsstart var i mars 2009. Parsellen har en lengde på 7,7 km, inkl. tilkoblinger til eksisterende jernbanetrase. Nytt dobbeltspor utgjør 5,4 km, hvorav 1,6 km vil gå i tunnel. Parsellen avsluttes om lag 300 meter nord for Tønsberg stasjon. Det skal i tillegg gjøres en del jernbanetekniske arbeider på Tønsberg stasjon og trafikkretningen på sløyfa i Tønsberg sentrum skal snus. Dette vil gi tre til fire minutter reisetidsreduksjon på strekningen Tønsberg-Oslo, og vil bidra til mer effektive togkryssinger med dagens ruteopplegg. Prosjektet er kvalitetssikret (KS2) med en kostnadsramme på 1 702 mill. kr og en styringsramme på 1 531 mill. kr, inkl. fornyelse av jernbaneteknisk anlegg på Tønsberg stasjon. Prosjektet er planlagt å være ferdig i november 2011.

Det avsettes 530 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2010.

Hovedplan for Oslo-området – ekstraordinær fornyelse

Prosjektet er omtalt og prioritert under investeringer i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Det foreslås avsatt 470 mill. kr til langsiktige fornyelsestiltak i Oslo-området i 2010.

Det har forekommet flere hendelser i og rundt Oslo S-området som har medført forsinkelser og stopp i togtrafikken. For å oppnå ønsket kvalitetsnivå er det behov for å gjøre ekstraordinære tiltak både på strekningen Lysaker-Etterstad, inkl. Oslo S og Oslo-tunnelen, og på innerstrekningene Oslo S-Lillestrøm (Hovedbanen), Oslo S-Ski, og Lysaker-Asker (Drammenbanen). Kostnadsestimater for de langsiktige fornyelsestiltakene i hovedplanen er anslått til om lag 2,1 mrd. kr i perioden 2010–2013. Jernbaneverket har utarbeidet en hovedplan for strekningen Lysaker-Etterstad som angir behovet for utbedringer. Arbeidene startes i 2010 og planlegges å være ferdige i 2012. På strekningen Etterstad-Lillestrøm vil arbeidet starte i 2010 for å forbedre oppetiden ved å foreta en forsert syklisk fornyelse. Tilsvarende arbeid vil deretter gjøres på de øvrige strekningene i området.

På grunn av stor trafikkmengde, rutemessige korte driftspauser og vanskelig atkomst til sporanleggene er utbedringer av denne infrastrukturen en stor utfordring og spesielt krevende med henblikk på rigg, drift og koordinering av tiltakene.

For tiltakene på strekningen Lysaker-Etterstad er kostnadsoverslaget på 888 mill. kr, mens for til-

takene på de øvrige strekningene i Oslo-området er kostnadsoverslaget på 1 166 mill. kr.

Planlegging og grunnverv

Det foreslås å avsette 705 mill. kr til planlegging og grunnverv til nye anlegg. Planlegging omfatter utarbeidelse av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner og i noen tilfelle hovedplanlegging for prosjekter som er prioriterte ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Innenfor avsatt beløp inngår planlegging av tiltak i forbindelse med Ruteplan 2012, ekskl. tiltak på Ski stasjon som føres på en egen ny post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S-Ski. I det følgende omtales de største prosjektene som er prioritert under planlegging i 2010.

ERTMS – erfaringsstrekning

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 37 (2008–2009). Hovedtyngden av Jernbaneverkets signal- og sikringsanlegg ble bygd på 1960- og 1970-tallet og er modent for utskifting. Jernbaneverket har utarbeidet en strategi for å fornye signalsystemene basert på ERTMS-standarden. ERTMS-utbyggingen er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Utbyggingen er foreløpig kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. kr. Første fase i ERTMS-utbyggingen er å etablere en erfaringsstrekning på Østfoldbanens østre linje. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre KS1 av Jernbaneverkets signalstrategi. Erfaringsstrekningen, Østfoldbanens østre linje, vil gi erfaringer med den nye teknologien og de trafikale forhold for å ta dette i bruk. Samtidig med bygging av et nytt signalsystem blir strekningen fjernstyrt. Hovedplan ble utarbeidet i 2009. Detaljplanarbeid ble startet i 2009 med sikte på en utbygging på østre linje som er ferdig i 2014. I 2010 planlegger Jernbaneverket å gjøre ferdig detaljplan og sende ut tilbudsunderlag. Kostnadene i forbindelse med detaljplanleggingen inkluderer videreføring av utviklingsarbeidet for ERTMS ombordutrustning for Norge (EOS).

Holm – Holmestrand – Nykirke

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal Transportplan 2010–2019. Dobbeltspor Holm-Nykirke på Vestfoldbanen består av parsellene Holm-Holmestrand og Holmestrand-Nykirke. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet i de tre berørte kommunene. Arbeidet med

utarbeidelse av byggeplan for parsellen Holm-Holmestrand startet ved årsskiftet 2008/2009. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) ble det varslet at Jernbaneverket vil vurdere ulike løsninger for Holmestrand stasjon for å oppnå økt hastighetsstandard og en bedre stasjonsløsning. På denne bakgrunn er Jernbaneverket i ferd med å avslutte arbeidet med ny reguleringsplan basert på en løsning med Holmestrand stasjon i fjellet, med to forbikjøringsspor på stasjonen for å kunne legge til rette for en høyere hastighetsprofil over parsellen. Jernbaneverket følger fastlagt planleggingsprosedyre i forbindelse med tilretteleggingen for høyere hastighet opp til 250 km/t. En sammenhengende utbygging på strekningen Holm-Nykirke gjør det mulig å realisere prosjektet 3–4 år tidligere enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Tilpasningene til høyere hastighetsstandard, stasjon i fjellet og kortere byggetid, vil samlet sett ikke gi vesentlig økte kostnader for prosjektet. Dette er i samsvar med målene om effektiv ressursutnyttelse og sammenhengende utbygging, slik de er fastsatt i Nasjonal transportplan 2010–2016.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det gjennomføres KS2 for hele prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke når det foreligger godkjent reguleringsplan for en alternativ løsning med stasjonen i fjell i Holmestrand. Reguleringsplanen for stasjon i fjellet skal etter planen behandles i kommunen høsten 2009. Foreløpige kostnadsanslag basert på stasjon i dagen utgjør for hele prosjektet 4 369 mill. kr, fordelt med 2 285 mill. kr på Holm-Holmestrand og 2 084 mill. kr på Holmestrand-Nykirke. Endelige kostnadsrammer med styringsrammer vil bli fastsatt når det er gjennomført KS2 for hele prosjektet.

Innenfor planlegging og grunnverv er det avsatt 280 mill. kr til videre planlegging og mulig start i 2010, med mulig ferdigstilling i 2014/2015. Start av prosjektet i 2010 avhenger av gjennomført kvalitetssikring (KS2) og Stortingets behandling av denne. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført.

Eidsvoll-Hamar

Prosjektet ble senest omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.prp. nr. 37 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 (2008–2009). Jernbaneverket gjennomfører i samarbeid med Statens vegvesen detalj- og reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor på Dovrebanen og ny E6 på den 17 km lange strekningen mellom Minnesund og Kleverud. Strekningen utgjør en del av den 60 km lange

dobbeltsporstrekningen som planlegges mellom Eidsvoll og Hamar. På store deler av strekningen mellom Minnesund og Kleverud er ny vegtrasé og jernbanetrasé planlagt parallelt og relativt nær hverandre. Både planlegging og etterfølgende utbygging av jernbane- og veganlegg er forutsatt gjennomført som et fellesprosjekt. Det er påvist mulige gevinster i størrelsesorden 300–400 mill. kr ved felles gjennomføring. En parallell utbyggingsperiode av veg og bane betinger gjennomføring av en del forberedende arbeider for å ivareta drift på Dovrebanen gjennom hele utbyggingsperioden. Disse arbeidene bør gjennomføres i 2010 og 2011 for å muliggjøre byggestart i 2012. Som grunnlag for dette arbeidet foreligger det en godkjent kommunedelplan for nytt dobbeltspor på hele strekningen fra Eidsvoll til Sørli.

For å oppnå god anvendelse av steinmasser fra E6-utbyggingen mellom Dal og Minnesund tilrettelegger Jernbaneverket for utvidelse av eksisterende trasé langs Dovrebanen mellom Eidsvoll og Doknes i henhold til godkjent kommunedelplan. Reguleringsarbeid for dette arbeidet er igangsatt. Arbeidet finansieres i 2009 av midler tildelt ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 39 (2008–2009). Utfyllingen kan danne grunnlag for forlengelse av kryssingsspoet på Eidsvoll stasjon og etablering av et vendespor for håndtering av endret ruteoppsett for trafikkavviklingen i 2012. Etablering av en forlengelse av kryssingsspoet mellom Eidsvoll og Doknes er en forutsetning for å oppnå ønsket kapasitetsgevinst av dobbeltsporutbyggingen på strekningen Minnesund-Kleverud-Steinsrud. Det er satt av midler til dette under programområdet for kapasitetsøkende tiltak.

Det foreslås å avsette 165 mill. kr til videre prosjektering og forberedelse for bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Minnesund-Kleverud og gjennomføring av nødvendige forberedende arbeider for å sikre avvikling av togtrafikken i utbyggingsperioden. Dette legger til rette for en samtidig utbygging av veg og jernbane på strekningen, noe som vil gi store gevinster totalt sett.

Alnabru godsterminal, containerterminal sør (byggetrinn1)

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Jernbaneverket har arbeidet videre med kvalitetssikring av konsept i godkjent hovedplan og vurdert denne opp mot den framlagte godsstrategien. Resultatet av dette arbeidet viser at vedtatt hovedplan ikke dekker framtidige behov for kapasitet og effektivitet for det nasjonale knutepunktet innen godstransport på jernbane. Basert på dette

er det gjennomført en ny utredning som tar hensyn til prognoser gitt i godsstrategien, optimalisert logistikk for ankomst av gods, internttransport, depoter, løftekapasiteter og sporkapasiteter på terminalen. For å oppnå en driftsmessig komplett og funksjonell terminal har det vært nødvendig å ta med ankomst- og hensettingsspor, samt atkomstområde for biltrafikken.

Utredningen angir muligheter for en etappevis utbygging med mål om dobling av godsmengden i 2020, en tredobling i 2040 og videre optimalisering og effektivisering av håndtering av gods og volumer etter 2040. Terminalen er forutsatt utbygd i fire byggetrinn. Hvert byggetrinn er utformet slik at nødvendige optimaliseringer kan gjennomføres dersom marked og eller konsepter endres i vesentlig grad.

Det legges til rette for konkurranseutsettelse av terminaldriften. Det er en forutsetning at togselskapene får lik tilgjengelighet til verkstedfunksjoner for lokomotiver og godsvogner, hensettingsspor og terminaltjenester.

Foreløpige beregninger viser behov for å øke terminalarealene fra dagens 500 dekar opp mot 1 000 dekar på sikt for å legge til rette for en tredobling av godsmengdene.

I 2010 videreføres planleggingen slik at prosjektet kan være klargjort for ekstern kvalitetssikring KS2 i 2011. I 2010 planlegges det å fullføre hovedplan og starte detaljplanarbeidet for første byggetrinn. Jernbaneverket gjennomfører også mindre kapasitetsøkende tiltak på dagens godsterminal for å holde tritt med markedet. I 2009/2010 utvides atkomstområdet til terminalen og depot for semihengere økes.

Farriseidet – Porsgrunn

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 37 (2008–2009) og St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Strekningen Farriseidet – Porsgrunn har en lengde på 22,8 km. Traseen går dels langs eksisterende E18, og dels i tunnel. I alt sju tunneler utgjør 14,5 km. Banen er planlagt som enkeltsporet bane med to kryssingsmuligheter. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra 34 minutter til 12 minutter.

Prosjektet er delt i to delparseller; parsell 12.1 er i Larvik kommune, mens parsell 12.2 er i Porsgrunn kommune. Reguleringsplan er godkjent for hele prosjektet som enkeltsporet bane. Prosjektet har et foreløpig kostnadsestimat som enkeltsporet bane på om lag 3,8 mrd. kr. Jernbaneverket arbeider med utredninger av dobbeltspor med høyere hastighetsstandard på strekningen, i samsvar med Nasjonal transportplan 2010–2019. Som dobbelt-

spor er kostnaden anslått å øke med om lag 40 pst. til 5,3 mrd. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en vurdering av evt. bygging av dobbeltspor på Farriseidet-Porsgrunn når utredningene er nærmere avklart.

Ulriken tunnel

Prosjektet er prioritert med start i første planperiode i Nasjonal transportplan 2010–2019 og omfatter bygging av en ny tunnel mellom Arna stasjon og Fløen, samt ombygging av Arna stasjon. Målet med tiltaket sammen med prosjektet Bergen-Fløen, er å øke kapasiteten mellom Arna stasjon og Bergen stasjon. Hovedplanlegging pågår og er ferdig i 2009. Prosjektet har et foreløpig kostnadsestimat på 1 540 mill. kr.

Programområder

Programområdene omfatter tiltak innenfor sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter, inkl. tiltak for bedret kundeinformasjon. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette samlet 868 mill. kr til tiltak under programområdene.

Sikkerhet

Programområdet sikkerhet omfatter planlegging, organisering og utførelse av investeringstiltak med formål å forbedre trafikkikkerheten. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet. Det overordnede målet for nye tiltak (både innen drift og vedlikehold og for investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. En samlet vurdering av foreliggende risikobilde tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Sikkerheten på det norske jernbanenettet er gjennom de siste tiårene gradvis forbedret med tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger. Fortsatt er det enkelte områder hvor slike feilhandlinger kan føre til ulykker, men Jernbaneverket gjennomfører suksessivt mindre tiltak for å forbedre og supplere tekniske barrierer for å redusere mulighetene for uønskede hendelser. Mange tiltak til rassikring er også en naturlig del av vedlikeholdet og inngår som en del av vedlikeholdsbudsjettet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt utbedringer.

Selv om antall planoverganger og antall ulykker er redusert betydelig de siste årene, vurderes planoverganger fortsatt som en risikofaktor på det norske jernbanenettet. Det er derfor fortsatt nødvendig å bruke midler på å nedlegge eller sikre slike overganger.

Forskrift om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) stiller nye krav til utforming av de eksisterende planovergangene på jernbanenettet. Det er foreløpig anslått at ca. 950 planoverganger må bygges om de kommende år for å tilfredsstillе forskriftens krav. Innenfor tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for sikker selvevakuering (nøddlys, evakueringsskiltning), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak.

For å kunne identifisere forhold som bidrar til risiko og derigjennom prioritere tiltak som kan øke sikkerheten, analyseres alle jernbanestrekninger systematisk. Analysene viser at bl.a. sammenstøt tog-tog og tog-annet objekt er en forholdsvis stor risikofaktor og av noe økende betydning de siste årene. Dagens sikringsanlegg og ATC har høy alder og er basert på gammel teknologi. Det vil derfor være behov for utskiftning av disse anleggene i de kommende årene og må sees i sammenheng med en framtidig innføring av ERTMS (European Rail Traffic Management System) på det norske jernbanenettet. Endringer i klima de senere år har ført til flere uhell knyttet til ras. Utviklingen krever økte investeringer i rassikring og bedre varslingsrutiner og prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold.

Det foreslås å avsette 144 mill. kr til programområdet sikkerhet.

Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter mindre tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre investeringstiltak som omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor,

modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret bane-strømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne mv. I tillegg er det behov for prosjektering og forberedelse av nye kapasitetsøkende tiltak. Regjeringen ønsker å utnytte transportkapasiteten på jernbane mest mulig og vil etablere en ordning med tilskudd til utbygging av private sidespor i 2010. Ordningen må notifiseres til ESA for å kunne bli godkjent som lovlig offentlig støtte. Målet med ordningen er å få mer gods over på jernbane.

I 2010 vil bevilgningen i hovedsak gå til videreføring av prosjektene Halden driftsbanegård på Østfoldbanen, Ualand kryssingsspor på Sørlandsbanen, oppgradering av strømforsyningen på Ofotbanen, Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen, Nodeland kryssingsspor på Sørlandsbanen og Drammen stasjon.

I 2010 vil det bli startet bygging av Frogner kryssingsspor på Hovedbanen, forlengelse av spor 13 på Lillestrøm stasjon og vendesporanlegg på Høvik.

Prosjektet Profilutvidelse Ofotbanen planlegges å være ferdig i 2010.

I 2009 ble det arbeidet med tre tømmerterminaler i Region nord (Formofoss, Koppang og Vestmo), samt start på en tømmerterminal i Region øst, Norsenga. Arbeidene videreføres i 2010. Likeledes videreføres arbeidet med oppgradering av CTC på Bergensbanen.

I tilknytning til godssatsningen på Sørlandsbanen planlegges det også start av detalj- og byggeplanlegging for ytterligere tre kryssingsspor på Sørlandsbanen (Ogna, Bryne og Nærbø).

Det foreslås å avsette 446 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak.

Spesifiserte prosjekter over fullmaktsgrensen på 50 mill. kr innenfor programområdet kapasitetsøkende tiltak

Tabellen under gir en oversikt over spesifiserte kapasitetsøkende tiltak på jernbanenettet i 2010.

Prosjektnavn	Beløp i mill. kr			
	Kostnads- overslag (P50)	Forbruk t.o.m. 2009	Forslag 2010	Anslag 2011
Halden driftsbanegård og sporombygging, Østfoldbanen	168,4	51,8	76,0	41
Drammen stasjon sportilpassing Flytog, Drammenbanen	54,5	57,8	10,0	
Lillestrøm spor 13, sporutvidelse, Hovedbanen	63,8	4,0	27,0	33
Jensrud kryssingsspor, Gjøvikbanen	110,2	25,0	33,0	52
Frogner kryssingsspor, Hovedbanen	100,0	2,0	25,0	75
Vendespor Høvik, Drammenbanen	217,0	17,0	50,0	80
Ualand kryssingsspor, Sørlandsbanen	52,8	28,0	24,0	1
Nodeland kryssingsspor, Sørlandsbanen	85,0	28,0	35,0	10
Stavanger omformerstasjon, Sørlandsbanen	126,7	32,5	55,0	38
Strømforsyning, Ofotbanen, Anleggsbidrag fra LKAB	66,9	42,9	24,0	1
Straumsnes kryssingsspor, Ofotbanen, forskuttering fra LKAB/MTAS	85,6			
Sum Spesifiserte kapasitetsøkende tiltak		313,1	359,0	

Halden driftsbanegård. Arbeider med planleggingen ble startet i 2007. Prosjektet skal legge til rette for en moderne og hensiktsmessig drift av regiontogene på Østfoldbanen og i tillegg forbedre og effektivisere oppstilling og skifting ved Halden stasjon. Revidert og justert hovedplan ble ferdig i 2008. I St.prp. nr. 1 (2008–2009) ble Halden driftsbanegård presentert med et kostnadsoverslag på 102,6 mill. kr. Gjennom detaljplanleggingen har Jernbaneverket funnet at noen områder var underestimerte, bl.a. gjelder dette masseutskifting, nedlegging av Grønland planovergang og anlegg for togselskapene. Nytt kostnadsoverslag for Halden driftsbanegård er nå 168,4 mill. kr. Halden driftsbanegård planlegges å være ferdig i 2011.

Drammen stasjon. Prosjektet omfatter tilpassinger på stasjonen for å legge forholdene til rette for at Flytoget kan betjene strekningen Drammen-Gardermoen. Prosjektet startet i 2007. Arbeidet med ombygging av sikringsanlegget på Drammen stasjon har blitt mer krevende enn forutsatt. Revidert plan for ombyggingen av sikringsanlegget innebærer ferdigstilling sensommeren/høsten 2010. Flytoget startet trafikk til/fra Drammen 30.08.2009, med to avganger i timen, og fra januar 2010 planlegges det å kjøre tre avganger i timen.

Lillestrøm spor 13: Det planlegges å forlenge spor 13 på Lillestrøm ut mot Kongsvingerbanen, slik at jernbanen kan krysse med lengre godstog uten å begrense kapasiteten over Lillestrøm stasjon. Hovedplanleggingen gjennomføres i 2009. Prosjektets kostnadsoverslag vil bli endelig fastsatt i samband med Jernbaneverkets godkjenning av

prosjektets hovedplan. Det planlegges å gjennomføre detalj- og byggeplanlegging, inkl. grunnerverv, i 2010 og starte byggearbeider ved årsskiftet 2010/11.

Jensrud kryssingsspor er et kapasitetsøkende tiltak på Gjøvikbanen i Nittedal kommune for å øke framføringskapasiteten for godstogene mellom Alnabru og Bergen. Ferdigstilling av prosjektet er avhengig av leveranse av nytt sikringsanlegg.

Ualand kryssingsspor omfatter forlengelse og ombygging av et eksisterende kryssingsspor på Sørlandsbanen. Sammen med andre kryssingsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal.

Nodeland kryssingsspor er et kapasitetsøkende tiltak på Sørlandsbanen i nærheten av Kristiansand. Sammen med andre kryssingsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal. Eksisterende kryssingsspor vil bli forlenget og bygd om. Hovedplan er godkjent og reguleringsplan pågår. Detaljprosjektering er satt i gang med sikte på å starte anleggsarbeidene høsten 2009.

Ototbanen strømforsyning: Jernbaneverket inngikk i mars 2008 en avtale med LKAB/MTAS om anleggsbidrag til oppgradering av strømforsyningen på Ofotbanen, jf. St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008). Prosjektet vil være ferdig sommeren 2010. Kostnadsoverslaget for prosjektet er 66,9 mill. kr. Prognostisert kostnad er 75 mill. kr. Avtalt anleggsbidrag fra LKAB er 39,7 mill. 2007-kr. Dette beløpet skal indeksreguleres. Hele anleggsbidraget skal være innbetalt i 2010. Prognosen for inn-

betalinger ultimo 2009 er 26,3 mill. kr. Restbeløpet innbetales i 2010 når anlegget er ferdig. Det er avsatt 24 mill. kr til fullføring av prosjektet.

Straumsnes kryssingsspor på Ofotbanen ble startet i 2009 etter forskutteringsavtale med LKAB/MTAS. Prosjektet videreføres i 2010 og er planlagt å være ferdig i 2011. I Jernbaneverkets forskutteringsavtale med LKAB/MTAS er det lagt opp til at tilbakebetalingen skal skje i 2014–2015, krone mot krone uten renter, i samsvar med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 85,6 mill. kr. Det er i mai 2009 gjennomført en usikkerhetsanalyse hvor kostnadsoverslaget er økt til om lag 90 mill. kr.

Vålåsjo kryssingsspor: Prosjektet er et kapasitet-søkende tiltak på Dovrebanen i Dovre kommune. Sammen med andre kryssingsspor på Dovrebanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Oslo og Trondheim. Arbeidet med reguleringsplan og detaljprosjektering pågår med sikte på å starte anleggsarbeidene ved årsskiftet 2009/10. Prosjektet er et nytt kryssingsspor og er således avhengig av leveranse av nytt sikringsanlegg, og det er derfor noe usikkert når prosjektet vil kunne stå ferdig.

Vendespor Høvik: Etter at Vestkorridoren er ferdig, legges det opp til økt frekvens på togene til Lysaker, Sandvika og Asker. De togene som skal ha endepunkt på Lysaker stasjon må vendes så snart som mulig vest for Lysaker. Det planlegges derfor et vendeanlegg på Høvik. Hovedplanlegging for vendespor på Høvik gjennomføres i 2009. Prosjektets kostnadsoverslag vil bli fastsatt i forbindelse med Jernbaneverkets godkjenning av prosjektets hovedplan. Detaljplanarbeidet starter i 2009 og videreføres i 2010. Byggeplanlegging gjennomføres i 2010 med mulig byggestart i 2010.

Frogner kryssingsspor: Strekingen på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Kløfta er overbelastet. Prosjektet inneholder kryssingsspor og ombygging av Frogner stasjon. Hovedplanlegging for kryssingsspor ved Frogner gjennomføres i 2009 og detaljplanstart er planlagt høsten 2009. Detaljplan og byggeplan er planlagt å være ferdig i 2010. Byggestart planlegges høsten 2010. Prosjektets kostnadsoverslag vil bli fastsatt i forbindelse med Jernbaneverkets godkjenning av prosjektets hovedplan. Tiltaket øker kapasiteten på strekingen mellom Lillestrøm og Kløfta.

Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt

annen service. Tiltakene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt.

I 2010 vil bevilgningen bli brukt til å videreføre planlegging og starte ombygging av Voss stasjon og Holmlia stasjon. Videre vil forlengelse av plattformen i henhold til sikkerhetsforskriften, samt tiltak knyttet til kundeinformasjon bli prioritert. I tillegg vurderes det å bruke midler til opprusting av stasjonsbygningen på Drammen stasjon og etablering av parkeringshus i Drammen i samarbeid med andre aktører. Flyterminalen på Gardermoen skal utvides og i den forbindelse er det nødvendig å bygge om jernbanestasjonen på Gardermoen, slik at denne bedre integreres i den nye terminalen. Det foreslås også avsatt midler til dette prosjektet.

Det foreslås å sette av 278 mill. kr til programområdet stasjoner og knutepunkter.

Plattformforlengelser – sikkerhetsforskriften

Sikkerhetsforskriften stiller krav til utforming av eksisterende og nye stasjoner og holdeplasser på jernbanenettet, spesielt med hensyn til plattformenes lengde i forhold til lengden på tog som tillates å stoppe på stasjonen. Plattformlengden skal minst dekke alle dørene for av-/påstigning på persontog som stopper ved plattformen. Det er foreløpig anslått at om lag 140 plattformer må bygges om de kommende 10 år for å tilfredsstille forskriftens krav.

Statens jernbanetilsyn har gitt dispensasjon til å benytte korte plattformer. Det er fastsatt fire milepæler for utbedring av de enkelte plattformene til henholdsvis utgangen av 2009, 2012, 2015 og 2019. Planlegging for utbedring av de neste prioriterte plattformene startet i 2009 med sikte på å være ferdig i 2010. For å kunne videreføre planlegging og gjennomføring av noen av tiltakene foreslås det satt av 100 mill. kr til plattformforlengelser i 2010.

Jernbaneverket arbeider med å beregne de samlede kostnader for tiltakene, basert på erfaringstall fra gjennomførte prosjekter i 2009. I samsvar med Nasjonal transportplan 2010–2019 skal Jernbaneverket utarbeide nytte-/kostnadsanalyser av plattformforlengelsene som grunnlag for prioriteringen av tiltak, herunder anbefalinger om hvilke plattformer som skal opprettholdes og hvilke som anbefales nedlagt.

Publikumsinformasjon

Publikum etterlyser mer og bedre informasjon om jernbanetrafikken. Dette gjelder særlig ved større driftsforstyrrelser i togtrafikken som fører til forsinkelser og innstillinger. Informasjon til publikum

er derfor et prioritert område. For å øke kvaliteten på publikumsinformasjonen har Jernbaneverket og togselskapene etablert et felles prosjekt, og utarbeidet en handlingsplan for å bedre trafikkinformasjonen til publikum. Prosjektet skal ha fokus på aktiviteter som kan gi effekt på informasjonsområdet både på kort og lang sikt.

Informasjonen skal være lett tilgjengelig og universelt utformet. Ved trafikkproblemer (avvik) skal informasjonen være korrekt og spesifikk om årsak, hva som gjøres for å rette situasjonen, prognose og konsekvenser for trafikken med ventede forsinkelser, innstillinger og alternativ transport. Den samme gode informasjonen må være tilgjengelig i alle aktuelle kanaler og uavhengig av om kanalene driftes av togselskapene eller Jernbaneverket. Jernbaneverket utfører og planlegger flere målrettede tiltak for å innfri kundenes informasjonsbehov, bl.a.:

- Bedre samhandling med togselskapene om informasjon ut til kundene.
- Bedre dialog med publikum.
- Bedre rutiner og systemer for raskere og mer presis informasjon til kundene når det oppstår trafikkavvik.
- Bedre høytaleranlegg, flere anvisere og monitører med sanntidsinformasjon.
- Sanntidsinformasjon på mobiltelefon (SMS og wap).
- Sanntidsinformasjon og annen kundeinformasjon på internett.
- Fornyelse av de IKT-systemene som danner grunnlaget for trafikkinformasjon og annen kundeinformasjon.

I 2010 fortsetter Jernbaneverket arbeidet med å skifte ut høytalersystemene på stasjonene og utplassere flere monitører, i første rekke innenfor Intercitytriangelet, videreutvikling av IKT-infrastrukturen, slik at presisjonsnivået på høytalermeldinger og meldinger på monitører og anvisere blir bedre. En ny IKT-infrastruktur vil legge til rette for en bedre informasjon til kundene gjennom flere medier som f.eks. SMS, internett og wap.

Det settes av 80 mill. kr til videreføring av tiltak for publikumsinformasjon.

Voss stasjon

Voss stasjon er den mest trafikkerte mellomstasjonen på Bergensbanen med ca. 600 000 passasjerer pr. år. Trafikken har økt vesentlig de senere årene, og økningen vil trolig fortsette. For å ivareta sikkerheten og publikums behov for tilgjengelighet er det behov for å ruste opp stasjonen. Opprustning

er planlagt gjennomført i flere faser. Det første byggetrinn omfatter i hovedsak etablering av ny mellomplattform der spor 3 i dag ligger og ny undergang til denne fra dagens hovedplattform. Undergangen vil bli videreført helt over stasjonen, slik at det på et senere tidspunkt blir mulig å fjerne overgangsbrua som ellers ville kreve store beløp til vedlikehold. Byggetrinn har et kostnadsoverslag på 55 mill. kr.

Det foreslås å avsette 20 mill. kr til oppstart av byggetrinn 1 på Voss stasjon i 2010, med sikte på å være ferdig i 2011.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og St.prp. nr. 1 (2008–2009). I Nasjonal transportplan er det lagt opp til at prosjektet skal budsjetteres på en egen post i statsbudsjettet. Det foreslås å bevilge 130 mill. kr til post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski i 2010-budsjettet.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er prosjektet presentert med et kostnadsanslag tilsvarende 11 973 mill. kr for bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Oslo–Ski (Follobanen). Kostnadsanslaget for Oslo–Ski er basert på en trase som går utenom Kolbotn. Banen er en nødvendig forutsetning for å få på plass et kapasitetssterkt og framtidsrettet kollektivsystem i Osloregionen, slik at mer trafikk, både dagens og framtidig person- og godstrafikk, kan tas på denne banen. Ombygging av Ski stasjon skal gjøres som en del av utbyggingen av Follobanen. Denne delen av prosjektet er kostnadsestimert til 1 500 mill. kr og inngår som en del av den totale kostnadsrammen for Follobanen.

Det er behov for flere hensettingsspor som følge av en utvidet togpark og endringer i ruteoppsettene i 2012. Jernbaneverket jobber med planer for ombyggingsarbeidene på Ski stasjon som gjør det mulig å tilfredsstille dette behovet. For å kunne ha operative hensettingsspor på Ski stasjon i 2012, gjennomføres det forberedende anleggsarbeider på stasjonen i 2010. Start av hovedarbeidene kan skje i 2011. Med en rasjonell gjennomføring av ombyggingsarbeidene på Ski stasjon parallelt med utvikling av togtrafikken og med start av øvrige arbeider for Follobanen nord for Ski stasjon, vil stasjonen kunne være ferdig i 2015/2016. I 2010 settes det av 50 mill. kr til å gjøre ferdig anbudsgrunnlag, samt gjennomføre forberedende arbeider på Ski stasjon.

For resten av Follobanen skal det utarbeides planprogram, kommunedelplaner med konsekvensutredning og reguleringsplaner i samarbeid

med de berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski. Som underlag for disse planene skal det utarbeides tekniske planer. Planprosessen for Oslo S-Ski er krevende. Godkjente reguleringsplaner ventes å foreligge tidligst i 2012. Utbyggingen kan da starte i 2013 med mulighet for å være ferdig i 2018. I planprosessen må det også avklares om trasealalternativet skal gå utenom Kolbotn stasjon og hvilke konsekvenser dette eventuelt skal få for denne stasjonen. Jernbaneverket er i ferd med å utrede konsekvensene av å dimensjonere strekningen til 250 km/t.

Konsept for bygging av den inntil 19 km lange tunnelen på strekningen er til vurdering. Dersom det av sikkerhetsmessige årsaker og av hensyn til framtidig drift og vedlikehold av tunnelstrekningen viser seg nødvendig å velge et konsept med to separate tunnellop framfor et dobbeltsporet løp, vil dette gi en merkostnad for investeringen i størrelsesorden 1,5 til 2 mrd. kr.

Det foreslås å avsette 80 mill. kr til planlegging av Follobanen. Innenfor avsatt bevilgning er det mulig å opprettholde framdriften for planlegging og prosjektering av Follobanen. I tillegg er det som nevnt ovenfor, satt av 50 mill. kr til bl.a. foreberedende arbeider på Ski stasjon. Dette innebærer at det i alt er satt av 130 mill. kr til dette prosjektet i 2010.

Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 67 (2008–2009). I forbindelse med behandlingen av salget av BaneTele AS til Bredbåndssalliansen ble det besluttet å etablere et fysisk skille mellom Jernbaneverkets og BaneTeles tekniske utstyr som i dag deler rom, og at staten ved Jernbaneverket påtar seg ansvaret for å finansiere og gjennomføre det nødvendige skillet, jf. St.prp. nr 35/Innst. S. nr.132 (2008–2009). Jernbaneverket og BaneTele AS har undertegnet en avtale om det fysiske skillet, herunder etablering av nye tekniske rom der dette er nødvendig. Jernbaneverket har lagt frem en plan-skisse som omfatter 135 tekniske rom/lokaliteter. For 72 av disse kan skillet etableres innenfor eksisterende rom, mens for 63 av rommene må det bygges nye tekniske rom. Arbeidene går over tre år og bevilgningsbehovet er fordelt med 15 mill. kr i 2009, 25 mill. kr i 2010 og 20 mill. kr i 2011. I 2009 er hovedplan utarbeidet. Arbeidet med detaljplan for prioriterte strekninger har pågått. Enkelte tiltak er igangsatt. I 2010 planlegger Jernbaneverket å gjøre ferdig detaljplan og arbeide videre med iverksetting av tiltak for å etablere de nødvendige fysiske skiller.

Det foreslås å avsette 25 mill. kr til videreføring av prosjektet.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Kjørevegsavgift	12 286	25 000	25 800
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	209 283	113 100	189 000
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	240 258	283 100	292 200
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	81 792	73 200	74 700
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	13		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	8 434		
17	Refusjon lærlinger	737		
18	Refusjon av sykepenger	24 890		
37	Anleggsbidrag	42 369	15 900	15 400
	Sum kap. 4350	620 062	510 300	597 100

Post 01 Kjørevegsavgiften

Fra og med 2007 er kjørevegsavgiften fjernet som en prøveordning for ordinær vognlast inntil 25

tonn aksellast. Tiltaket ble gjort for å stimulere godstransporten på jernbane. Det foreslås å budsjettere med 25,8 mill. kr på post 01 Kjørevegsav-

gift, og at avgiftsatsen for tog med tillatt aksellast over 25 tonn økes med 10 pst. Kjørevegsavgiften for tillatt aksellast over 25 tonn fastsettes til 2,48 øre pr. brutto tonnkm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Post 02 er knyttet til salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Det foreslås å budsjettere med 189 mill. kr i inntekter.

Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift

Inntekten på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. Det ventes ikke store endringer i trafikkvolumet i 2010 sammenliknet med tidligere år. Det foreslås å budsjettere med 292,2 mill. kr.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det foreslås å budsjettere med 74,7 mill. kr i betaling for bruk av Gardermobanen i 2010, jf. kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Avgiftssatsene reguleres med to pst. sammenliknet med satsene i 2009.

Tabell 5.5 Avgiftssatser Gardermobanen i 2010

	Avgiftssats	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	13,60	kr. pr. togkm.
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>		
Oslo S Flytogterminalen	90,40 ¹	kr. pr. togbevegelse
Lillestrøm	15,10	kr. pr. togbevegelse
Gardermoen	60,30	kr. pr. togbevegelse

¹ Fakturering for bruk av flytogterminalen på Oslo S vil pt. kun omfatte Flytoget AS

Post 37 Anleggsbidrag

Budsjetterte anleggsbidrag i 2010 omfatter et restbidrag fra LKAB/MTAS på om lag 14 mill. 2009-kr i forbindelse med oppgradering av strømforsyning

på Ofotbanen som skal være ferdig i 2010. For øvrig kan Jernbaneverket i 2010 motta anleggsbidrag fra andre, som f.eks. kommuner, men da etter konkrete forhandlinger og avtaler.

Kap. 1351 Persontransport med tog

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	15 800	10 200	8 400
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 598 774	1 714 500	1 740 200
	Sum kap. 1351	1 614 574	1 724 700	1 748 600

Post 60 Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 8,4 mill. kr til kompensasjon til fylkeskommunene Buskerud og Telemark i 2010 for bortfall av statlig kjøp av persontog. Det

vises til omtalene i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og St.prp. nr. 67 (2008–2009). Kompensasjonen fordeles med 6 mill. kr på Telemark og 2,4 mill. kr på Buskerud. I henhold til opplegget for kompensasjonsbeløpene faller de bort etter første halvår 2010.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås å bevilge 1 740,2 mill. kr til statlig kjøp av persontogtjenester i 2010. Dette er på om lag samme nivå som i saldert budsjett. Både det faste vederlaget til NSB AS og størrelsen på det ytelsesavhengige vederlaget justeres årlig i henhold til en egen vektet prisindeks, basert på Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks og forventet lønnsvekst. Grunnlaget for denne prisjusteringen foreligger ikke før statsbudsjettet for 2010 legges fram, og alle beløp nedenfor oppgis i 2009-priser.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp omfatter direktekjøp av persontransport med tog fra NSB AS, herunder kjøp av to grenseoverskridende togtilbud mellom Norge og Sverige, henholdsvis på Meråkerbanen mellom Trondheim og Østersund og på strekningen Oslo-Karlstad-Stockholm. For sistnevnte strekning har Samferdselsdepartementet og Hedmark fylkeskommune inngått en ny trafikkavtale med NSB om forsterking av togtilbudet Oslo-Karlstad-Stockholm. Avtalen erstatter gjeldende avtale og trer i kraft fra ruteterminskiftet i desember 2009. Togtilbudet er forsterket med ytterligere en avgang tur-retur Oslo-Karlstad på hverdager og en ekstra avgang Oslo-Stockholm på søndager. I løpet av avtaleperioden vil setekapasiteten på togtilbudet Oslo-Karlstad forsterkes, og det vil bli satt inn nye tog på begge strekningene. Togtilbudet er avtalt innenfor en redusert økonomisk ramme og totalt vil departementet i 2010 betale om lag 3,5 mill. 2009-kr.

Videre omfatter bevilgningen på post 70 kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen fra NSB Gjøvikbanen AS for om lag 73 mill. 2009-kr, samt kjøp av persontransport med tog på Ofotbanen fra SJ. Samferdselsdepartementet betaler Rikstrafi-

ken om lag 3,3 mill. kr pr. år for sistnevnte togtilbud. Beløpet skal dekke betaling til SJ for persontransporten på den norske siden.

Statens direktekjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er regulert gjennom en rammeavtale for perioden 2007–2010 inngått mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS, og årlige kjøpsavtaler under rammeavtalen. Det legges opp til at NSB i 2010 vil levere all avtalt produksjon i henhold til trafikkavtalen. Som en del av avtalen legges det opp til et økt togtilbud på Jærbanen fra ruteterminskiftet i desember 2009 i forbindelse med at det nye dobbelsporet mellom Sandens og Stavanger åpnes for trafikk. Den største økningen er innføringen av kvartersfrekvens på hverdager i grunnrute mellom kl 06.00–20.00 på strekningen Stavanger-Sandnes. Kjøp av togtilbudet på Jærbanen, inkl. startkostnader, er avtalt til totalt 37,9 mill. kr i 2010. I tillegg kommer dekning av utgifter til alternativ transport ved driftsavvik på Jærbanen.

Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om direkte kjøp av persontransporttjenester for 2010 er ikke sluttført. Det faste vederlaget til NSB for 2010 er foreløpig beregnet til 1 574 mill. 2009-kr, eksklusiv betaling for togtilbudet Oslo-Karlstad-Stockholm. Dersom NSB oppfylder nærmere definerte avtalefestede mål om passasjervekst, har NSB i tillegg krav på et ytelsesavhengig vederlag på inntil 48 mill. 2009-kr. Trafikkveksten i rammeavtaleperioden har vært stor, og det er derfor grunn til å tro at NSB vil kunne opptjene rett til ytelsesavhengig vederlag i 2010. Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre forhandlingene om offentlig kjøp av persontransport med tog innenfor foreslått bevilgning for 2010. Kjøpsavtalen vil etter planen være ferdig høsten 2009.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Driftsutgifter	38 361	37 300	47 200
	Sum kap. 1354	38 361	37 300	47 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 47,2 mill. kr til driften av Statens jernbanetilsyn i 2010. Dette er en økning på 9,9 mill. kr, eller 26,5 pst., fra saldert budsjett for 2009. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for

tilsynet med norsk jernbane. Det skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig jernbane i tråd med overordnede målsettinger for samferdselspolitikken.

Det foreslås en betydelig vekst i Statens jernbanetilsyns budsjett i 2010, først og fremst for å sette

tilsynet i stand til å kunne møte den betydelig økte mengden med godkjenninger/tillatelser som følge av prioriteringene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Samferdselsdepartementet mener det er viktig at Statens jernbanetilsyn gis rammebetingelser, slik at tilsynets saksbehandlingskapasitet ikke blir en begrensende faktor for utviklingen av jernbanesektoren. Departementet har også delegert nye oppgaver til tilsynet i 2009 og regner med at ytterligere nye oppgaver vil bli delegert.

Hovedaktiviteten til Statens jernbanetilsyn i 2010 vil være knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene, regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk nytt rullende materiell og ny infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat, tillatelser til å drive jernbanevirksomhet og sikkerhetsgodkjenninger.

Statens jernbanetilsyn skal for øvrig:

- påse at regelverket er relevant og formålstjenlig
- drive aktivt informasjonsarbeid overfor virksomhetene på jernbaneområdet og samfunnet ellers
- i kraft av sin fagkompetanse, opptre som sakkyndig innen ansvarsområdet
- utpeke tekniske kontrollorganer for produksjon av jernbaneutstyr
- opprette og drifte registre over infrastruktur, rullende materiell og lokomotivførersertifikater.

I tillegg til oppgaver knyttet til sikkerhet har Statens jernbanetilsyn fra 2009 fått oppgaver knyttet til markedsovervåking. Etter som konkurransen

innenfor jernbanesektoren tiltar, bl.a. gjennom at internasjonal persontrafikk liberaliseres fra 2010, vil dette bli enn stadig viktigere og mer ressurskrevende oppgave for tilsynet. Statens jernbanetilsyn er i denne sammenheng delegert oppgaver som omfatter behandling av klager fra trafikktøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet og på infrastrukturforvalters nettveiledning mv. Videre skal Statens jernbanetilsyn, i samråd med Samferdselsdepartementet, delta aktivt i internasjonale fora som arbeider for sikkerhet og harmonisering/standardisering innenfor jernbanesektoren med særlig betydning for norsk jernbane.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid, herunder i det europeiske jernbanebyrået (ERA) står sentralt. Arbeidet er viktig for å sikre Norge en mulighet til å påvirke de internasjonale forpliktelser som oppstår gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet (som også berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa). 2010 vil også preges av oppgaver knyttet til håndheving av nye og endrede forskrifter, herunder implementering av EU-direktiver og tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI-er) fra EU som er eller vil bli innlemmet i EØS avtalen. Samferdselsdepartementet legger opp til at oppgaver knyttet til EUs forordning om passasjerrettigheter legges til Statens jernbanetilsyn når denne blir innlemmet i EØS-avtalen, jf. Ot.prp. nr. 63 (2008–2009) Om endring i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven. Forordningen trer i kraft 04.12.2009. Statens jernbanetilsyn hadde 33 ansatte pr. 01.07.2009.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
85	Utbytte	402 000	221 000	145 000
	Sum kap. 5611	402 000	221 000	145 000

Post 85 Utbytte

Med utgangspunkt i gjeldende utbyttepolitikk for 2009 ble utbyttet for 2009 fastsatt til 14 mill. kr, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009). NSBs resultat for regnskapsåret 2008 ble vesentlig lavere enn ventet. Dette skyldes bl.a. betydelig økte personalkostnader i person- og godstogvirksomheten, økte kostnader for NSB som følge av feil på

infrastruktur, samt den svake utviklingen innenfor gods- og eiendomsvirksomhetene som følge av konjunkturedgangen.

Det er besluttet å endre utbyttepolitikken for aksjeselskaper hvor eierskapet forvaltes av Samferdselsdepartementet. Utbytteforventningen de nærmeste tre-fem år er satt til 50 pst. av årsresultatet etter skatt på konsernnivå. På dette grunnlag foreslås det budsjettert med 145 mill. kr i utbytte

fra NSB AS i 2010. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling våren 2010.

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

Post 85 Utbytte

Det har ikke blitt tatt ut utbytte fra Baneservice AS i 2008 eller 2009 på grunn av negative årsresultater. Foreløpig resultatanslag for 2009 tilsier et resultat på 10 mill. kr. Dette veier ikke opp for de negative resultatene de foregående år. På dette grunnlag er det heller ikke budsjettert med utbytte fra Baneservice AS i 2010. Endelig utbytte fra selskapet fastsettes av selskapets generalforsamling.

Andre saker

Mål- og resultatstyring

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har de siste årene arbeidet med å videreutvikle mål og resultatstyringssystemet for Jernbaneverket. Mål- og resultatstyringen fanger opp både kvaliteten på Jernbaneverkets leveranser og økonomiske forhold. Målmatriksen er gruppert i fire hovedgrupper: sikkerhet, punktlighet, kundetilfredshet og økonomi. Matriksen for Jernbaneverket for perioden 2010–2019 er gjengitt under omtalen av kap. 1350 Jernbaneverket «Mål og prioriteringer».

Sikkerhet

For Jernbaneverket er det satt en nullvisjon med hensyn til antall drepte, skader på mennesker, miljø og materiell som følge av jernbanetrafikken. På veg mot målet om null drepte har Samferdselsdepartementet etter forslag fra Jernbaneverket, fastsatt at målkravet bør være en årlig gjennomsnittlig reduksjon på 4,5 pst. for perioden 2010 til 2019 i:

- antall drepte målt som et 20 års glidende gjennomsnitt
- antall personskader målt som et tre års glidende gjennomsnitt
- antall skader og tilløp til skader målt som et 3 års glidende gjennomsnitt

For antall drepte har utviklingen vært bedre enn fastsatt mål. For de øvrige målene viser rapporteringen en negativ utvikling. Jernbaneverket har kartlagt disse forholdene nærmere og funnet at antall alvorlige skader er stabilt og nedadgående, mens de minst alvorlige skadene øker i antall. Samtidig har økt rapporteringsgrad bidratt til en betydelig økning i antall rapporterte saker totalt.

Punktlighet, oppetid og regularitet

Punktlighet: Jernbaneverket har et overordnet koordinerende ansvar for at den samlede trafikkavviklingen på jernbanenettet kan forbedres med sikte på å nå de overordnede punktlighetsmålene. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene å være i rute om forsinkelsen ikke er større enn tre minutter sammenliknet med rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over fem minutter til endestasjon etter oppsatt rutetabell. Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av Flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Flytoget er satt til 95 pst. på Gardermobanen, jf. omtalen under Punktlighet, oppetid og regularitet.

Oppetid: Jernbaneverkets viktigste bidrag til god punktlighet og regularitet er høy oppetid i jernbanenettet. (Oppetid er planlagte togtimer minus forsinkelsestimer som skyldes infrastrukturen delt på planlagte togtimer.) Status i 2008 var en opptid på 98,5 pst., som innebærer om lag 10 650 forsinkelsestimer, av totalt ca. 710 000 planlagte togtimer. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det foreslått at målet for oppetid ved utgangen av planperioden skal være 99,3 pst. Underveis er målet for oppetid i 2009 og 2013 henholdsvis 98,8 og 99,2 pst. En oppetidsforbedring fra 98,5 pst. til 98,9 pst. krever en reduksjon i forsinkelsestimer på ca. 2 800 timer. Fra 98,5 pst. til 99,2 pst. kreves det en reduksjon i forsinkelsestimer på ca. 4 900 timer. Siktemålet er bl.a. gjennom satsingen og prioriteringen av å fornye og oppgradere innerstrekningene i Oslo-området, å gjennomføre tiltak for å snu trenden for å komme opp mot 2005-nivå i løpet av første halvdel av planperioden. I første del av planperioden prioriteres prosjekter som gir god oppetidseffekt uten at dette skal gå utover sikkerheten.

Regularitetsprosent viser prosentvis antall tog som har blitt kjørt sammenliknet med antall tog som skulle ha kjørt i følge ruteplan. Tog kan bli innstilt av flere årsaker. De mest vanlige er feil på infrastruktur, strømbrudd, ras, flom, feil på materiell, personellmangel, materiellmangel, uhell, ulykker, brann mv. For sektoren totalt har departementet satt som mål i 2009 at regulariteten skal være minst 98,5 pst. I planperioden er målet knyttet til Jernbaneverkets andel av innstilte tog – av ikke-planlagte innstillinger, at kun 1 pst. av alle planlagte tog innstilles med Jernbaneverket som årsakskilde.

Kundetilfredshet – brukerundersøkelser

Jernbaneverket har utarbeidet en egen serviceerklæring. I denne går det fram at Jernbaneverket har følgende ansvar:

- at det finnes ruteinformasjon på stasjonen
- at det gis informasjon om avvik i toggangen (forsinkelser, endret sporbruk osv.)
- at stasjonen skal framstå som ren og ryddig.

De reisende kan sende inn sine klager enten til en automatisk telefonsvarer, e-post eller SMS. Klagenes systematiseres og fordeles til de fagansvarlige, slik at feil kan rettes eller utbedres. Statistikk over antall klager blir rapportert i Jernbaneverkets tertial- og årsrapporter. NSB AS gjennomfører to ganger i året kundeundersøkelser hvor det blir stilt en rekke spørsmål, bl.a. om de forhold som Jernbaneverket har ansvaret for. Jernbaneverket får tilgang til de resultatene som er aktuelle for sitt ansvarsområde. Jernbaneverket bruker resultatene fra høstmålingene som sine referanse- og målepunkter. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det satt som mål at samlet gjennomsnitt skal øke med ett prosentpoeng pr. år.

Økonomi – periodisert regnskap

Jernbaneverket har nå gjennomført fire år med periodisert regnskap basert på de statlige standardene for denne type regnskap. Fullstendig regnskap med noter går fram av Jernbaneverkets Årsmelding 2008.

Tabell 5.6 Opprettholdelsesgrad av jernbanekapitalen

	(i mill. kr)			
	2005	2006	2007	2008
Avskrivninger	526	601	620	846
Fornyelse	483	573	659	631
Opprettholdelsesgrad i pst.	92	95	106	75

I perioden 2005–2008 er det kun i 2007 hvor fornyelsen har vært større enn den regnskapsmessige avskrivningen. Økningen i avskrivningene i 2008 har i hovedsak sammenheng med at GSM-R systemet kom til regnskapsmessig avskrivning dette året. Som følge av de store investeringene i bl.a. Vest-korridoren må det regnes med at de regnskapsmessige avskrivningene vil øke ytterligere. De vil i 2010 passere 1 mrd. kr.

Fornyelsesgrad

Fornyelsen av gamle og slitte anlegg er viktig for at Jernbaneverket skal kunne oppnå målene knyttet til sikkerhet og oppetid. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det definert mål og ressursinnsats. Med dette som utgangspunkt legger Samferdselsdepartementet opp til å ha en målestørrelse som viser hvordan den reelle fornyelsen utvikler seg ut fra forutsetningene i Nasjonal transportplan. Måltallet vil i tillegg til fornyelsen, som finansieres over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, også inkludere Oslo-prosjektet.

I prosent skal de regnskapsførte utgiftene til fornyelse og Oslo-prosjektet være 100 pst. av tilsvarende planramme i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Opprettholdelsesgrad

Opprettholdelsesgraden viser om fornyelsene som finansieres over kap. 1350, post 23, er tilstrekkelige til opprettholde den regnskapsmessige verdien av infrastrukturen. På lang sikt bør forholdstallet være vesentlig høyere enn 100 pst. for også å ivareta prisstigningen i perioden fra installasjon av nytt anlegg fram til behovet for fornyelse av anlegget. Følgende tabell viser utviklingen i oppholdelsesgraden for perioden 2005–2008 (linjen for avskrivninger framgår av Jernbaneverkets periodiserte regnskap):

Enhetskostnader

Det periodiserte regnskapet til Jernbaneverket gir grunnlag for beregning av enhetskostnader både totalt for Jernbaneverket og for de enkelte aktiviteter som Jernbaneverket utfører. Disse kan sammenliknes over tid og eventuelt med andre tilsvarende organisasjoner i Europa.

Trafikken målt i antall togkilometer har økt med 8 pst. fra 2005 til 2008, mens totalkostnadene, ekskl. avskrivninger, har blitt redusert med 2 pst. i faste 2008-priser. Dette har medført at enhetskost-

naden ekskl. avskrivninger, er redusert med 9 pst. i perioden. Økningen i enhetskostnadene, inkl. avskrivninger, i 2008 har sin bakgrunn i en justering av verdsettingen av anleggsmidler med hensyn til eldre investeringer, samt at GSM-R anleggene først kom til regnskapsmessig avskrivning dette året.

Produktivitetsarbeidet i Jernbaneverket

I St.prp. nr. 1 (2008–2009) la Samferdselsdepartementet til grunn at Jernbaneverket etablerer et system for måling av kostnadseffektivitet som kan brukes i den interne styringen av virksomheten i 2009 og som danner grunnlag for å utarbeide egnede indikatorer på rapporteringsområdet økonomi i den overordnede styringen av etaten.

Basert på periodisert regnskap har Jernbaneverket utviklet metoder for måling av produktivitet i drift- og vedlikeholdsaktivitetene. Metodene tar utgangspunkt i ulike angrepsvinkler:

- *Produktknøkkeltall:* Kostnader pr. anleggsmengde (eks. sporkilometer). Benyttes ved benchmarking mot andre europeiske infrastrukturforvaltninger, samt mellom banesjefsområdene internt i Jernbaneverket.
- *Produksjonsnøkkeltall:* Kostnader pr. utført mengde (eks. antall sviller som er fornyet pr. kr). Benyttes ved benchmarking av de interne driftsenhetene mot hverandre, samt mot eksterne leverandører.
- *Gjennomføringsproduktivitet:* Viser om de planlagte framdriftsplaner og kostnader holdes.

Det er i hovedsak tre faktorer som påvirker produktknøkkeltallene:

- *Trafikkmengdene:* Baner med høy trafikk gir høy belastning på sporet. Samtidig er det nødvendig med høy beredskap og generelt fokus på vedlikeholdet for å unngå feil, spesielt i elektroanleggene.
- *Anleggenes kvalitet:* Høy kvalitet, spesielt på sporet, resulterer i mindre vedlikeholdsbehov og lavere kostnader. Det er derfor satt krav til høy kvalitet i anleggene som et langsiktig mål.
- *Anleggenes kompleksitet:* Baner med færre installasjoner gir lavere produktknøkkeltall. Ikke-elektrifiserte strekninger er eksempel på dette.

I Jernbaneverkets årsrapport for 2008 er «produktknøkkeltall» pr. bane og fag oppgitt. Her vises også grafisk hvordan «gjennomføringsproduktiviteten» følges opp. Jernbaneverkets produktivetsrapport for 2008 vil danne et basisår for den videre vurderingen. Når det gjelder drift- og vedlikeholdsaktivi-

tetene, mener departementet at Jernbaneverket har etablert gode rutiner for produktivetsoppfølgingen.

Et eksternt konsulentfirma som har gjennomført en studie av 12 prosjekttypene innenfor forebyggende vedlikehold, konkluderer med at det ut fra tilgjengelige data ikke er mulig å gi en entydig konklusjon for forskjeller i produktivitet mellom forebyggende vedlikehold og fornyelsesprosjekter utført av eksterne aktører eller Jernbaneverkets egen driftsavdeling.

Tiltak for å sikre nok personalressurser i jernbanesektoren

Jernbaneverket hadde pr. januar 2009 2 963 fast ansatte medarbeidere. Tilsvarende tall var 2 932 i januar 2008. Økningen på 31 fast ansatte var i hovedsak knyttet til trafikkstyrere/togledere i region Øst, samt økning innen Utbygging for å møte økt oppdragsmengde i tråd med økte investeringsrammer. I Jernbaneverkets driftsapparat var det i 2008 en ytterligere nedgang på om lag 20 fast ansatte. Både i 2009 og 2010 økes inntaket av lærlinger for å stabilisere driftsbemanningen på om lag dagens nivå.

De siste seks år har bemanningsreduksjonen i sin helhet skjedd innenfor Jernbaneverkets driftsapparatet. Fra 1998 og fram til 2009 er driftsbemanningen redusert fra om lag 1 850 til om lag 1 250 faste medarbeidere, dvs. en reduksjon på vel 32 pst. I tillegg kommer utskillelsen av Baneservice som aksjeselskap. Medregnet dette har nedgangen i antall ansatte i Jernbaneverkets egenbemanning for drifts- og vedlikeholdsoppgaver vært på om lag 1 100 personer siden 1998, eller 47 pst. Denne utviklingen reflekterer både økt intern produktivitet og at Jernbaneverket i dag konkurransesetter drift- og vedlikeholdsoppgaver i det eksterne markedet i større grad enn tidligere. Parallelt med dette har avhengigheten av et velfungerende marked for jernbanerelaterte tjenester økt.

I deler av Jernbaneverkets driftsapparat er alderssammensetningen ugunstig med økende ventet naturlig avgang i de kommende år. Behovet for rekruttering til tradisjonelle jernbanefag som banemontør- og signalmontør er nå betydelig. Innen visse fagområder er bemanningen på et kritisk nivå. Særlig gjelder dette på områder som signalfag og togledere. Ressursmangelen innen signalfag er i dag begrensende for Jernbaneverkets kapasitet til å planlegge og gjennomføre nye investeringsprosjekter. Jernbaneverket har i 2009 tatt inn over 60 nye lærlinger for å erstatte kommende avgang og stabilisere driftsbemanningen på om lag dagens nivå. Også for 2010 planlegges et høyt inn-

tak av nye lærlinger. I 2010 vil det også bli tatt inn vel 30 nye aspiranter til trafikkkfag, primært for å erstatte kommende avgang.

Signalmonterer

Utdanningen til signalmontør er en offentlig fagutdanning basert på videregående skole og læretid i bedrift. Det viktigste rekrutteringstiltaket er å tilby lære plasser og ta inn nye lærlinger. Opplæringen i bedrift tar normalt to og et halvt år.

I de senere år er antallet signalmonterer i Jernbaneverket redusert, primært som følge av overgang til andre virksomheter. I 2008 gikk f.eks. 12 signalmonterer over til annen virksomhet. I tillegg kommer naturlig avgang. Samtidig har Jernbaneverket de siste år prioritert inntak av nye lærlinger. 21 lærlinger slutfører sin utdanning i 2009, 34 vil etter planen være ferdige i 2010 og 2011. I tillegg er det rekruttert 17 nye lærlinger i 2009. Disse vil etter planen slutføre sin opplæring i 2012. Totalt betyr dette at Jernbaneverket fram mot 2012 utdanner om lag 70 nye signalmonterer. Forutsatt at de fleste av disse etter fullført utdanning tar arbeid i Jernbaneverket, innebærer dette en økning i antall signalmonterer på over 25 pst. sammenliknet med dagens nivå. Jernbaneverket følger utviklingen nøye, og vil fortløpende vurdere omfanget av nye lærlinger. Hovedtrekkene er at den eksterne avgangen nå har stoppet opp, samtidig som det også synes enklere å rekruttere gode lærlinger til Jernbaneverket.

Signalingeniører

Spesielt innen Utbyggingsdivisjonen er det i 2009 satset mye på å rekruttere signalingeniører, både nyutdannede og erfarne. Det er samtidig utviklet et systematisk opplæringsprogram som nyansatte skal gjennomgå. Pr. 01.07.2009 var status for nyrekruttering: åtte nyutdannede ingeniører startet opplæringen i august (til disse traineestillingene var det over 50 søkere, langt mer enn tidligere), fire senioringeniører med jernbanerfaring, i hovedsak med signal- og sikringsteknisk bakgrunn, fire senioringeniører med annen faglig bakgrunn, og to erfarne signalmonterer som vil gjennomgå opplæring til signalingeniør. Totalt gir dette en samlet nyrekruttering på 18 personer i signalseksjonen i Jernbaneverkets Utbyggingsenhet hitil i 2009, mens bare en har sluttet i det samme tidsrommet. Ytterlige noen stillinger vil bli lyst ut i løpet av høsten. Selv om det vil ta noe tid før samtlige av disse har gjennomført nødvendig opplæring, og selv om opplæringen legger beslag på eksisterende ressurser, vil disse tiltakene på noe

sikt gi nær 50 pst. styrking av ressurs situasjonen sammenliknet med dagens situasjon.

I tillegg til egen rekruttering er det også inngått leieavtaler om totalt to årsverk fra nordiske konsultentselskaper.

Togledere i Oslo-området

Jernbaneverket har i 2009 hatt mangel på togledere på trafikkestyringssentralen på Oslo S. Togledere overvåker og styrer togtrafikken på en eller flere fjernstyrte strekninger. Mangel på togledere kan i verste fall føre til at trafikken i perioder må stenges på enkelte strekninger. Situasjonen blir sårbar hvis det oppstår ekstra sykefravær, spesielt under perioder med ferieavvikling. Spesielle tiltak som overføring av personell fra andre togledersentraler har vært iverksatt i løpet av året. Samtidig arbeides det systematisk for i løpet av noe tid å bedre den generelle bemanningssituasjonen.

Opplæringen til togleder er organisert som en intern etatsopplæring. Første fase består av en ni måneders opplæring til trafikkestyrer («txp»), hvor en får opplæring i å styre trafikken ut og inn av en enkelt stasjon. I 2008 tok Jernbaneverket inn om lag 40 nye kandidater til trafikkopplæring. For 2010 planlegges inntak av 40 nye. Etter å ha vært trafikkestyrer i minimum et år, kan det søkes om opplæring til togleder. Erfaring som trafikkestyrer og opparbeidelse av praktisk trafikforståelse anses som en nødvendig forutsetning for opplæringen til togleder. Selve opplæringen til togleder på Oslo S tar ytterligere ni måneder. Den består i hovedsak av praktisk opplæring og trening på de ulike fjernstyringsanleggene som benyttes.

Jernbaneverket hadde ved siste inntak god søkning til trafikkestyreropplæringen. Mangelsituasjonen på Oslo S har imidlertid oppstått fordi de trafikkestyrerne som Jernbaneverket har utdannet de siste årene har vist liten interesse for å søke toglederopplæringen på Oslo S, til tross for interne rekrutteringstiltak. Årsakene til dette er mange. Samtidig er opplæringen krevende, slik at flere faller fra underveis.

Høsten 2009 vil Jernbaneverket gjennomgå bemanningssituasjonen på nytt, og vurdere hvilke tiltak både på kort og lang sikt som kan bidra til å styrke bemanningen i Oslo. I denne sammenheng vil det også bli vurdert forhold knyttet til arbeidsmiljø, turnusordninger, lønnsforhold og lignende.

For å følge opp den planlagte jernbanesatsingen vil Jernbaneverket i 2009 og 2010 øke bemanningen innen planlegging, prosjektering og prosjektgjennomføring av nyanlegg med totalt om lag 100 årsverk. For de øvrige delene av Jernbanever-

kets virksomhet legges det opp til en relativt stabil bemanning.

Bemanningsutvikling i NSB AS for lokomotivførere og konduktører.

Utviklingen i gruppen kjørende personell er på rett vei og følger i stor grad NSBs foreliggende personalplaner. Innstillinger av tog på grunn av personellmangel forekommer nå kun unntaksvis. Det er behov for å utdanne flere lokomotivførere og Norsk Jernbaneskole har derfor planer for økning av utdanningskapasiteten i løpet av 2010.

Underdekning av konduktører dekkes i dag opp av overtid og ved omdisponering av administrativt personell som har konduktørkompetanse. I sommerferieavviklingen brukes også aspiranter som har bestått de første tre etapper i opplæringen som konduktør nr. 2 i tog med flerbemanning. NSB har økt rekrutteringen av konduktører, og gapet mellom ønsket og faktisk bemanning reduseres fortløpende.

Underdekningen av lokomotivførere i NSB dekkes i dag med overtid og ved bruk av administrativt personell som har lokomotivførerkompetanse. Lokførerbemanningen er på vei til å bli normalisert med dagens produksjonsvolum.

Rekruttering til begge personalgrupper vil fortsatt være høyt for å dekke framtidig turnover, produksjonsøkning og stor pensjonsavgang i de nærmeste årene. I 2009 venter NSB å ansette om lag 90 lokomotivførerstudenter, samt 110 konduktøraspiranter på grunnutdanning.

Særskilt om oppfølging av driftsavvik

Jernbaneverket lagrer informasjon om brist i punktlighet og regularitet i TIOS (TogInformasjon og OppfølgingsSystem) som også er tilgjengelig for togselskapene. Driftsavvik meldes til togleder som følger opp ved registrering i Hendelseslogg og kodifisering i TIOS. På bakgrunn av dette kalles beredskapsvakter ut og utbedrer feil. Om ikke feilen kan utbedres permanent, gjennomføres nødvendige strakstiltak. Ved sikkerhetsfeil eller mistanke om slike, varsles det videre i linjeorganisasjonen og det utarbeides egne rapporter i slike tilfeller.

Togselskapene og Jernbaneverket møtes regelmessig på lokalt og sentralt nivå for en gjennomgang av sikkerhet, samhandling og kvalitet (punktlighet og regularitet). I disse møtene gjennomgås bl.a. trendutvikling, viktige enkeltsaker og gjennomførte tiltak. Jernbaneverket utarbeider månedlig rapporter for oppetiden av infrastrukturen og ukentlige oversikter over de største sakene. På

Jernbaneverkets hjemmesider legges det ut oppdatert statistikk for punktlighet, regularitet og oppe-tid.

Samferdselsberedskap

Jernbaneverket har ansvaret for beredskap hvor trygghet mot ulykker, utilsiktede hendelser og overlagte handlinger ses i sammenheng. Beredskapen innen jernbaneverksamhet i Norge består av et samarbeid mellom Jernbaneverket og trafikkutøverne. Jernbaneverket har et koordinerende ansvar.

Det er etablert beredskapsplaner for Jernbaneverket og hos togselskapene som ivaretar dagens risikobilde, og det er synliggjort tiltak som skal iverksettes om risikoen endres. Planene oppdateres fortløpende ved endringer i infrastruktur og trafikkvirksomhet. Det planlegges å gjennomføre strekningsvise securityanalyser, som sammen med beredskapsanalysene, vil være en del av strekningsanalysene og gi et bilde av den totale risikoen på en strekning. Disse danner grunnlag for beredskapsplaner.

For å sikre en forsvarlig koordinering med togselskapene er det etablert et Sentralt beredskapsutvalg for jernbanen (SBU), og et samarbeidsforum for sikkerhet, slik at informasjon kan utveksles og tiltak samordnes. ROM Eiendom AS eier og drifter de store og mellomstore jernbanestasjonene og annen kritisk infrastruktur ved jernbanen. Jernbaneverket og togselskapene er leietakere av deler av anleggene. Siden Jernbaneverket forvalter spor og plattformer i tilknytning til stasjonene, er det et samarbeid mellom Jernbaneverket og ROM Eiendom.

Kostnadene for beredskap i Jernbaneverket vil først og fremst komme fra samøvelser med redningsetatene og togselskapene og gjennomføring av eventuelle større analyser. Det forutsettes at Jernbaneverket og ett eller flere av togselskapene er med og planlegger og gjennomfører en større fullskala øvelse sammen med redningsetatene én gang i året. Kostnader er bl.a. knyttet til planlegging, modellering og bruk av øvelsestog.

Jernbaneverket har en landsdekkende avtale med NSB Berging og beredskap for å kunne rydde sporet for havarert materiell og en avtale om et redningstog som er tenkt brukt i Oslo-området ved ulykker i tunneler.

Samferdselsdepartementet vurderer om det skal lovfestes krav til security-tiltak for skinnegående transport, og i så fall hvilken myndighet som skal et security-regelverk. Eventuelle økte kostnader for Jernbaneverket som følge av dette, vil ikke få betydning for 2010-budsjettet.

Miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser

Jernbaneverket har i sine overordnede retningslinjer for anskaffelser innført krav/policy vedrørende miljøhensyn. Dette er forhold som går på livssykluskostnader og miljøkostnader under produksjon. Disse forholdene skal det legges vekt på i forbindelse med tildeling av kontrakter. Videre skal både lovpålagte krav og Jernbaneverkets selv pålagte miljøkrav innarbeides i kravspesifikasjon.

I forbindelse med Handlingsplan 2007–2010 Miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser har Jernbaneverket i løpet av 2009 i sitt styringsystem, innført de krav som ble gitt i denne handlingsplanen.

I løpet av 2010 vil det også bli satt konkrete krav til miljøhensyn for andre produktområder enn de prioriterte produktområder som handlingsplanen krever.

Jernbaneverket har i løpet av 2009 arbeidet med å synliggjøre og dokumentere anskaffelser som vektlegger miljøkriterier som tildelingskriterium med 20 pst. ved tildeling av kontrakter slik at det kan vises til konkrete handlinger innenfor anskaffelser/innkjøp. Jernbaneverket har i 2009 startet et stort opplæringsprogram i offentlige anskaffelser som vil bli en systematisk opplæringsplattform innen anskaffelser i tiden framover. I dette programmet vil det fra 2010 bli viet mer tid til bruk av miljøkriterier i anskaffelsene basert på de erfaringer som er gjort i 2009 ved bruk av veiledere som er blitt utarbeidet for å sette miljøkrav for de prioriterte produktområdene i handlingsplanen.

Leverandørutvikling vil i de kommende årene bli viktig for Jernbaneverket da markedet, spesielt innen de jernbanetekniske fag- og produktområder, er begrenset. Jernbaneverket vil i denne forbindelse søke å gi sitt bidrag til å få sine nye tekniske løsninger til å bidra positivt til miljøet.

Når det gjelder etiske og sosiale krav (etisk handel), innførte Jernbaneverket i 2008 krav til at alle kvalifiserte leverandører som er registrert i kvalifikasjonsdatabasen (TransQ), må levere egenerklæring som går på spørsmål innen dette området. Jernbaneverket krever at dette er et område som leverandørene skal ha et bevisst og ryddig forhold til. Videre skal Jernbaneverket i løpet av 2010 avklare hvilke metoder og omfanget av kontrollaktiviteter som skal innføres for verifikasjonen av opplysninger som gis på egenerklæringene fra leverandørene.

Overføring av gods fra veg til bane

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn en godsstrategi som skal sikre god kapasitet og legge til rette for effektive terminaler. Strategien inneholder følgende hovedelementer:

- Det skal satses på utvikling av de store «tunge» transportkorridorene for intermodalt gods.
- Tilrettelegge for en *dobling* av godskapasiteten på bane fram mot 2019.
- Gi terminaler og strekninger et kapasitets- og effektiviseringsløft, som gjør det mulig å fremføre ett tog, 600 m langt og inntil 1 200 tonn, hver andre time døgnet rundt.
- I størst mulig grad gjøre ferdig den enkelte transportkorridor, dvs. hele strekninger inkl. endepunktsterminalene. I første omgang prioriteres Sørlandsbanen.
- I første omgang prioritere forlengelse av kryssingsspor som er for korte for kryssinger med dagens typiske tog lengder (350 – 450 m), eller bygging av nye kryssingsspor der kapasiteten er for liten.

Nødvendige tiltak i infrastrukturen omfatter i hovedsak nye og forlengede kryssingsspor, forsterket energiforsyning og tiltak i terminalene. Den planlagte utbyggingen av Alnabru containerterminal er avgjørende for at godstransporten kan økes og planarbeidet er derfor høyt prioritert. Konkrete tiltak som planlegges og gjennomføres i 2010 er nærmere omtalt foran under investeringsbudsjettet, herunder programområdet «Kapasitetsøkende tiltak».

I EU behandles et forslag til en forordning om et europeisk nettverk for konkurransedyktig gods-transport på jernbane. Det vil omfatte både administrative ordninger og utbyggingstiltak som skal effektivisere transporter over landegrensene. I forslaget inngår en transportkorridor fra Stockholm til Italia. Samferdselsdepartementet legger opp til at Norge skal knytte seg til det europeiske nettverket.

Godkjenning av signal- og sikringsanlegget Merkur

Det vises til tidligere omtaler av saken, senest til St.prp. nr. 72/Innst. S. nr. 312 (2008–2009).

Som omtalt i St.prp. nr. 72 (2008–2009) tok Jernbaneverket initiativ til å få gjennomført en uavhengig revisjon av anskaffelses- og utviklingsprosessen av signal- og sikringsanlegget Merkur og hvordan den har blitt håndtert av Jernbaneverket. Revisjonen som er ment å gi grunnlag for læring, ble levert til Jernbaneverket 25.08.2009. Rapporten peker på flere kritiske mangler både ved anskaffelsen og gjennomføring av Merkurprosjektet. Jern-

baneverket fikk samtidig gjennomført en ekstern vurdering av sin ressursbruk ved framskaffelse av signalanlegg, samt om Jernbaneverkets prosesser er i samsvar med krav i CENELEC-normene. Disse standardene har et livssyklusperspektiv og stiller krav både til anskaffelsesprosessen og til forvaltnings- og driftsprosesser av anleggene. Begge rapportene er publiserte på Jernbaneverkets hjemmeside på internett.

Jernbaneverket startet høsten 2008 et utviklingsprosjekt med vekt på sikkerhetskultur, nøyaktighetskultur, resultatkultur og samarbeidskultur. Arbeidet med ledelse og kultur vil bli intensivert framover og de eksterne rapportene vil være et viktig underlag for det videre arbeidet.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at erfaringene og tilrådingene fra de to uavhengige rapportene må reflekteres i Jernbaneverkets styringssystem. Departementet vil følge opp at Jernbaneverket sikrer at etaten følger gjeldende anskaffelsesregelverk og at krav til harmoniserte standarder blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte i styringssystemet til Jernbaneverket.

Jernbaneverket er fortsatt av den oppfatning at det er et realistisk alternativ at Merkur sikringsanlegg vil kunne oppfylle krav til godkjenning for å bli tatt i bruk og er derfor i forhandlinger med ABB. I de pågående forhandlingene står kravet til prosess sentralt, jf. også omtale i St.prp. nr 72 (2008–2009). I forhandlingene er det derfor en klar forutsetning fra Jernbaneverkets side at det må være sikkerhet for at Merkur i tide vil tilfredsstille krav til å bli tatt i bruk. Den nødvendige godkjenningen av Merkur må derfor være avklart tidnok til at Jernbaneverket har tid til anskaffe et annet signalanlegg før det midlertidig NSI-63- anlegget på Sandnes-Stavanger må erstattes med et permanent anlegg. Etter Jernbaneverkets vurdering tar det om lag to år fra en starter prosessen med å anskaffe et slikt anlegg til det kan tas i bruk. De økonomiske konsekvensene av Merkur-saken er avhengig av kontraktsdialogene mellom Jernbaneverket og ABB, om systemet blir ferdig utviklet og klar til å tas i bruk, og om Jernbaneverket på dette tidspunktet velger å ta systemet i bruk. Dette er nærmere omtalt i St.prp. nr. 72 (2008–2009). På tidspunktet for framlegget av 2010-budsjettet foreligger det ikke nye opplysninger om de økonomiske konsekvensene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når resultatet av forhandlingene mellom om Jernbaneverket og ABB foreligger.

Videre utredninger om høyhastighetsjernbane

St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 fastslår hovedprioriteringene til jernbaneutbygging for den kommende tiårsperioden. For de store utbyggingsprosjektene ble det valgt å videreføre satsingen på å etablere et kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-triangelet. Investeringsplanene innebærer en betydelig økt satsing på utbygging av jernbanen. Som en følge av dette vil strategien med fire spor innenfor det sentrale Oslo-området være fullført på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene, samtidig som langt større deler av IC-triangelet vil være dobbeltsporet mot slutten av tiårsperioden.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringen etter en samlet vurdering ikke opp til å foreslå utbygging av separate høyhastighetslinjer i planperioden. Det legges imidlertid opp til å arbeide videre med å vurdere hvordan mulige konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner kan tilpasses norske forhold. Videre arbeid er basert på en todelt tilnærming, slik et flertall i Stortinget ga sin tilslutning til i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan. Utgangspunktet er at en videre utbygging i IC-triangelet er nødvendig uansett om det senere besluttes å bygge ut høyhastighetsjernbane mellom de største byene i Sør-Norge.

Utbyggingen av IC-triangelet vil bli videreført i henhold til Nasjonal transportplan 2010–2019. Det vil imidlertid være behov for å se framtidige utbygginger langs disse strekningene i lys av mulige høyhastighetskonsepter. IC-utbyggingen bør i størst mulig grad kunne tilpasses og kombineres med mulig fremtidig høyhastighetstrafikk med hastigheter fra 250 km/t og høyere på fjernstrekningene. For framtidige utbyggingsprosjekter innenfor IC-triangelet vil det bli gjort konkrete vurderinger av om det vil være hensiktsmessig å bygge ut for høyere hastighetsstandard enn 200 km/t. For prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke arbeider Jernbaneverket og kommunen med en reguleringsplan hvor det legges opp til at Holmestrand stasjon skal bygges inne i fjellet, at det bygges en sammenhengende fjelltunnel på 12,3 km, og at dimensjonerende hastighet økes fra 200 km/t til 250 km/t.

Også i forbindelse med planlegging av prosjekter som er i en tidlig fase, har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket vurdere om det bør gjøres tilpassinger som ikke senere hindrer at det kan legges forbikjøringsspor på stasjonene eller nye spor som eksempelvis går utenom enkelte byer. Av hensyn til videreutviklingen av IC-triange-

let er det viktig å vektlegge nødvendige planforutsetninger knyttet til mulige høyhastighetslinjer.

Det er samtidig behov for videre utredninger for bedre å klargjøre om høyhastighetsjernbane er et egnet transportkonsept i Norge, og i tilfelle hvordan dette kan forenes med den pågående utviklingen av den enkelte IC-korridor. Flertallet i Stortinget ba i sin behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 regjeringen å legge fram et beslutningsgrunnlag på grunnlag av behovet for videre utredninger for å vurdere om det er mulig å nå siktemålet om å bygge høyhastighetsjernbane. I et beslutningsgrunnlag er det naturlig at det også foretas en vurdering av hvilke tidsbesparelser som er mulig å oppnå ved å gjennomføre ulike tiltak på eksisterende banenett.

Det er de siste 10–20 årene gjort betydelige erfaringer fra høyhastighetsutbygginger i andre land. Før Samferdselsdepartementet tar endelig stilling til det videre utredningsopplegget, vil det bli innhentet informasjon fra ulike land som har erfaring innenfor forskjellige områder som det vil være ønskelig å studere nærmere. Ikke minst gjelder dette erfaringer med blandet trafikk på samme strekning.

Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten 2009 utarbeide et mandat og et konkret utredningsoppdrag til Jernbaneverket med gjennomføring i 2010 og 2011. Det vil bli lagt vekt på en åpen prosess hvor bl.a. de øvrige transportetatene involveres.

For å gi Stortinget et godt beslutningsgrunnlag i dette store, viktige og kompliserte spørsmålet må det gjennomføres et omfattende og målrettet utredningsarbeid, som bl.a. skal belyse muligheter og konsekvenser ved valg av ulike typer konsepter for høyhastighetsjernbane i Norge. Samferdselsdepartementet vurderer i samråd med Jernbaneverket hvordan det videre arbeidet bør organiseres. Dette blir nærmere avklart når mandatet for utredningsarbeidet blir tydelig beskrevet og avgrenset, og innholdet i de enkelte ulike utredningene blir klargjort. Utgifter til utredninger i 2010 dekkes innenfor rammen av budsjetterte planmidler på kap. 1350, post 30.

Samferdselsdepartementet vil holde Stortinget orientert om utredningsarbeidet.

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1370	Posttjenester			497 000	
1380	Post- og teletilsynet	202 397	205 100	213 700	4,2
	Sum kategori 22.10	202 397	205 100	710 700	246,5

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
4380	Post- og teletilsynet	168 714	170 600	178 400	4,6
5618	Aksjer i Posten Norge AS	597 000			
	Sum kategori 22.10	765 714	170 600	178 400	4,6

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med utgifter på 710,7 mill. kr, en økning på 246,5 pst. fra saldert budsjett 2009. Årsaken til økningen er forslaget om å bevilge 497 mill. kr til statlig kjøp av post- og banktjenester. I revidert statsbudsjett 2009 ble det bevilget 518 mill. kr til dette, jf. St.prp. nr. 67/Innst.S. nr. 355 (2008–2009). For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget 213,1 mill. kr, om lag samme realnivå som i 2009. Det er ikke foreslått utbytte fra Posten Norge AS i 2010.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et mål for regjeringen å legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet. Dette blir gjort bl.a. gjennom lover, konsesjoner, som definerer Posten Norge AS' samfunnsplagte oppgaver og avtale som definerer

Telenor ASA' leveringsplikt. Posten Norge AS har enerett til å formidle lukkede brev under 50 gram.

Å legge til rette for å utvikle virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene (utenfor enerettsområdet) er også et sentralt virkemiddel for å oppnå målsettingene. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedene. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. kontroll med kvaliteten på tjenestene og sikring av konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, herunder ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon med sterk markedsstilling.

Det er fortsatt noen utfordringer knyttet til at Post- og teletilsynet flyttet til Lillesand i 2007. Det er bl.a. et relativt stort behov for nyrekruttering av ansatte og behov for å sikre tilfanget av søkere med relevant kompetanse.

Markedene som Posten opererer i, er i kraftig endring. Norden blir i stadig større grad oppfattet

som ett marked. Posten har drevet aktiv posisjonering gjennom egen ekspansjon og oppkjøp av logistikk-, kommunikasjons- og transportselskaper i Norden.

Posten-konsernets resultatutvikling de seneste årene er preget av svakere lønnsomhet i postsegmentet, mens logistikk- og IT-områdene har utviklet seg positivt. Konkurransen i postmarkedet tiltar. Overgangen til elektroniske løsninger fortsetter i akselererende fart. Fusjonen mellom Posten Sverige og Post Danmark vil forsterke konkurransen innen post- og logistikk i det nordiske og norske markedet.

Finanskrisen og konjunkturomslaget har påvirket Postens virksomhetsområder både i slutten av 2008 og i 2009. Det er stor usikkerhet i markedene. Fortsatt volumnedgang og prispress innenfor tradisjonell post er ventet, mens pakkevolum og annen logistikkvirksomhet, og aktiviteten innenfor IT-segmentet, ventes å stabilisere seg framover.

Det har bl.a. vært utfordringer knyttet til Postens virksomhet innenfor industriell post i Sverige og Danmark. Underskuddene for Bring Citymail i 2007 og 2008 er påvirket av startkostnader i Danmark, samt geografisk utvidelse av dekningsområdet i Sverige. Satsingen på Citymail er fortsatt i etableringsfasen, og svake resultater har vært ventet fra Postens side, men konjunkturedgangen har rammet disse selskapene ekstra hardt. Postens investeringer i Bring Citymail er langsiktige og forutsettes å gi positiv avkastning over tid. Som følge av utviklingen i Citymail-selskapene, er det igangsatt omfattende effektiviseringstiltak for å bidra til dette. Regjeringen har merket seg Postens vurderinger av situasjonen og vil følge utviklingen i de nordiske selskapene som ledd i eierstyringen av Posten. Det stilles krav til framtidig lønnsomhet. Regjeringen legger til grunn at satsingen i Norden støtter opp under selskapets samfunnsplagte oppgaver, og at Posten driver lønnsomt og kontinuerlig søker effektive løsninger. Konsernets øvrige nordiske virksomheter har levert gode resultater de siste årene, også i den økonomiske nedgangsperioden.

Regjeringen vil vurdere Postens utenlandsgasjementer i forbindelse med neste Eiermelding om Postens virksomhet, som etter planen vil bli lagt fram for Stortinget våren 2010.

Regjeringen mener at Postens enerett bør opprettholdes. Det er den beste måten å sikre et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester som postombæring seks dager i uken til rimelig pris og med god kvalitet over hele landet. Etter langvarige diskusjoner i EU, der Norges syn også ble fremmet, vedtok EU i 2008 et direktiv der ene-

retten skal oppheves fra 01.01.2011, men med mulighet for 11 navngitte land til å utsette liberaliseringen til 01.01.2013. Regjeringen har ikke tatt stilling til direktivet. Samferdselsdepartementet vil vurdere direktivet nærmere og komme tilbake til Stortinget på egnede måter.

Regjeringen har i Soria Moria-erklæringen framhevet den digitale allemannsretten for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester. Med en dekningsgrad på 99,9 pst på mobil (GSM) og 99,9 pst på fast og trådløst bredbånd er målet om et bredbåndstilbud til alle oppfylt. Bredbåndstilgang for alle er en viktig forutsetning for bosetting i hele landet, og regjeringen vil arbeide for at nettene skal utvikles videre og kunne levere mer kapasitet i tiden framover.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og bruksmessige endringer. I vesentlige deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og gode, rimelige og framtidrettede tjenester. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutvikling og tilbud av ulike typer tjenester over hele landet.

For å bidra til en god konkurransesituasjon på området for elektronisk kommunikasjon foretar Post- og teletilsynet markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder. Der markedsanalysene avdekker svikt i konkurransen, fastsetter tilsynet med hjemmel i ekomloven virkemidler for å bedre konkurransen. Arbeidet er basert på en harmonisert framgangsmåte innenfor EØS-området. EU er i ferd med å revidere lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon. Forslag til direktivendringer ble lagt fram i november 2007. Direktivendringene er ennå ikke vedtatt. Samferdselsdepartementet arbeider aktivt for å påvirke den endelige utformingen.

EU vedtok i 2007 en forordning som fastsetter hvilke priser tilbyderne kan ta når sluttbrukerne er gjester i utenlandske mobilnett (internasjonal gjesting). Forordningen er tatt inn i EØS-avtalen. Den er gjennomført i ekomforskriften og trådte i kraft i januar 2008. Forholdene er med dette lagt til rette for at alle norske mobilkunder kan oppnå betydelig lavere priser enn tidligere når de benytter mobiltelefonen i utlandet innenfor EØS-området. Post- og teletilsynet er sentral i arbeidet med oppfølging av forordningen. Forordningen er i 2009 i EU utvidet til også å omfatte SMS og datagjesting i mobilnett. Det arbeides for å få utvidelsen til å gjelde også for norske brukere.

Rapportering

Konsesjonen for Posten Norge AS gjelder for perioden 01.01.2007–31.12.2010. Den innebærer bl.a. at Posten skal ha et landsdekkende postnett for de leveringspliktige tjenestene, slik disse er spesifisert i konsesjonen. Videre skal Posten fortsatt tilby grunnleggende banktjenester gjennom sitt ekspedisjonsnett. Konsesjonen setter også ulike andre krav, f.eks. om rapporteringsplikt til myndighetene og klageordning for brukerne.

Kravet i konsesjonen til Posten Norge om framsendingskvalitet er at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være fremme dagen etter innlevering, mens 97 pst. skal være fremme etter tre dager. For året 2008 sett under ett kom 87,1 pst. av slik brevpost fram over natt. Konsesjonskravet er følgelig oppfylt.

Som et ledd i oppfølgingen av at Posten oppfyller kravene i konsesjonen, ble det fra tredje kvartal

2007 også innført offentliggjøring av regionale tall for fremsendingskvalitet. Utviklingen gjennom 2008 tyder på at de tiltakene Posten har satt inn for å forbedre kvaliteten, virker. For første gang siden 2004 ble konsesjonskravet oppfylt i alle kvartal i 2008.

I Postens konsesjonsrapport til Post- og teletilsynet går det bl.a. fram at Posten generelt tilbyr de leveringspliktige tjenestene til den kvalitet det er stilt krav om i konsesjonen. Tilsynet har hatt en tett oppfølging av Posten og tiltakene som er iverksatt for å bedre kvaliteten. Utviklingen i 2008 og 2009 er positiv.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Departementet godkjente følgende portoøkninger fra 01.01.2009:

Vektklasse	Tidl. pris i kr	Økning i kr	Ny pris i kr	Prosentøkning
0–20 gram	7	1	8	14,3 pst.
21–50 gram	11	1	12	9,1 pst.

Samferdselsdepartementet godkjente også fra samme tidspunkt Postens forslag om gjennomsnittlig prisøkning på mellom 9 og 13 pst. for Smartpost konvolutter innenfor enerettsområdet.

Departementet vil orientere Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2010.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommuni-

kasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS, WIMAX og CDMA. I tillegg bygges det ut nett basert på den nye bredbåndsteknologien LTE i frekvensbånd som kan tilby stor kapasitet, og et nett for digital-TV er satt i drift. Dekningen i Norge:

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil (GSM)	99,9	87,0
3G (UMTS)	86,6	20,9
3G (CDMA)	90,0	75,0
Bredbånd (over 640 kbit/s)	99,9	
Digital-TV	98,0 ¹	

¹ Målinger og beregninger viser at basisnettet gir en faktisk dekning på nær 98 pst. av husstandene og ca. 87 pst. av fritidsboligene. I tillegg skal alle husstander kunne motta NRKs tilbud digitalt.

Telenor ASA, NetCom AS og Mobile Norway AS har konsesjon til å etablere og drive GSM-nett i Norge. Disse tilbyderne har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett. Telenor og NetCom har i sine nett henholdsvis om lag 99,9 pst. og 98 pst.

befolkningsmessig dekning. Dette er langt over gjeldende konsesjonskrav.

Network Norway AS åpnet GSM-nett i februar 2007, og etablerte et felles nettselskap med Tele2 (Mobile Norway AS). Network Norway har nasjonal avtale om gjesting. Egen utbygging er konsen-

trert til de større byene. Det foreligger planer for en omfattende videre utbygging av eget nett.

I dag har Telenor, NetCom, Hi3G Access Norway (også kjent som tjenestetilbyderen 3) og Mobile Norway AS 3G-tillatelser.

Telenor og NetCom tilbyr UMTS-tjenester. Både Telenor og NetCom har bygd ut sine UMTS-nett i samsvar med konsesjonsvilkårene og lansert 3G-tjenester. Mobile Norway ble tildelt sin tillatelse 14.01.2008. Tilbyderen 3 har ennå ikke startet bygging av UMTS-nett. Selskapet fikk i mars 2009 utsatt fristen for å innfri dekningskravet i konsesjonen med 30 måneder (til 19.03.2012) mot at dekningskravet ble økt fra 30 pst. til 40 pst. av befolkningen der de bor.

Nordisk Mobiltelefon Norge AS åpnet sitt CDMA450-nett i september 2005. Selskapet startet i juni 2006 under tjenestensnavnet ICE en større satsning på markedsføring av mobile bredbåndstjenester. Selskapet gikk konkurs i februar 2009, men ble raskt overtatt av nye interessenter og tjenestene ble videreført uten avbrudd for brukerne.

Det ble i 2007 avholdt frekvensauksjon i bånd som forventes særlig å bli brukt til å tilby 3G/4G-tjenester (f.eks. LTE) med høye datahastigheter og andre trådløse bredbåndstjenester. Både etablerte og nye aktører, i alt seks, (Telenor, NetCom, Craig Wireless Ltd., Hafslund Telekom, Arctic Wireless og Inquam Broadband) fikk tildelt frekvensressurser. Det har i ettertid foregått omsetning av frekvenser i dette båndet, noe som har medført at alle innehaverne nå har landsdekkende tillatelser, samt at Arctic Wireless har solgt seg helt ut av båndet. NetCom har annonsert at det planlegger å tilby nye mobile bredbåndstjenester i dette frekvensbåndet fra 2010, basert på teknologien LTE. Auktionen innbrakte i alt om lag 230 mill. kr.

Antall mobilabonnement ved utgangen av første kvartal 2009 utgjør i underkant av 5,3 mill. Dette er en økning på om lag 250 000 fra utgangen av 2007. Ved utgangen av første kvartal 2009 hadde antall abonnement på mobilt bredbånd passert 315 000. Det er en økning siden siste årsskifte på om lag 50 000, noe som indikerer sterk vekst for dette markedssegmentet.

Fra 2008 ble det etablert en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett som kan brukes til å støtte bredbåndsutbygging i områder som ikke dekkes av kommersiell utbygging. I områder som har tilfredsstillende bredbåndsdekning kan midlene benyttes til annen infrastruktur, herunder mobilutbygging, jf. omtale av kap. 551, post 61 i Kommunal- og regionaldepartementets St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Totalt antall bredbåndsabonnement passerte 1,6 mill. ved utgangen av første kvartal 2009. Det

er en økning på mer enn 170 000 siden utgangen av 2007.

Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber økte med mer enn 56 000 i 2008. Ved utgangen av 2008 hadde mer enn 144 000 kunder bredbånd over optisk fiber. I tillegg er det sterk vekst i antallet brukere med bredbånd over kabelnett.

Norges televisjon AS ble 02.06.2006 tildelt konsesjon for å bygge og drifte et digitalt bakkenett for fjernsyn. Post- og teletilsynet fører tilsyn med den del av tillatelsen som primært gjelder bruk av frekvenser og konkurransemessige vilkår. Nettet åpnet 01.09.2007 i Rogaland fylke. Det gjennomføres en regionvis utbygging. Basisnettet (tre signalpakker) er ferdig utbygd og satt i drift i hele landet (senest i Troms og Finnmark 21.11.2008). De siste analoge TV-signalene skal slukkes 01.12.2009 (Troms og Finnmark).

Framtidige anvendelser av den såkalte digitale dividenden, dvs. de ressurser som frigjøres fra frekvensbåndene for kringkasting som følge av overgang til en mer frekvenseffektiv formidling, har vært kartlagte. Regjeringen har bestemt at den øvre del av den digitale dividenden (frekvensbåndet 790–862 Mhz) skal avsettes til bruk for moderne mobilkommunikasjonstjenester og mobilt bredbånd.

EU vedtok i 2006 et direktiv om datalagring. I Norge har diskusjonen om EUs datalagringsdirektiv omhandlet både spørsmålet om direktivets EØS-relevans og om, og eventuelt hvordan, det skal implementeres. Spørsmålet om hvorvidt det skal innføres en slik plikt til å lagre data fremkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon (datalagring) i norsk rett er ikke avklart.

Post- og teletilsynet har i 2009 inngått avtaler med utvalgte tilbydere om å gjennomføre sikkerhets- og beredskapstiltak. Tiltakene finansieres av Post- og teletilsynet. De konkrete tiltakene er valgt ut i samarbeid med tilbyderne og ut fra vurderinger av nasjonale behov for robuste ekomnett og -tjenester ut fra et sikkerhets- og beredskapsperspektiv. Beredskapsforpliktelsene omfatter bl.a. deltakelse i nasjonale øvelser, kjøp av beredskapsmateriell, vedlikehold av tidligere innkjøpt materiell. I tillegg har Post- og teletilsynet gitt pålegg om sikkerhetsutbedring på nasjonale ekomannlegg for distribusjon.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

Postens leveringspliktige tjenester skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. Disse tjenestene omfatter formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lettgods inntil 20 kg, og grunnleggende banktjenester.

For å oppnå målene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost innenlands med vekt inntil 50 g og med pris inntil to og en halv gang grunntaksten for et brev i første vektklasse, og tilsvarende for brev som mottas fra utlandet.

Det foregår flere omstillingsprosesser i Posten for å styrke økonomien i selskapet. Det er i St.meld. nr. 12/Innst.S. nr. 210 (2007–2008) forutsatt at Posten skal ha god dialog med lokale myndigheter i forbindelse med strukturendringer, bl.a. ved omlegging av postkontorstrukturen og opprettelsen av 124 nye Post i Butikk fra 2008 til utgangen av 2010.

Omleggingene i Posten er også forutsatt å skje i nært samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner. Samferdselsdepartementet vil følge opp omstillingene i Posten for å forsikre seg om at omstillingene skjer i tråd med forutsetningene i St.meld. nr. 12 (2007–2008).

Post- og teletilsynet skal føre tilsyn med at overordnede mål blir oppnådd på områdene for post og elektronisk kommunikasjon. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre tilsyn med markedene og føre kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves, og herunder treffe enkeltvedtak om markedsregulering
- forvalte radiofrekvens-, navn- og nummerressurser
- forberede klagesaker og forestå mekling
- sørge for markedskontroll av radio- og terminalutstyr
- ha ansvar for standardisering på områdene for post og elektronisk kommunikasjon
- forvalte autorisasjonsordninger
- videreføre arbeidet med sikkerhet og beredskap på området for elektronisk kommunikasjon
- føre tilsyn med oppfyllelsen av krav til leveringspliktige tjenester på områdene for post og elektronisk kommunikasjon
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på områdene for post og elektronisk kommunikasjon

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av konkurranse i marke-

det for elektronisk kommunikasjon. Det vil være en prioritert oppgave for Post- og teletilsynet i 2010 å følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet vil følge opp og arbeide for å ivareta norske interesser i EUs revisjon av rammeverket for elektronisk kommunikasjon. Departementet arbeider bl.a. med sikte på å få innlemmet i norsk rett EUs endringsforordning av 18.06.2009 om internasjonal gjesting.

Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med frekvensforvaltning, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, som kan utvikle nye, fremtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet.

Post- og teletilsynet åpnet i 2006 for at tilbyderne på frivillig basis skal kunne tilby innføring av geografisk nummerportabilitet. Geografisk portabilitet innebærer at sluttbruker kan få beholde fastnett-telefonnummeret sitt ved flytting (endring av geografisk tilknytningspunkt). Arbeid med tekniske løsninger for å innføre geografisk portabilitet er påbegynt i den nasjonale arbeidsgruppen for nummerspørsmål. Dette arbeidet vil fortsette også i 2010.

Post- og teletilsynet vil i 2010 også fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnskritiske elektroniske kommunikasjonsnett. Kartleggingsarbeidet gir grunnlaget for å definere konkrete sikkerhetskrav til ulike deler av nett og igangsetting av tiltak for økt sikkerhet og beredskap. Kravene blir utarbeidet med bakgrunn i den gjeldende markedsituasjonen, trusselbilde og teknologisk utvikling. Dette arbeidet vil være en kontinuerlig aktivitet innenfor tilsynets ansvarsområde. Post- og teletilsynet vil i 2010 spesielt prioritere:

- Gjennomføre grundigere analyser av mottatte rapporter om alvorlige hendelser i ekomnett
- Arrangere øvelse for flere av Post- og teletilsynets tilsynsobjekter, og arrangere sikkerhetsforum for aktører i ekombransjen og ekomavhengige sektorer
- Gjennomføre flere stedlige tilsyn i utvalgte ekomannlegg og beredskapslagre
- Planlegge og gjennomføre sektorvise informasjonstiltak rettet mot brukere av ekomtjenester

Tilsynet vil i 2010 forsette å videreutvikle www.nettvett.no, som har til formål å øke oppmerksomheten om internettsikkerhet hos private brukere og små og mellomstore bedrifter. Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internetts sikkerhet og stabilitet, herunder også sikringen av domenenavnshierarkiet

og tildeling av IP-adresser. Videre har tilsynet etablert, samt drifter og oppdaterer nettportalene www.telepriser.no, www.bredbandsporten.no og www.frekvensportalen.no. Dessuten er tilsynet i ferd med å etablere en mastedatabase som vil gi

publikum tilgang til oversikt over plassering av radiosendere (i første rekke mobilbasestasjoner).

Det vil bli arbeidet med å kartlegge virkningene av den svenske loven om kommunikasjonsovervåking (den såkalte FRA-loven).

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
70	Kjøp av post- og banktjenester			497 000
	Sum kap. 1370			497 000

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Det har tidligere vært lagt til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp. Stortinget la ved behandlingen av eiermeldingen om Posten i 2008 opp til en videreføring av den tidligere ordningen med statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert, jf. St.meld. nr 12/Innst. S. nr. 210 (2007–2008). Av hensyn til Pos-

tens totale økonomiske situasjon har regjeringen funnet at det nå er nødvendig å bevilge midler til statlig kjøp. For 2009 er det bevilget 518 mill. kr, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009). Det foreslås bevilget 497 mill. kr for 2010.

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2010 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning. Beregningene gir følgende fordeling:

	(i mill. kr)
Merkostnader posttjenester	365
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	132
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	497
- Enerettsoverskudd	0
Statlig kjøp	497

Som det går fram av tabellen, er det ikke regnet med noe enerettsoverskudd for 2010.

Det har vært et sterkere volumfall i brevtrafikken enn det en tidligere regnet med. Den pågående finanskrisen bidrar til nedgangen, både med

generelt lavere aktivitetsnivå, og fordi kundene søker å gå over til rimeligere alternativer som elektronisk post, eFaktura og lignende. Posten har lagt til grunn at følgende ulønnsomme tjenester inngår i beregningen:

	(i mill. kr)
Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	106
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	249
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	-
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	-
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	10
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	365
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	132
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	497

Beregningene er basert på usikre prognoser for de framtidige resultatene. Det er derfor lagt til grunn en etterberegningmodell, som over tid vil sikre at

det ikke blir bevilget mer midler til statlig kjøp enn det faktisk er behov for.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
85	Utbytte	597 000		
	Sum kap. 5618	597 000		

Post 85 Utbytte

Regjeringen har vurdert utbyttepolitikken for bl.a. Posten Norge AS. Mens det tidligere ble lagt til grunn statens innlånsrente multiplisert med konsernets verdijusterte egenkapital begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt, legger regjeringen nå til grunn at utbyttepolitikken for Posten Norge AS skal innebære et forventet utbytte på 50 pst. av konsernoverskuddet etter skatt. Før det

årlege utbyttet fastsettes, skal det foretas en selvstendig vurdering av konsernets økonomiske situasjon og framtidsutsiktene.

Foreløpig resultatanslag for regnskapsåret 2009 viser at selskapet ikke vil ha overskudd, samt ha en negativ fri egenkapital. Det vil derfor ikke vil være grunnlag for å ta ut utbytte fra Posten Norge i 2010. Endelig utbytte blir fastsatt av selskapets generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Driftsutgifter	157 599	169 100	171 100
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	7 896		
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 887	11 500	17 300
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	23 015	24 500	25 300
Sum kap. 1380		202 397	205 100	213 700

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 171,1 mill. kr, en økning på 2 mill. kr fra saldert budsjett 2009.

Lønn og lønnsrelaterte kostnader vil utgjøre om lag 98 mill. kr av driftsutgiftene. Videre vil budsjettet gå til reiser, konsulenttjenester, tiltak for å heve kompetansen for etatens ansatte, og finansiering av tilsynets internasjonale engasjementer, bl.a. i den internasjonale teleunion (ITU), den internasjonale postunion (UPU), den europeiske post- og teleorganisasjonen (CEPT) og EØS-samarbeid. Utover dette er det avsatt midler til vedlikehold av instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokaleie og støtte til deltagelse i eksterne prosjekter.

Pr 01.03.2009 hadde Post- og teletilsynet 155 ansatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 17,3 mill. kr, en økning på 5,8 mill. kr fra saldert budsjett 2009. Økningen er knyttet til utarbeidelse av en kostnadsberegningssmo-

dell for sektoren (LRIC-modell) og en mastedatabase som vil gi oversikt over radiosendere (i første rekke mobilbasestasjoner), diverse utstyr for strålingsmåling og måleutstyr for digitalt TV. I tillegg er det behov for nye målebiler.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 25,3 mill. kr, en økning på 0,8 mill. kr fra saldert budsjett 2009.

Tilskuddet skal dekke tilbyderens merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak, jf. ekomloven § 2–10. Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester. Tilskuddsmidlene benyttes til investeringer i beredskapsmateriell og administrative beredskapstiltak hos tilbyderne. Disse tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveier og bedre håndtering av eventuelt bortfall av elektronisk kommunikasjon.

Bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010
01	Diverse gebyrer	166 782	170 600	168 400
03	Diverse inntekter	68		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 173		
18	Refusjon av sykepenger	691		
51	Fra reguleringsfondet			10 000
	Sum kap. 4380	168 714	170 600	178 400

Post 01 Diverse gebyr

Det er budsjettert med 168,4 mill. kr i inntekter under post 01. Posten er redusert med 2,2 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett for 2009, fordi det benyttes fondsmidler fra post 51 (reguleringsfondet) i tråd med opplegget om en gradvis nedtrapping av reguleringsfondet.

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved tilsvarende gebyrinntekter. Det forutsettes som i foregående år at refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap (post 70) er også forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. Fra 2010 antas provenyet fra ordningen å være 24 mill. kr. Inntektene budsjetteres med 21,5 mill. kr på Finansdepartementets kap. 5583, post 70, og 2,5 mill. kr (gebyr) på kap. 4380, post 01. Sistnevnte beløp utgjør de administrative kostnadene ved ordningen. I motsetning til tidligere vil det fra 2010 allerede ved utfakturering bli skilt mellom hva som er avgift og hva som er gebyr.

De enkelte gebyrene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektskategorier:

- Ekomtilbydergebyr
- Posttilbydergebyr
- Frekvensgebyr
- Autorisasjonsgebyr
- Kabel-tv-gebyr
- Nummergebyr

Post 51 Fra reguleringsfondet

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter fra tidligere år som ikke har vært nødvendig for å finansiere de årlige utgiftene. Fondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner, slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år. Størrelsen på fondet var pr. 01.01.2008 på 28,5 mill. kr. Det ble overført 25,6 mill. kr til fondet pr. 31.12.2008. Pr. 01.01.2009 er saldoen på reguleringsfondet på 54,1 mill. kr.

Størrelsen på fondet skal gradvis trappes ned til om lag 8–10 mill. kr, jf. omtale i St.prp. nr. 24 (2008–2009). For 2010 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet. Posten framstår i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av merinntekter fra tidligere år.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2009 om at selskap som har inngått miljøavtale med staten og meldt seg inn i NO_x-fondet, blir fritatt for NO_x-avgiften. De må til gjengjeld betale et bidrag til fondet. Totalt sett innebærer dette en avlastning for selskapene. Som følge av at skip som slutter seg til fondet, får fritak for NO_x-avgiften, foreslås det at kompensasjonen til fylkeskommunene for de ruter som de nå har ansvaret for, reduseres med 32,5 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2009. Kompensasjonen i 2010 blir da 30,2 mill. kr. I tillegg kommer NO_x-kompensasjon for fylkeskommunenes nye ansvar i forbindelse med forvaltningsreformen. For budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunalt kjøp av persontransport vises det til Kommunal- og regionaldepartementets Prop. 1 S (2009–2010).

For omtale av tilskudd til tilgjengelighetstiltak i kommuner og fylkeskommuner, samt ulike tilskuddsordninger for lokal kollektivtransport vises det til omtale under programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) var det en omtale av et forskningsprosjekt om virkninger av fristilling av persontransporten og konkurranseutsetting for tilbudet til publikum og for arbeidsvilkårene til de ansatte. Forskningsprosjektet er avsluttet. I sluttrapporten «Anbud på norsk», TØI rapport 928/2008, er resultatene av prosjektet presentert. I St.prp. nr. 1 (2008–2009) var det videre en omtale av arbeidet med lovendringer for styrke rettighetene til de ansatte i kollektivtransportsektoren. Ved lov nr. 108 av 19. juni 2009 ble det vedtatt endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven, som innebærer at reglene i arbeidsmiljøloven om virksomhetsoverdragelse skal gjelde ved bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakt om plikt til offentlig tjeneste i innenlands kollektivtrafikk på veg, til sjøs og med jernbane.

Forvaltningsreformen

I St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, er det økonomiske opplegget rundt forvaltningsreformen presentert, bl.a. en fylkesfordeling av den foreslåtte rammen til ferjedrift. Rammen er fordelt mellom fylkeskommunene med utgangspunkt i eksisterende kontraktsforhold for anbudssamband og regnskapstall for samband på rammetilskudd i 2010. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har også etter fremleggelsen av Kommuneproposisjonen 2011 arbeidet med å kvalitetssikre de elementer som ligger til grunn for denne fylkesfordelingen.

Videre har Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 72 (2008–2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementets budsjett, lagt til grunn at staten skal beholde en større del av det øvrige riksvegnettet enn regjeringen opprinnelig la opp til, jf. Innst. S. nr. 312 (2008–2009). Størrelsen på rammen og fylkesfordelingen har vært vurdert i lys av dette vedtaket. Det vises til nærmere omtale av forvaltningsreformen i del III i denne proposisjonen.

På denne bakgrunn foreslås det en ramme til ferjedrift knyttet til fylkeskommunenes nye ansvar fra 01.01.2010 på 1 367,1 mill. kr. I dette beløpet inngår det kompensasjon for NO_x-avgiften med 26,4 mill. kr og kompensasjon på 0,1 mill. kr til Møre og Romsdal fylkeskommune i forbindelse med ny energiavgift på gass. Videre inngår det 1,5 mill. kr til Møre og Romsdal fylkeskommune til finansiering av utvidet ferjetilbud om morgenen, i sambandene Seivika – Tømmervåg og Edøya – Sandvika. Den skisserte kompensasjonen for NO_x-avgiften innebærer en reduksjon på 18,8 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2009.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2008 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2008 innen samferdselsformål

Fylkeskommune	(i 1000 kr)		
	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	305 316	66 853	372 169
Akershus	549 102	161 941	711 043
Oslo	1 404 385		1 404 385
Hedmark	238 568	126 607	365 175
Oppland	313 750	129 751	443 501
Buskerud	238 494	99 641	338 135
Vestfold	162 849	82 941	245 790
Telemark	182 858	92 683	275 541
Aust-Agder	69 950	50 006	109 956
Vest-Agder	151 731	68 845	220 576
Rogaland	610 982	148 587	759 569
Hordaland	716 984	165 064	882 048
Sogn og Fjordane	307 914	118 631	426 545
Møre og Romsdal	338 517	177 647	516 164
Sør-Trøndelag	315 323	93 000	408 323
Nord-Trøndelag	204 575	98 630	303 205
Nordland	465 343	199 683	665 026
Troms	305 084	160 887	465 971
Finnmark	199 640	50 300	249 940
Sum	7 081 365	2 091 697	9 173 062

¹ Omfatter fylkeskommunale tilskudd knyttet til funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2008 om lag 113 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.09	1.1.87	1.1.09	1.1.87	1.1.09	1.1.87	1.1.09
Østfold	996	1 004	29	27	62	76	15	55
Akershus	1 063	1 123	27	24	82	90	45	65
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 535	39	38	49	63	13	51
Oppland	1 988	2 074	37	37	61	81	15	62
Buskerud	1 165	1 183	30	29	97	98	20	79
Vestfold	666	695	27	26	100	100	20	74
Telemark	1 116	1 099	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	990	34	34	67	85	7	74
Vest-Agder	1 266	1 301	33	33	47	65	4	63
Rogaland	1 732	1 820	31	30	89	97	35	72
Hordaland	1 746	1 754	28	26	100	100	16	68
Sogn og Fjordane	1 323	1 443	28	27	97	100	32	73
Møre og Romsdal	1 825	1 763	28	28	49	90	9	41
Sør-Trøndelag	1 793	1 784	34	34	36	66	6	52
Nord-Trøndelag	1 816	1 767	33	33	25	44	9	47
Nordland	2 588	2 568	29	29	37	73	1	71
Troms	1 767	1 729	33	32	50	78	1	38
Finnmark	680	626	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 258	30	30	65	80	16	60

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2009 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.

Økningen i andel fast dekke og andel tillatt 10 tonn aksellast siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring. Fra 01.01.1987 til 01.01.2009 økte andelen av fylkesvegnettet med

fast dekke fra 65 pst. til 80 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 60 pst.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Viktige oppfølgingsområder

6.1 Innleiing

Prop. 1 S (2009–2010) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettdokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. Organisasjonelle og andre endringar i samferdselssektoren dei siste 15 åra har m.a. ført til at ein ikkje kan sjå einseitig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren. Styring av viktige delar av sektoren skjer også gjennom Samferdselsdepartementets forvaltning av eigarskapen i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS.

Løyvingane på Samferdselsdepartementets budsjett går til investeringar og drift og vedlikehald av infrastruktur og finansiering av ulike organ som dels skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med marknadene. Vidare er det også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønsemd, men som det er samfunnsmessig ønskeleg å oppretthalde. Bompengefinansiering og anna finansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein stor del av investeringane i riksvegar blir finansiert utanfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunnen ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del III i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2010.

6.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan

6.2.1 Samla økonomiske planrammer i Nasjonal transportplan 2010–2019

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringa til grunn ei samla planramme som ligg 100 mrd. kr høgare enn vedteke planramme for Nasjonal transportplan 2006–2015. Planramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 er på 311 mrd. 2009-kr, fordelt med 92 mrd. kr til Jernbaneverket og 219 mrd. kr til vegformål.

Samanlikna med Nasjonal transportplan 2006–2015 aukar rammene i gjennomsnitt over planperioden 2010–2019 med 58,2 pst. for jernbane og 39 pst. for vegformål.

Ramma til vegformål omfattar òg midlar som blir overførte til rammetilskotet til fylkeskommunane i samband med overføring av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjer, og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane.

Planramma til Kystverket er i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett til 1 085 mill. 2009-kr. Oppfølginga på Kystverkets område er nærmare omtalt i Fiskeri- og kystdepartementets framlegg til budsjett for 2010.

Det er knytt store utfordringar til utviklinga av transportsystemet. Regjeringa starta ein snuoperasjon etter valet i 2005, og har for perioden 2006–2009 meir enn oppfylt planramma for dei fire første åra i Nasjonal transportplan 2006–2015. Regjeringa har vore særskilt oppteken av å styrkje innsatsen på vedlikehald av transportinfrastrukturen, som var forsømt over fleire år og av fleire regjeringar. Budsjetta til drift og vedlikehald blei i perioden 2006–2009 auka monaleg samanlikna med rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Budsjettet for 2009 innebar at løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket etter fire år var om lag 1,9 mrd. kr over rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015. I 2009 blei det løyvd 2,4 mrd. kr meir til veg og jernbane enn det var lagt opp til for å følgje opp eitt år av Nasjonal transportplan. Gjennom løyvingane til tiltak for arbeid i St.prp. nr. 37 (2008–2009), som i hovudsak var retta inn mot investeringar og vedlikehald av offentleg infrastruktur, blei innsatsen styrkt ytterlegare med 2,3 mrd. kr til vegformål og 1,3 mrd. til tiltak i jernbanesektoren. Dei samla løyvingane til veg og bane i 2009 er derfor historisk høge, og gjorde det mogleg å trappe opp innsatsen ytterlegare både på investeringar, drift og vedlikehald.

Sjølv med taktskiftet i transportpolitikken dei seinare åra, er mykje ugjørt. Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at arbeidet med å utvikle eit effektivt transportsystem skal intensiverast.

Ved behandlinga av St.meld. nr. 12 (2006–2007) slutta Stortinget seg til å overføre ansvaret for det

vesentlegaste av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjesamband frå staten til fylkeskommunane og Oslo kommune frå 01.01.2010. Arbeidet med dei økonomiske rammene i samband med forvaltningsreforma var ikkje avslutta da Nasjonal transportplan 2010–2019 blei lagt fram. Dei økonomiske planrammene var baserte på rammene i budsjettet for 2009 og ei rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylka tilsvarande eit aktivitetsnivå på 2 mrd. kr pr. år.

Som lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019, blei endeleg økonomisk ramme, fordeling mellom stat og fylke og fordeling mellom fylka avklart i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010. Statens vegvesen skal framleis fungere som ein sams vegadministrasjon som skal tene både fylkeskommunane og staten. Spørsmålet om fordeling av utgiftene til sams vegadministrasjon av riks- og fylkesvegnettet etter forvaltningsreforma, blei også avklart i kommuneproposisjonen.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 72/Innst. S. nr. 312 (2008–2009) har Stortinget lagt til grunn at om lag 120 km veg og eitt ferjesamband som var foreslått overført til fylkeskommunane, skal halde fram med å vere statleg etter 01.01.2010.

Dei økonomiske planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019 er i dette framlegget korrigererte for endringane som følgje av forvaltningsreforma. Løyvingane knytt til rentekompensasjonsordninga er fordelt flatt årleg i den økonomiske planramma i Nasjonal transportplan. Ordninga skal dekkjast innanfor dei samla økonomiske planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019. Da den årlege kompensasjonen til fylka vil skje på grunnlag av investeringsramma, inngår den ikkje i tabellen som viser den årlege oppfølginga av ramma i Nasjonal transportplan. Ordninga er nærare omtalt i del II i proposisjonen under kap. 1320, post 61.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 blir planrammer presenterte der satsinga på drift og vedlikehald er konstant i planperioden, medan det blir presentert eit gjennomsnittleg nivå på investeringar som er høgare i perioden 2014–2019 enn i perioden 2010–2013. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) har regjeringa lagt til grunn at satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innanfor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Avhengig av dei økonomiske konjunkturane blir det derfor lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene i første del av planperioden.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019.

				(i mill. kr)
	Justert saldert budsjett 2009	NTP 2010–2013	Forslag 2010	Oppfølg. av NTP 2010–2013 etter første år, i pst.
Statens vegvesen (kap. 1320)	11 179,3	14 806	13 303,0	22,5
– Drift og vedlikehald (post 23)	5 801,0	6 538	6 183,6	23,6
– Vederlag til OPS-prosjekt (post 29)	380,0	439	441,0	25,1
– Investeringar (post 30, 31, 36 og 37)	4 576,3	7 393	6 242,4	21,1
– Kjøp av riksvegferjetenester (post 72)	422,0	436	436,0	25,0
Jernbaneverket (kap. 1350)	7 000,0	9 113	8 280,6	22,7
– Drift og vedlikehald (post 23)	3 801,0	4 387	4 387,0	25,0
– Investeringar (post 30 og 31)	3 199,0	4 726	3 893,6	20,6
<i>Sum</i>	<i>18 179,3</i>	<i>23 919</i>	<i>21 583,6</i>	<i>22,6</i>

Løyvingar til kap. 1320, post 35 Vegutbygging i Bjørvika og post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka (som ligg i den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan), er ikkje tekne med i tabellen, men er følgd opp i samsvar med Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. omtale under programkategori 21.30 Vegformål i del II i proposisjonen.

Regjeringa legg med dette framlegget opp til ei gradvis opptrapping av dei økonomiske planrammene i planperioden 2010–2013. I det første året av planperioden ligg derfor framlegget for 2010 noko under gjennomsnittet av ramma for 2010–2013.

Budsjettforslaget inneber likevel eit betydeleg steg i retning av rammenivået i Nasjonal transportplan 2010–2019 allereie første år i planperioden.

Full oppfølging av ramma etter eit år av fireårsperioden tilsvarar 25 pst. Framlegget til statlege

midlar til veg og bane i 2010 er på i alt 21 583,6 mill. kr, og gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 på 22,6 pst. For veg og bane gir det ei oppfølging det første året på høvesvis 22,5 pst. og 22,7 pst.

Regjeringa held fram med ei sterk satsing på drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen. I vegsektoren prioriterer regjeringa ei vidareføring av dekkelegging høgt. På jernbane vil ei markert satsing på vedlikehald og fornying medverke til å gjere jernbanenettet meir påliteleg. Framlegget til løyving til drift og vedlikehald på riksvegnettet svarar til ei oppfylling av Nasjonal transportplan 2010–2013 på 23,6 pst. På jernbane er oppfyllinga på 25 pst.

Det blir foreslått ei samla investeringsramme på 10 136 mill kr, fordelt med 6 242,4 mill. kr på veg og 3 893,6 mill. kr på jernbane. Samanlikna med Nasjonal transportplan i første fireårsperiode gir dette ein oppfyllingsgrad på 21,1 pst. for veg og 20,6 pst. for jernbane. Det er lagt opp til at investeringsramma skal trappast opp i første fireårsperiode, etter kvart som planlegginga av nye prioriterte prosjekt er avslutta og er klare til anleggsstart.

Det er ei stor utfordring å redusere talet på rasulykker for å auke tryggleiken og gjere det meir føreseieleg for vegtransporten. Rassikring er eit område regjeringa vil prioritere svært høgt. Det er i Nasjonal transportplan varsla auka innsats både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet. Regjeringa har i Nasjonal transportplan varsla ei gjennomsnittlig årleg innsats på 1 mrd. kr til rassikring i perioden. I 2010 er det ikkje tilstrekkeleg med avklarte planar for å nå dette nivået. Det er sett av 850 mill. kr. Med budsjettframlegget for 2010 har regjeringa likevel auka løyvingane med 407,5 mill. kr samanlikna med saldert budsjett 2009.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn ei vidareføring av nivået i saldert budsjett 2009 til kjøp av ferjetenester. Forvaltningsreforma inneber at staten vil ha ansvar for 17 av i alt 95 ferjesamband. Budsjettframlegget gir ei oppfølging av ramma for kjøp av riksvegferjetenester for første fireårsperiode med 25 pst.

Budsjettet blir styrkt vesentleg samanlikna med saldert budsjett 2009. Framlegget representerer ein auke av utgiftene til veg og bane på om lag 19 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Det er særleg investeringspostane som blir styrkt, med ein auke på om lag 36 pst. for veg og om lag 22 pst. for jernbane.

Handlingsprogramma for transportetatane for perioden 2010–2013

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket skal ut frå dei politiske prioriteringane og økonomiske planrammer som følgjer av St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) utarbeide etatsvise handlingsprogram. I handlingsprogramma blir dei konkrete investeringsplanane for perioden 2010–2019 omtalte, med hovudvekt på perioden 2010–2013. Handlingsprogramma er transportetatane sin gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2010–2019. Dei blir utarbeidde på grunnlag av retningslinjer frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Avinor AS er ikkje omfatta av retningslinjene. Nasjonal transportplan legg ikkje føringar på dei økonomiske rammene som Avinor AS planlegg sin aktivitet innanfor. Prioriteringa av ressursane i Avinor AS blir styrt av organa til selskapet innanfor gjeldande vedtekter og rammer.

Retningslinjene frå departementa presiserte hovudprioriteringane i Nasjonal transportplan og dei økonomiske rammene som skulle leggjast til grunn. Dei gav også føringar for prosessen for arbeidet med handlingsprogramma. Ved utforminga av handlingsprogramma blir tiltak gjennomgåtte i fellesskap for å få koordinert gjennomføring der det er rasjonelt. Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider om oppgradering og utvikling av transportknutepunkt. Fylkeskommunane og storbyområde har fått høve til å uttale seg til dei etatsvise handlingsprogramma.

Verknader av handlingsprogramma for Statens vegvesen og Jernbaneverket

Samfunnsøkonomiske analyser av lønsemda til prosjekt er eit viktig fagleg utgangspunkt for dei politiske prioriteringane. Den berekna samfunnsøkonomiske netto nytta av investeringar er den samla prissette samfunnsnytta fråtrekt kostnadene ved tiltaket. Nyttetasida inneheld sparte transport-, ulykkes- og miljøkostnader, medan komponentane på kostnadssida omfattar investeringskostnader og framtidige kostnader til drift og vedlikehald. I transportkostnadene inngår både reisetid og køyrekostnader, mens miljøkostnadene omfattar støy og luftforureining.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har berekna samfunnsøkonomiske verknader av investeringane som er foreslåtte i planperioden 2010–2019. Tabellen viser i tillegg verknader av investeringane som er foreslåtte i den første fireårsperioden. Berekinga gir eit mål på den samfunnsøkonomiske effektiviteten av tiltaka.

Samfunnsøkonomiske verknader av investeringsprosjekta

(mill. 2010-kr)

	Nasjonal transportplan 2010–2019	Planperioden 2010–2013
Kostnad (statleg del) ¹		
– Jernbane	46 300	10 000
– Veg	56 000	13 800
Samfunnsøkonomisk netto nytte		
– Jernbane	-23 100	-2 600
– Veg	-20 800	-2 800
Reduserte transportkostnader for samfunnet		
– Jernbane	23 200	7 300
– Veg	62 800	17 800
Reduserte bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet		
– Jernbane	10 500	3 600
– Veg	21 700	6 100
Reduserte transportkostnader for distrikta (berre veg)	16 900	5 200

¹ Kostnadsoverslaget omfattar investeringskostnader for prosjekter som inngår i verknadsberekningane, der dei totale investeringskostnadene er tekne med i året/perioden dei enkelte prosjekta blir avslutta.

Betre framkome kan uttrykkest gjennom reduksjonen i transportkostnadene. Dei store vegprosjekta og jernbaneprosjekta gir reduserte transportkostnader på om lag 25 mrd. kr i perioden 2010–2013. I distrikta er det berekna sparte transportkostnader på veg på om lag 5,2 mrd. kr. Dei bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet som følgje av veg- og jernbaneinvesteringar er berekna til å bli reduserte med om lag 9,7 mrd. kr i perioden 2010–2013.

Samla sett er det i handlingsprogrammet berekna at prosjekta som blir opna i perioden 2010–2013 gir ein negativ netto nytte. Det er gjort ei gjennomsnittsberekning av tiltaka innanfor programområdet trafikktryggleik på veg som gir ein positiv netto nytte på om lag 3 mrd. kr. Det har ikkje vore mogleg å spesifisere nytta av einskilde tiltak. Det er ikkje gjort samfunnsøkonomiske analysar innanfor dei andre programområda på veg. Analysane viser såleis at tiltak innanfor programområdet trafikktryggleik gir stor prissett nytte, medan store prosjekt generelt gir liten prissett nytte samanlikna med kostnadene. Dette varierer likevel mykje med prosjekta. Av dei store vegprosjekta som opnar i perioden 2010–2013 som er berekna å vere mest lønsame, er E18 gjennom Vestfold, E39 Stangeland – Sandved, E39 Vågsbotn – Hylkje, E134 Haugalandspakken, rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen,

E6 Oppdal sentrum, E136 Tresfjordbrua og rv 80 Røvika – Strømnes.

På jernbanesida er investeringane i programområde kapasitet og gods berekna å gi positiv samfunnsøkonomisk netto nytte. For dei andre programområda er det ikkje rekna samfunnsøkonomi. Av dei store investeringsprosjekta som blir ferdige i perioden 2010–2013 gir dobbeltsporet Lysaker – Sandvika og fjernstyring Mosjøen – Bodø positiv samfunnsøkonomisk nettonytte, medan dobbeltsporprosjekta Barkåker – Tønsberg, Sandnes – Stavanger, Bergen stasjon – Fløen og prosjektet Gevingåsen tunnel ikkje gjer det. For alle jernbaneprosjekta som er planlagt ferdige i perioden 2010–2013 viser berekningane reduksjon i transportkostnadane for samfunnet og næringslivet, og dei bidreg alle til m.a. betra kapasitet og kortare reisetider.

Oppfølging av måla i Nasjonal transportplan

Regjeringa legg auka vekt på mål- og resultatstyring i den nasjonale transportpolitikken. Transportpolitikken er innretta etter fire hovudmål knytt til framkome og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming. Hovudmåla er konkretiserte gjennom etappemål for regjeringa sine hovudprioriteringar i den komande planperioden.

For å få betre fram kva ein vil oppnå med politikken og gi eit betre grunnlag for avvegingar mellom politiske mål, skal det i dei årlege budsjetta rapporterast på eit utval indikatorar som reflekterer etappemåla.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å presentere effektar av føreslåtte tiltak på måla i dei årlege budsjetta. Deretter blir det lagt opp til å rapportere på indikatorane i dei årlege statsbudsjetta der dette er hensiktsmessig, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009). Formålet med rapporteringa er å få eit grunnlag for å vurdere om måla i transportplanen er nådd, og dermed eit grunnlag for å justere politikken. Dersom t.d. rapporteringa viser ei uheldig utvikling i transporttryggleiken samanlikna med måla i Nasjonal transportplan 2010–2019, gir det grunnlag for å vurdere andre. Tilsvarande kan ein vurdere balansen mellom kor langt ein kjem innanfor dei ulike hovudmåla, og justere denne i komande planrevisjonar.

Å konkretisere transportpolitiske mål gjennom etappemål og indikatorar er eit utviklingsarbeid. Det er krevjande å finne eit avgrensa sett av indikatorar som kan synleggjere resultatata av politikken på ein god måte. Transportpolitikken er dessutan langsiktig, og det tek tid å oppnå resultat. T.d. tek det tid å få resultat på framkomevinstar av store infrastrukturinvesteringar, sidan dei først kjem til uttrykk når prosjektet er opna for trafikk. Dei årlege effektane kan derfor vere små, og årlege svingingar kan jamnast ut på lengre sikt. Samstundes er det på nokre område mogleg å gjere årlege justeringar, og setje i gang tiltak som har god effekt på kort sikt. I samarbeid med transportetatane og Avinor AS vil departementet vurdere frekvensen av rapporteringa på dei ulike indikatorane. Det vil først vere mogleg å rapportere resultat i budsjettet for 2012 når ein kjenner effekten av innsatsen i 2010.

Oppfølging av måla i Nasjonal transportplan 2010–2019

Tabell 6.1 Hovudmål og etappemål for transportsektoren i planperioden og venta verknader i 2010.

Hovudmål Etappemål	Nasjonal transportplan 2010–2019	Venta verknad i 2010	Kommentarar
Framkome og reduserte avstandskostnader	+	+	
Betre transporttilbod og pålitelegheit	+	+	På jernbane må det påreknast driftsavvik i form av innstilte avgangar pga. auka ressursbruk på vedlikehald og fornying, men samla effekt er positiv.
Reduserte reisetider i og mellom regionar	+	+	
Reduserte rushtidsforseinkingar	+/-	+	
Auka framkome for gåande og syklande	+	+	
Reduserte avstandskostnader mellom regionar	+		
Trafikktryggleik	+	+	
Redusere talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken med minst ein tredel	+	+	
Miljø	+/-	+/-	
Bidra til å redusere klimagassutslipp frå transportsektoren med 2,5–4,0 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter	+		Inkluderer tiltak utanfor Samferdselsdepartementets område

Tabell 6.1 Hovudmål og etappemål for transportsektoren i planperioden og venta verknader i 2010.

Hovudmål Etappemål	Nasjonal transportplan 2010–2019	Venta verknad i 2010	Kommentarar
Redusere NO _x -utslepp i transportsektoren	+		Effektar kjem i hovudsak pga. utskifting bilpark. Årlege effektar er små. Noko reduksjon som følge av overført trafikk frå veg til bane.
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftureining og støy	+/-	+/-	Nasjonalt mål for NO ₂ vanskeleg å nå i 2010
Unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta økologiske funksjonar	+/-	-	Inngrep som følge av riksvegprosjekt som blir opna for trafikk
Avgrense inngrep i kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord	+/-	-	Inngrep som følge av riksvegprosjekt som blir opna for trafikk
Universell utforming	+	+	
Meir universelt utvikla kollektivtransportssystem	+	+	

Gjennom budsjettframlegget vil transportsystemet bli utvikla i retning av hovudmåla. Sidan 2010 er det første året i planperioden, vil det vere for tidleg å sjå omfattande effektar.

For å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret er det eit hovudmål i Nasjonal transportplan 2010–2019 å få betre framkome og reduserte avstandskostnader. Regjeringa forventar betre framkome i transportsystemet i 2010. Transporttilbodet vil betrast, og det blir ein liten reduksjon i reisetida på veg. Vidare er det venta at rush-tidsforseiningane vil gå noko ned. Ein viser til nærare omtale i Framkome og regional utvikling i del III i proposisjonen.

Regjeringa vidarefører nullvisjonen for transporttryggleik i komande planperiode. Målet er å redusere talet på hardt skadde og drepne på veg med minst ein tredel i planperioden. Dette inneber at talet på drepne eller hardt skadde skal ned til 775 i 2020, frå eit gjennomsnitt på litt under 1 200 i perioden 2005–2008. For å klare å nå målet i 2020 har Statens vegvesen i utkast til handlingsprogram eit delmål om at det ikkje bør vere fleire enn 950 drepne eller hardt skadde i 2014. Det er berekna at tiltaka innanfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2010 vil redusere talet på hardt skadde eller drepne med om lag sju personar. I tillegg kjem effekten av tiltak frå andre aktørar som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane, kommunane, skuleverket, helsesektoren og frivillige organisasjonar. Jernbaneverket har berekna ein mindre reduksjon i talet på hardt skadde eller drepne på

veg i 2010 som følge av overføring av gods og personar frå veg til bane. Trafikktryggleik på tvers av transportsektorane er nærare omtalt i Transporttryggleik i del III i proposisjonen.

Hovudmålet for miljøatsinga er at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noregs internasjonale pliktar på miljøområdet. Miljøutfordringane i transportsektoren er samansette. Regjeringa har i Nasjonal transportplan sett seks etappemål under hovudmålet. Regjeringa er særleg oppteken av å redusere klimagassutsleppa, noko som krev eit bredt sett av tiltak som verkar både på kort og lang sikt. Innførte tiltak er venta å gi reduksjon i klimagassutsleppa i 2010. Bidraget frå transportsektoren til lokal luftureining er venta å bli noko redusert i 2010. Det nasjonale målet for NO₂ blir likevel vanskeleg å nå i 2010. Vegprosjekt som blir opna i 2010, gjer inngrep i sårbare naturområde, kulturmiljø og dyrka mark. Kunnskapen om effektane av inngrep og avbøtande tiltak skal bli betre gjennom auka satsing på før- og etterundersøkingar. Effektar i 2010 av tiltak på miljøområdet og dei viktigaste miljøatsingane i 2010-budsjettet er omtalte i Samferdsel og miljø i del III i proposisjonen.

Eit av hovudmåla i St.meld. nr. 16 (2008–2009) er at transportsystemet skal vere universelt utforma. Eit universelt utforma transportsystem kan brukast av alle. I planperioden blir det prioritert å få eit meir universelt utforma kollektivsystem. Det er svært ressurskrevjande å få eit kollek-

tivsystem som fullt ut er universelt utforma. Utviklinga må derfor skje gradvis. Satsinga på universell utforming i transportsektoren er omtalt nærmare i Universell utforming i del III i proposisjonen.

6.3 Framkome og regional utvikling

Grunnlaget for transportpolitikken er å tilby eit effektivt transportsystem med god framkome i heile landet. Regjeringa gjer i Nasjonal transportplan 2010–2019 greie for at det skal førast ein transportpolitikk der dei ulike delane av transportsektoren blir sett i samanheng, og der ein legg vekt på sterkare differensiering mellom by og land. I byane og pendlingsområdet rundt skal det satsast sterkare på gode kollektivløysningar og jernbane. Saman med lokale styresmakter blir det arbeid for ein betre og meir samordna areal- og transportpolitikk og andre tiltak som kan bidra til å redusere bruken av privatbil.

Hovudmålet for framkome og regional utvikling i Nasjonal transportplan 2010–2019 er: «*Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for*

å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.»

Transportinfrastrukturen byggjer og bind landet saman. Betre infrastruktur er derfor eit viktig verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga. Regjeringa legg i Nasjonal transportplan opp til å styrkje innsatsen både til drift og vedlikehald og til nye utbyggingsprosjekt. Det er óg lagt opp til ein vesentleg auka innsats til mindre og meir målretta investeringstiltak. Dette vil gjere transportsystemet meir påliteleg, redusere reisetida på viktige riksvegtruter og jernbanestrekningar og redusere avstandskostnadene. Tilhøva for gåande og syklande vil bli betre gjennom sterk satsing på gang- og sykkelveggar.

Samferdselsdepartementet ventar at verknaden på hovud- og etappemåla samla sett vil vere positiv i 2010. Det vil likevel ta noko tid før den store satsinga i Nasjonal transportplan 2010–2019 gir merkbare betringar.

Tabell 6.2 Etappemål og indikatorar – status og venta verknad for 2010

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad for 2010	NTP 2010–2019	
<i>Transporttilbod og pålitelegheit</i>				
F.1.1	Punktlegheit og regularitet for gods- og persontog på dei viktigaste togstrekningane	Sjå eigen tabell	Auka anleggsaktivitet i 2010 vil på enkelte stader og for kortare tidsrom gi fleire planlagde driftsavbrot og dårlegare driftsstabilitet. Det er likevel venta at driftsstabiliteten allereie i 2010 vil bli betre enn i dag.	
F.1.2	Tal setekm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper	Sjå eigen tabell	Dagens tilbod vil i hovudsak bli vidareført. NSB vil auke rutetilbodet på Jærbanen frå desember 2010	Auka setekapasitet
F.1.3	Tal togkm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper	Sjå eigen tabell	Dagens tilbod vil i hovudsak bli vidareført. NSB vil auke rutetilbodet på Jærbanen frå desember 2010	
F.1.4	Gjennomsnittleg billettpris for flyruter under statleg kjøp			
F.1.5	Punktlegheit og regularitet for flytrafikken	Punktlegheit og regularitet var respektive 86 pst. og 97,6 pst. i 2008	Arbeider for å betre punktlegheita. Ventar at den gode regulariteten vil oppretthaldast.	

Tabell 6.2 Etappemål og indikatorar – status og venta verknad for 2010

		Status ved inngang til planperioden	Venta verknad for 2010	NTP 2010–2019
F.1.6	Tal timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde	Indikatoren er under utvikling		Blir redusert
<i>Reisetider i og mellom regionar</i>				
F.2.1	Reisetider på utvalde ruter på riksvegnettet	Sjå eigen tabell	Små reduksjonar i reisetid ettersom det er få prosjekt som blir ferdige	Betydelege reisetidsreduksjonar
F.2.2	Reisetid på utvalde region- og InterCity-tog	Sjå eigen tabell	Inga endring	Betydelege reisetidsreduksjonar
<i>Rushtidsforseinkingar</i>				
F.3.1	Forseinking for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida	Nytt registrerings-system i 2011.		Betring krev bidrag frå lokale og regionale styresmakter
F.3.2	Fart for kollektivtransport på veg i rushtida	Sjå eigen tabell	Svak auke	Betring krev bidrag frå lokale og regionale styresmakter
F.3.3	Punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtida	Sjå eigen tabell	Små betringar	Blir betre
<i>Framkome for gåande og syklande</i>				
F.4.1	Tal km samanhengande hovudnett for sykkel i utvalde byar og tettstader	Manglar status	3 km	Vel halvparten av gang- og sykkelanlegga skal byggjast i byar og tettstader
F.4.2	Tal km tilrettelagt for gåande og syklande totalt	Manglar status	34 km	500 km nye gang- og sykkelveggar
<i>Avstandskostnader mellom regionar</i>				
F.5.1	Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde ruter på riksvegnettet	Sjå eigen tabell		Blir redusert

Transporttilbod og pålitelegheit i transportsystemet

Regjeringa sine prioriteringar i Nasjonal transportplan vil i planperioden gi ein meir påliteleg jernbanetraffikk. For persontog er det venta at dei vil bli meir punktlege med ein auke frå eit gjennomsnitt på 87 pst. i 2008 til eit fastsett mål på 90 pst. og at

regulariteten aukar frå 98 pst. i 2008 til 99,2 pst. i 2019.

I tabellen er det gitt eit overslag for punktlegheit og regularitet ved inngangen til planperioden. Det er ikkje gitt tal for regularitet til godstransport. Årsaka til det er at endringar i regulariteten til godstransport i større grad enn for persontransport kan kome av tilhøve som ligg utanfor Jernba-

neverket sitt ansvarsområde. T.d. kan ein nedgang i regulariteten ha sin årsak i at kunden ønskjer å sende/ta i mot varen på eit anna tidspunkt enn opphavleg planlagt, og ikkje i feil eller manglar ved infrastrukturen.

Auka anleggsaktivitet i 2010 vil på enkelte stader og for kortare tidsrom gi fleire planlagde drifts-avbrot og dårlegare driftsstabilitet på jernbana. Det er likevel venta at driftsstabiliteten allereie i 2010 vil bli betre enn i dag.

Tabell 6.3 Punktlegheit og regularitet for gods- og persontransport på dei viktigaste togstrekningane. Status ved inngangen til planperioden. Måleindikator F.1.1

	Punktlegheit	Regularitet
Persontog		
Oslo-Halden (IC)	90,0	98,9
Oslo-Skien (IC)	83,0	97,0
Oslo-Lillehammer (IC)	80,0	98,0
Flytoget	95,0	98,9
Oslo-Trondheim	82,0	99,0
Godstog		
Oslo-Stavanger	84,0	
Oslo-Bergen	79,0	
Oslo-Trondheim	76,0	
Trondheim-Bodø	83,0	

Betringar av transporttilbodet i planperioden er knytt til betring av togtilbodet og det regionale flyt-rutetilbodet, jf. indikatorane F.1.2 – F.1.4. Det er Samferdselsdepartementet som gjennom kjøp av persontransporttenester med tog og regional luftfart set rammene for tilbodet.

Den betydelege utbygginga av infrastrukturen for jernbana som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan og innfasing av nytt materiell vil gi eit betre togtilbod. Som omtalt i Nasjonal trans-

portplan, vil regjeringa forhandle med NSB AS om auka kjøp, slik at vinsten av investeringane kjem trafikantane til gode.

Persontogtrafikken er delt inn i grupper etter funksjonane til togproduktet og NSB rapporterer årleg tal for produksjonen som selskapet har levert. Tal for setekilometer og togkilometer for persontogtrafikken for dei viktigaste toggruppene i 2008 går fram av tabellen.

Tabell 6.4 Setekilometer og togkilometer i persontogtrafikken for utvalde toggrupper. Status ved inngangen til planperioden. Måleindikator F.1.2 og F.1.3

Toggruppe	Faktisk køyrde togkm	Setekm (i mill)
Regional trafikk	3 673 364	624
InterCity-trafikk	5 992 415	1 729
Nærtrafikk	13 275 335	4 111

Dagens produksjonsvolum, målt i togkilometer, vil i all hovudsak bli vidareført inntil dobbeltsporet i Vestkorridoren blir ferdig, og det blir mogeleg å auke trafikken. Frå ruteterminskiftet i desember 2010 vil NSB levere eit auka togtilbod på Jærbanen. Denne auken vil vere på 332 000 togkilometer. I tillegg vil NSB gjennom samarbeid med SJ tilby ein

avgang meir på strekninga Oslo-Karlstad på kvar-dagar og Oslo-Stockholm på laurdagar.

86 pst. av flya var i rute i 2008. Avinor AS har som mål å vere blant den beste tredelen i Europa når det gjeld å vere punktleg, i tillegg til pris og service. Målsettinga når det gjeld å vere punktleg er operasjonalisert til 88 pst. Flyselskapa har størst påverknad på å vere i rute. Avinor AS har derfor i

samarbeid med flyselskapa sett i gang eit prosjekt for å få fram moglege forbetringstiltak. Ei framskunda oppbemanning av flygeleiarar vil òg kunne bidra til auka driftsstabilitet.

Regulariteten for flytrafikken har vore rundt 98 pst. dei siste åra, som òg er sett som mål for regulariteten. Utfordringa framover vil vere å oppretthalde den gode regulariteten. For å få til dette vil det m.a. vere viktig for Avinor å gjennomføre planlagde tryggleiksinvesteringar.

Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med å utvikle indikatoren for å måle endringar i flytilbodet som omfattast av statleg kjøp.

Talet på timer med stengde vegar er venta å bli redusert i planperioden, jf. Nasjonal transportplan 2010–2019. Forseinkingar som følgje av kolonnekøyring eller vinterstengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Regjeringa legg i Nasjonal transportplan opp til å auke innsatsen til drift og vedlikehald for å halde vegane opne om vinteren og gjere dei mindre utsette for uvær og flaum.

Indikatoren som skal måle timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde, er under utvikling. Departementet må kome tilbake med status for denne. For å minimere talet på timar med stengde vegar prioriterer Samferdselsdepar-

tementet vinterdrifta og strekningar som er ulykkesbelasta. Vidare blir det prioritert å vedlikehalde tunnelar og bruer.

Reisetider i og mellom regionar

Den kraftige satsinga på betre infrastruktur som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan gir god måloppnåing på etappemålet om å redusere reisetida i og mellom regionar. Regjeringa sine prioriteringar i Nasjonal transportplan vil korte ned reisetidene både på veg og jernbane.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019, blir vinsten for veg størst på strekningane E6/136 Oslo – Ålesund, E39 Bergen – Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø – Tromsø og E6 Oslo – Trondheim. På alle desse strekningane vil reisetidene bli reduserte med om lag ein halv time. Den samla reisetida på kyststamvegen E39 Stavanger – Trondheim blir redusert med om lag ein time.

Statens vegvesen har berekna reduksjonen i reisetid i første fireårsperiode, jf. Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013. Reisetidsvinsten blir størst på strekningane E6/E136 Oslo – Ålesund og E39 Stavanger – Ålesund.

Tabell 6.5 Reisetid i minutt på utvalde ruter på riksvegnettet. Måleindikator F.2.1

Rute	Dagens reisetid	Redusert reisetid NTP 2010–2019	Redusert reisetid HP 2010–2013	Redusert reisetid 2010
E18 Oslo-Kristiansand	301	10	3,6	0
E39 Kristiansand-Stavanger	241	16	2,4	1,2
E39 Stavanger-Bergen	289	8	0,3	0,3
E39 Bergen-Ålesund	440	32	16,9	0
E39 Ålesund-Trondheim	367	14	5,9	3,9
E6 Trondheim-Bodø	682	17	9,1	0
E6 Bodø-Tromsø	561	32	2	0
E6 Tromsø-Alta	381	13	6,5	0
E6 Alta-Kirkenes	468	0	0	0
E6 Oslo-Trondheim	502	32	7,7	0
E6/rv3 Oslo-Trondheim	460	22	7,1	0,1
E6/E136 Oslo-Ålesund	530	38	18,7	0
E16 Oslo-Bergen	503	15	2,9	0
E16/rv7/rv52 Oslo-Bergen	491	26	2,4	0
E134 Oslo-Haugesund	446	25	2	0
E18 Oslo-Ørje (Sverige)	88	6	6,1	2,1

Det blir små reduksjonar i reisetida i 2010 fordi få prosjekt blir ferdige. Den største reduksjonen i reisetid er på om lag 4 minutt på strekninga E39 Ålesund – Trondheim.

Ut frå Nasjonal transportplan vil jernbaneinvesteringane redusere reisetida på utvalde region- og

InterCity-tog med 10 til 40 minutt. Reisetidsvinsten blir størst på strekninga Oslo – Skien. I 2010 er det ikkje venta endring i reisetid. Årsaka er at dei tiltaka som blir gjennomførte ikkje vil redusere reisetida på desse rutene.

Tabell 6.6 Reisetid i minutt på utvalde region- og InterCity-tog. Måleindikator F.2.2

	Dagens reisetid	Redusert reisetid NTP 2010–2019	Redusert reisetid 2010
Oslo-Skien	162	42	0
Oslo-Halden	103	18	0
Oslo-Lillehammer	117	10	0
Trondheim-Bodø	575	14	0

Rushtidsseinkingar

Køar og mangel på areal er særleg eit byfenomen. Reisetidsmålingar rundt dei fire største byane viser at rushtidsseinkingane aukar og at rushtidsperioden blir stadig lengre. Dersom ein skal nå målet om å redusere rushtidsseinkingane i planperioden, er det heilt nødvendig at lokale og regionale styresmakter styrkjer den lokale kollektivtrafikken og tek i bruk tiltak som avgrensar bruken av personbil.

Når det gjeld indikatoren som viser seinkingar for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida, er

eit nytt system for registrering av reisetider og seinkingar under utvikling. Systemet er venta å vere i drift frå 2011.

Tabellen viser at det i 2010 er venta ein svak auke i hastigheita for kollektivtransport på veg i rushtida. Samferdselsdepartementet vil påpeike at tala er usikre. Årsaka er at ei endring av hastigheita vil vere avhengig av fleire faktorar som t.d. generell trafikkutvikling, driftstiltak i kollektivtrafikken og tiltak for å betre framkomsta både på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar, samt viljen til å nytte restriktive tiltak mot bilkøyring kombinert med eit betre kollektivtilbod.

Tabell 6.7 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida. Måleindikator F.3.2

	Fart ved inngangen til planperioden	Venta verknad for 2010	Venta verknad i HP 2010–2013
Oslo	20,9 km/t	+ 1pst	+ 4 pst
Bergen	20,3 km/t	+ 2 pst	+ 20 pst
Stavanger	24,0 km/t	0 pst	+ 5pst
Trondheim	23,0 km/t	+ 6 pst	+13 pst

Ut frå Nasjonal transportplan 2010–2019 vil punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtida auke i planperioden. Årsaka er den store innsatsen til fornying av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor. Særleg i Oslo-området

vil det gjerast eit betydeleg lyft for å betre kapasitets- og driftsstabilitet i togtrafikken.

Tabellen gir eit overslag for punktlegheit og regularitet for lokaltog ved inngangen til planperioden. Bortsett frå Oslo-området omfattar tala heile driftsdøgnet, og ikkje berre rushtida.

Tabell 6.8 Punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtida. Status ved inngangen til planperioden. Måleindikator F.3.3

	Punktlegheit (pst.)	Regularitet (pst.)
Oslo	78,0	97,3
Bergen (Arna)	97,0	99,5
Trondheim (Trønderbanen)	87,0	99,0
Stavanger (Jærbanen)	85,0	98,5

For 2010 er det berre venta små betringar i punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtrafikken. Anleggsarbeid i samband med utbygginga av dobbeltspor på Jærbanen har ført til seinkingar i Stavangerområdet. Punktlegheita vil betrast når arbeidet her er avslutta. Når det gjeld Oslo-området, vil vinsten av Oslo-prosjektet først kome for fullt om eit par år.

Framkome for gåande og syklende

Regjeringa har som mål at sykkeldelen skal aukast frå dagens 4–5 pst. til 8 pst. i planperioden. Det er vidare eit mål at byar og tettstader etablerer samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal arbeide for at 50 pst. av alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedteke ein plan for eit hovudsykkelveg-

nett innan 2010. Det er om lag 100 slike byar og tettstader i Noreg i dag.

Regjeringa prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høgt i planperioden. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at det skal byggjast 500 km nye gang – og sykkelanlegg, vel halvparten i byar og tettstader. I 2010 er det venta at 34 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklende og at 3 km av desse vil byggjast i byar og tettstader.

Avstandskostnader mellom regionar

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden vil gjere at avstandskostnadene blir reduserte. Det er ikkje berekna verknad på avstandskostnadene i 2010.

Tabell 6.9 Status og endring i transportkostnader i kroner for ein gjennomsnittleg tung bil på utvalde ruter på riksvegnettet. Måleindikator F.5.1. Negative tal er kostnadsinnsparing

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

6.4 Transporttryggleik

Generelt

Trafikktryggleik er eit av hovudmåla i transportpolitikken til regjeringa. Transportpolitikken byggjer på nullvisjonen om eit transportsystem utan ulykker med drepne eller hardt skadde. Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidla og regelverket for framferd skal utformast på ein måte som fremjar trafikksikker framferd hos trafikantane og i størst mogleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Den norske nullvisjonen gjeld heile transportsystemet og alle transportformene.

Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit trygt og robust transportnett, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. Det er store forskjellar i tryggleiksutfordringane og behov for tiltak mellom transportgreinene. Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikokspesjonering. Vegtrafikken skil seg òg ut ved å vere dominert av transport av og med privatpersonar.

Trafikktryggleik på veg

Regjeringa ser på det store talet skadde og drepne i vegtrafikken som eit alvorleg samfunnsproblem, både med omsyn til dei menneskelege konsekvensane og dei årlege samfunnskostnadene på om lag 26 mrd. kr dette fører med seg. Ved reduksjon i trafikkskadar vil ein dermed spare samfunnet for både menneskelege og økonomiske belastningar. Over tid har risikoen for å bli drepen eller hardt skadd i trafikkulykker blitt sterkt redusert. Talet på drepne er t.d. redusert med om lag 35 pst. dei siste 20 åra medan trafikken i same tidsrom har auka med om lag 45 pst. Risikoen for å bli drepen i vegtrafikken er med andre ord meir enn halvert sidan 1987. Utviklinga viser at innsatsen innanfor trafikktryggleiksarbeidet har kompensert for tra-

fikkveksten i tillegg til å gi ein merkbar reduksjon i ulykkesomfanget. Dette viser at eit målretta og vidt arbeid for trafikktryggleik gir resultat.

Dei siste ti åra har i snitt om lag 282 menneske mista livet og om lag 11 755 har blitt skadde kvart år i vegtrafikken. I 2008 omkom 255 menneske, 22 fleire enn i 2007. Talet på skadde gjekk kraftig ned i 2008 med 1 214 færre skadde enn i 2007. Ungdom i alderen 15–24 år utgjorde ein stor del av trafikkdødsfalla. Tal for dei åtte første månadene i 2009 viser ein monaleg reduksjon i talet på drepne samanlikna med både 2008 og gjennomsnittet for tiårsperioden 2000–2009.

Regjeringa har som mål å vidareføre den sterke satsinga på trafikktryggleik. Hovudretninga for trafikktryggleikspolitikken går fram av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, der det er sett som etappemål at talet på drepne eller hardt skadde skal reduserast med minst ein tredel innan 2020, samanlikna med snittet i åra 2005–2008. Dette er om lag same reduksjon dei komande ti åra som i dei føregåande 20.

Tiltak som er planlagt gjennomført innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen i handlingsprogramperioden 2010–2013, er isolert sett venta å gi ein reduksjon på mellom 55 og 60 drepne eller hardt skadde. I tillegg kjem verknaden av tiltak frå andre aktørar som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane, kommunane, helsesektoren, frivillige organisasjonar og Jernbaneverket (overføring av gods og personar frå veg til bane). Summen av bidraga frå aktørane og effektane av køyretøysutviklinga og trafikkveksten er venta å gi ei måloppnåing i høve eit delmål på maksimalt 950 drepne eller hardt skadde innan 2014.

I 2010 er tiltaka som er planlagde gjennomført innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen isolert sett venta å gi ein reduksjon på om lag sju drepne eller hardt skadde, jf. tabell 6.10. Dette kjem i tillegg til tiltaka for å oppretthalde det høge nivået på trafikktryggleiken som ein har i dag. Samferdselsdepartementet vil rapportere om måloppnåing i statsbudsjettet for 2012.

Tabell 6.10 Indikatorar for trafikktryggleik

	Nasjonale transportplan 2010–2019 – Indikatorar for trafikktryggleik	Status ved inngangen til planperioden	Forventa verknad for 2010	Forventa verknad i NTP 2010–2019
S1.1	Tal på drepne eller hardt skadde i vegtrafikkulykker	1 122*	7**	Blir redusert til 775 i 2020
S1.2	Tal på drepne i vegtrafikkulykker	255*		

* Tal for 2008 (Statistisk sentralbyrå)

** Berekna verknader av tiltak gjennomført innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen.

Trafikksystemet er eit samspel mellom trafikant, køyretøy og infrastruktur. For å auke tryggleiken er det nødvendig å arbeide målretta innanfor alle tre områda og ta i bruk eit breitt spekter av tiltak innan utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet, opplæring, informasjon, haldningsskapande arbeid og kontroll av trafikk og køyretøy. På bakgrunn av hovudlinene i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil tiltak retta mot møteulykker, utforkøyringsulykker og gang- og sykkelulykker bli særleg prioriterte innsatsområde i 2010, saman med styrking av trafikantretta tiltak ovanfor høgrisikogrupper og risikoframferd.

Tiltak innan infrastruktur

I utkast til handlingsprogram er det planlagt nytta om lag 2 320 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak i perioden 2010–2013. Dette er ein auke på om lag 50 pst. samanlikna med perioden 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn om lag 230 mill. kr i ekstern finansiering. Tiltak for å hindre dei mest alvorlege ulykkene, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyrse av mjuke trafikantar, er gitt høgast prioritet. Om lag ein tredel av ramma vil bli nytta til bygging av midtrekkverk og etablering av forsterka midtoppmerking. Andre prioriterte tiltak er m.a. utbetring av sideterreng, veglys, kurve- og kryssutbetringar og straktiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar.

Regjeringa vil i 2010 vidareføre ei satsing på trafikktryggleikstiltak i samsvar med «trafikktryggleikspakka» som blei presentert i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Med bakgrunn i tryggleiksutfordringane innan vegsektoren vil Samferdselsdepartementet i 2010 nytte om lag 723 mill. kr til programområdet trafikktryggleik. Av dette er om lag 713 mill. kr statlege midlar. Dette gir ein oppfølgingsgrad på 30,7 pst. i høve den totale ramma i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013.

I 2010 er føresetnaden å fullføre bygging av midtrekkverk på ni km to- og trefeltsveg og etablere forsterka midtoppmerking i form av oppmerka sperreområde, midtmarkering eller rumleriller på 30 km riksveg. I tillegg blir tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbedringar, ulike trafikktryggleikstiltak i sentrumsområde og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioritert.

Innan drift og vedlikehald blir tiltak som tek i vare trafikktryggleiken prioriterte, slik at trafikantane kan sikrast trygg og påliteleg framkome heile året. Dette gjeld særskilt vinterdrifta, der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste oppgåvene. Drift av strekningar med mange og alvorlege ulykker vil bli følgt spesielt opp. Trafikktryggleiksinspeksjo-

nar avdekkjer behov for tiltak både når det gjeld drift, vedlikehald og investeringar.

Trafikant- og køyretøyretta tiltak

Framferda til trafikantane er avgjerande for tryggleiken på vegane. Djupare analyser av dødsulykkene viser at førarfeil har vore ei medverkande årsak til dei fleste ulykkene. Dette gjeld m.a. høg fart, ruspåverknad og manglande bruk av bilbelte.

Regjeringa vidarefører i 2010 satsinga for å redusere omfanget av fartsrelaterte ulykker. Automatisk trafikk kontroll (ATK) har god trafikktryggleikseffekt. Arbeidet med å installere digitalt utstyr i ATK-boksane vil bli fullført i 2010. Dette vil bidra til ei meir effektiv handtering av ATK-saker. Sommaren 2009 opna to strekningar med automatisk måling av gjennomsnittsfart mellom to punkt (streknings-ATK). Omfanget av streknings-ATK i handlingsprogramperioden 2010–2013 vil bli vurdert, m.a. på bakgrunn av evalueringa av strekningane som er etablerte i 2009.

Kriteria for særskilte fartsgrenser utanfor tettbygde strom blir gjennomgått. Målet for arbeidet er å kome fram til kriterium for fastsetting av fartsgrenser som medfører at dei blir respekterte, er lette å forklare, greie å handheve og som samstundes tek i vare trafikktryggleiken. Fartsgrenseendringar i samsvar med nye fartsgrensekriterium vil bli gjennomført i handlingsprogramperioden. Kampanjen med hovudfokus på fart og fartsrelaterte ulykker, som starta i 2009, blir vidareført i 2010.

Utekontrollane skal målrettast og prioriterast på stader og tider der trafikktryggleiksvinsten er forventast å vere størst. Fokuset på å sikre at tunge køyretøy er tilstrekkeleg utrusta på norsk vinterføre held fram i vintersesongen 2010.

Unge trafikantar er overrepresenterte i statistikken over drepne i trafikken. Talet på drepne i aldersgruppa 16–25 år auka frå 43 i 2007 til 71 i 2008. Sjølv om talet på drepne er redusert så langt i 2009, er delen av unge framleis høgare enn tidlegare. Talet på drepne i denne aldersgruppa utgjer i underkant av 25 pst. av dei drepne, medan dei utgjer om lag 10 pst. av befolkninga og utfører om lag 7 pst. av trafikkarbeidet. På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen saman med politiet og Trygg Trafikk utarbeidd ein tiltaksplan mot ungdomsulykker. I planen blir det foreslått ei rekkje tiltak som rettar seg inn mot tida før 18-årsgrensa, i prøveperioden og blant ungdom som har mist føreretten. Samferdselsdepartementet vil i første rekkje, medan føraropplæringa blir evaluert, prioritere tiltak retta mot prøveperioden og dei som har mista førarkortet.

Læreplanane for føraropplæring frå 2005 er eit bidrag til nullvisjonen gjennom å redusere ulykkesrisikoen blant ferske førarar. Fleire verkemiddel er i sum meint å skulle medverke til ein slik reduksjon. Innhaldet i opplæringa er utvida, og det er ei meir samla merksemd på haldningar, risikoforståing og framferd. I tillegg legg opplæringsmodellen til rette for omfattande realistisk privat øvingskøyning, som forskning peikar på som eit viktig ulykkesførebyggjande tiltak. Statens vegvesen ser gjennom eigne kartleggingar, erfaringar frå tilsyn og ekstern forskning at implementeringa av den nye føraropplæringa har vore vanskelegare enn venta. Saman med trafikkskuleorganisasjonane vil Statens vegvesen forsøke å gjennomføre tiltak for å styrkje undervisningskompetansen på sentrale obligatoriske tema i opplæringa.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet gjennomført eit prøveprosjekt for føraropplæring knytt til vidaregåande skular i distrikta. Prøveprosjektet blei avslutta i juni 2009. Resultata viser at denne typen samarbeid mellom trafikkskular og vidaregåande skular kan føre til lågare elevfråver og gjere føraropplæringa billigare og meir tilgjengeleg ved at opplæringa blir tilpassa den geografiske plasseringa til elevane. Trafikkopplæringa har blitt strekt over fleire år, skulane har sett trafikktryggleik på dagsordenen og strykprosenten blant elevar som har delteke i prosjektet er lågare enn landsgjennomsnittet. Statens vegvesen vil følgje opp tiltaket og leggje til rette for denne typen føraropplæring, m.a. ved å rettleie fylkeskommunar og skular om regelverket som gjeld for denne typen opplæring.

Eldre bilførarar har behov for særskilte opplærings- og informasjonstiltak. Kursa 65+ har vist seg å vere eit viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppa. Det vil bli arbeidd med å auke deltakinga på kursa. I løpet av 2010 vil det vere eit tilbod om e-læringskurs som eit supplement til dagens 65+-kurs.

Ei arbeidsgruppe nedsett av Samferdselsdepartementet og Justis- og politidepartementet la i mars 2009 fram rapporten «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringar i vegtrafikkloven». I rapporten blir det gjort framlegg om fleire relaterte endringar i vegtrafikklova, m.a. innføring av låge lovfaste grenser for kjøring under påverknad av narkotiske stoff og innføring av lovheimel for å kunne teste motorvognførarar med «narkometer» ved trafikkontrollar utan krav om mistanke om påverknad. Det er gjennomført høyring. Tilrådingane frå arbeidsgruppa vil bli følgd opp hausten 2009 og i 2010. Arbeidet er ei oppfølging av rapporten «Forslag til tiltak mot kjøring av motorvogn under påvirkning av andre rus-

midler enn alkohol» og omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Under føresetnad av at Stortinget vedtek å innføre nødvendig lovheimel for å kunne teste motorvognførarar med «narkometer» vil ein tidlegast kunne ta i bruk tiltaket i andre halvår av 2010 eller i 2011. Justis- og politidepartementet vil vere ansvarleg for kvalitetsvurdering og anskaffing av slike testinnretningar.

Ei arbeidsgruppe nedsett av Samferdselsdepartementet har foreslått endringar i ordninga med prikkbelastning av førarkort. Forslaga er fremja for å gjere ordninga meir effektiv og inkluderer særskilte ordningar for førarar med prøvetid. Rapporten frå arbeidsgruppa har vore på høyring. Tilrådingane vil bli følgd opp hausten 2009 og i 2010.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

Tryggleiken på jernbana er høg og nullvisjonen er langt på veg innfridd. Regjeringa har som mål å oppretthalde og ytterlegare forbetre det høge tryggleiksnivået.

Dei siste åra har talet på reisande og frakt av gods med jernbana auka kraftig. Dette er positivt for tryggleiken i den totale transportverksemda i Noreg fordi jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Samstundes kan fleire reisande gi auka trengsel om bord i tog og på plattformer. Saman med auken i talet på tog som trafikkerer jernbanenettet, inneber dette auka risiko for uønskete hendingar.

I perioden 1989–2008 omkom i gjennomsnitt 6,7 personar kvart år ved ulykker knytte til jernbana i Noreg. Gjennomsnittet dei siste fem åra er to omkomne personar kvart år. I 2008 omkom éin person i ei jernbaneulykke, mot to i 2007. I første halvår 2009 mista ein person livet i ei jernbaneulykke.

Dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået, er å sørgje for tilstrekkeleg med ressursar til drift og vedlikehald og til ekstraordinære tiltak for å oppgradere stasjonar og haldeplassar med låg standard. I statsbudsjettet for 2010 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald om lag 4,4 mrd. kr. Dette er ein auke på 586,1 mill. kr eller 15,5 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Sjå omtale under programkategori 21.50.

Transporttryggleik innan luftfarten

Tryggleiken i norsk luftfart ligg i verdstoppen. Regjeringa har som mål at Noreg framleis skal vere fremst i verda på dette området. Tryggleiksarbeidet i næringa blir stadig meir internasjonalsert. For styresmaktene er det ei hovudutfordring i tida

framover å sikre at det internasjonale regelverket er tilpassa norske tilhøve.

Tryggleik har høgaste prioritet innan alle delar av luftfarten. Innan ruteflyging er tryggleiken høg. Utfordringa ligg særleg i å halde ved lag det høge nivået på tryggleiken. Innan dei andre delane av norsk lufttransport, som passasjertransport med helikopter og klubb- og privatflyaktivitet, er det eit noko lågare nivå på tryggleiken. Her vil det vere viktig å halde fram arbeidet med å få nivået på tryggleiken høgast mogleg.

I 2008 skjedde det to dødsulykker i sivil luftfart med i alt fire omkomne. Den eine av desse ulykkena skjedde under opptrekk av seglfly med wire, og den andre skjedde under intern opplæring i overvakingsflyging. Vidare var det ein auke i talet på ulykker utan dødsfall innanfor anna ervervs-messig flyging enn ruteflyging. Dette gjeld særleg for innanlands helikopteroperasjonar. Luftfartstilsynet har i 2009 etablert «Fysikkerhetsforum for operatører av innenlandshelikoptre». Forumet vil byggje på dei gode erfaringane og resultata ein har hatt gjennom fleire år av arbeidet i «Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen.» Innan ruteflyging var det i 2008 ein nedgang i talet på ulykker og ingen dødsulykker.

Tryggleiken blir betra gjennom tilsyn, sertifisering og regelverksutvikling. For Samferdselsdepartementet er det viktigaste verkemiddelet for å bidra til tryggleiken i sivil luftfart eit velfungerande Luftfartstilsyn.

Utfordringane når det gjeld tryggleik er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora. Samferdselsdepartementet deltek m.a. i arbeidet i FN sin organisasjon for sivil luftfart (ICAO), EU-byrået for flytryggleik (EASA) og i arbeidet i regi av EU-kommisjonen. I tillegg er også Luftfartstilsynet representert i desse fora og i Eurocontrol som arbeider for å utvikle eit felles system for styring av lufttrafikken.

6.5 Samferdsel og miljø

Innleiing

Transportpolitikken skal bidra til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, og bidra til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

Dei viktigaste miljøsatsingane i 2010-budsjettet er:

- løyvingane til jernbaneformål aukar med 1,3 mrd. kr

- løyvinga til belønningsordninga blir videreført på same høge nivå
- løyvingane til gang- og sykkelveggar aukar
- Transova-prosjektet held fram som planlagd
- auka løyvingar til klimaforskning, under Samferdselsdepartementet, som vil gå til RENERGI-programmet i regi av Norges forskingsråd, jf. omtale under kap 1301, post 50, i del II i proposisjonen.
- innføre ytterlegare fråtrekk i eingongsavgifta for bilar med låge utslepp (under 120 gram CO₂/km).
- auke eingongsavgifta for bilar over 120 gram CO₂/km
- innføre full CO₂-komponent i eingongsavgifta for drosjer.

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljølempene ved transport. Miljøutfordringane er særleg knytte til klimaendringar, vern og bruk av biologisk mangfald, luftureining og støy, kulturminne og kulturmiljø og jordvern. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljølempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel, jf. også omtalen av kollektivtransport i del III i proposisjonen.

I transportpolitikken legg regjeringa opp til eit klarare skilje mellom by og land. I distrikta er det færre alternativ til bruk av privatbilen. I og med at bruken av bil er størst og folkeauken sterkast i områda rundt dei største byane, er det her dei største miljøutfordringane i transportsektoren finst. Det er også her mogleighetene til å redusere utsleppa frå transportsektoren er størst.

For luftureining med globale og regionale skadeverknader har internasjonale avtaler mykje å seie for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Verkemiddel på tvers av sektorane, først og fremst økonomiske, som t.d. avgifter og kvoter, er effektive nok til å løyse globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO₂-avgift og SO₂-avgift. NO_x-avgift blei innført i 2007 for at Noreg skal klare pliktene etter Gøteborg-protokollen.

Kommunane og fylkeskommunane har også eit stort ansvar for å redusere miljølempene ved transport. Rushtidsavgifter, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering er døme på tiltak innanfor ansvarsområdet for lokale styresmakter som kan redusere miljølempene. Kommunale styresmakter sit òg på verkemiddel for å leggje betre til

rette for syklende. Dette blir ikkje blir nytta i stor nok grad.

Klimagassutslepp

I St.meld. nr. 34 (2006–2007) presenterte regjeringa målsetjinga om at transportsektoren, inkl. sjøfart, skal redusere utsleppa ein stad mellom 2,5 og 4 MTCO₂-ekvivalentar samanlikna med referansebana for 2020. Dette inneber ein reduksjon på mellom 12,5 og 20 pst. samanlikna med framskrivingane.

Reduksjonar i klimagassutslepp må sjåast i samanheng med ei vidare miljødifferensiering av eingongsavgifta for nye personbilar og gjennom ei avgiftslette for drosjer med utslepp under 120 gram CO₂/km. For å informere privatpersonar, bedrifter og styresmakter utviklar Statens vegvesen ein nettstad med informasjon om miljøeigenskapar til ulike bilmodellar. I tillegg vil auka løyvingar til forskning og utvikling av alternativ teknologi føre til betre energieffektivisering av køyretoy.

		Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2010	NTP 2010–2019
M1.1	Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samla og pr. sektor	11,1 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter (2007, SSB)*	Nedgang på 0,3–0,6 mill. tonn	Blir redusert (bidra til nedgang på 2,5–4,0 mill. CO ₂ -ekvivalenter)

I 2007 utgjorde utslepp frå vegtrafikken 19 pst. og innanriks luftfart 2 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. I perioden 1990–2007 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med om lag 29 pst., eller 1,5 pst. i året.

Frå 2007 til 2008 var det ein samla nedgang i CO₂-utsleppa på 1,9 pst. frå transportsektoren. Dersom ein føreset at bruken av biodrivstoff er klimanøytral, blir nettonedgangen 3 pst. Årsaka til nedgangen er i hovudsak finanskrisa frå hausten 2008. Det er òg gjennomført tiltak for å redusere utsleppa, jf. tabellen under.

Utsleppa frå vegtrafikken har auka med 2 pst. i året frå 1990 til 2007. Frå 2007 til 2008 var auken 0,4 pst. brutto. Medrekna bruken av biodrivstoff, blir nettoverknaden 1 pst. reduksjon i klimagassutsleppa. Trafikkveksten i 2008 var 1,3 pst. for lette køyretoy og 1,5 pst. for tunge køyretoy, dvs. at utsleppa pr. køyrde kilometer har gått ned.

For kystfart var nedgangen på 10 pst., og for luftfart 4 pst.

Nedanfor har Samferdselsdepartementet gjort grove overslag over klimaverknaden i tonn CO₂-ekvivalenten av ulike tiltak i 2008 og 2010.

	Verknad 2008		Venta verknad for 2010	
	Lågt overslag	Høgt overslag	Lågt overslag	Høgt overslag
Innblanding biodrivstoff	-75 000	-150 000	-100 000	-200 000
Auka innblanding til 5 pst.			-100 000	-200 000
Lågare utslepp nye personbilar	-25 000	-50 000	-75 000	-150 000
Auka drivstoffavgifter – klimaforliket	-7 000	-14 000	-14 000	-28 000
Jernbaneprosjekt			-13 000	-13 000
Avgift innblanda biodrivstoff			-6 000	-12 000
Lågare utslepp nye drosjer	-1 680	-1 680	-3 500	-4 000
Vegprosjekt		Tal manglar	-1 200	-1 200
El-bilar	-200	-400	-550	-700
Hydrogenbilar	-30	-30	-30	-30
Sum	-108 910	-216 110	-313 280	-608 930

Transportsektoren er omfatta av dei høgaste CO₂-avgiftene. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet i denne sektoren. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter, og er underlagt tekniske reguleringar av utsleppsnivå. Frå 2010 blir det avgift på innblanda biodiesel. Dette vil gi ein liten prisauke, og dermed og ein liten nedgang i utsleppa.

Regjeringa introduserte hausten 2007 eit nasjonalt mål om at utslepp frå nye personbilar i gjennomsnitt skal vere på 120 gram/km eller lågare innan 2012. Frå 2007 er slagvolumkomponenten i eingongsavgifta erstatta med ein CO₂-komponent. Det gjennomsnittlege CO₂-utsleppet frå nyregistrerte bilar har blitt redusert frå 177 g/km i 2006 til 152 g/km i perioden januar-juli 2009. For å stimulere til ytterlegare nedgang foreslår regjeringa auka differensiering etter CO₂, jf. Prop. 1 S (2009–2010) Skatte-, avgifts- og tollvedtak. Talet for 2010 i tabellen over viser effekten av lågare utslepp frå 2007- til 2010-årgangane samanlikna med ein situasjon med det same utsleppsnivået som i 2006. I det låge overslaget er det rekna at halvparten av gevinsten med lågare utslepp pr. bil forsvinn fordi lågare kostnader pr. kilometer gir auka køyring. I det høge er det rekna med uendra køyrelengde.

Drosjene hadde i 2006 eit utslepp på 201 gram CO₂ pr km. Dette blei redusert til 194 gram i 2007, 192 i 2008 og 184 gram førebels i år. Nivået på utsleppa er langt høgare enn for andre personbilar, m.a. fordi eingongsavgifta for drosjer i dag er 40 pst. av ordinær sats. Reduksjonen har òg vore mindre som følgje av omlegging i eingongsavgifta. Det blir frå 2010 lagt opp til å stimulere til drosjer med lågare utslepp ved at drosjer får full CO₂-komponent. Drosjer med utslepp under 120 gram CO₂ vil få ei avgiftsslette, medan dei med høgare utslepp får ein auke.

I 2008 var blei det omsett biodiesel tilsvarende 4 pst. av all omsett diesel. Etanolsalget utgjorde ein svært liten del av det totale drivstofforbruket. Det er innført krav at frå 2009 skal 2,5 pst. av omsetninga av drivstoff vere biodrivstoff. Det blir lagt opp til eit omsetningskrav på 5 pst. frå midten av 2010. Samstundes blir det innført kriterium for berekraft. I rekninga over er det føreset 50 pst. klimaeffekt i det låge alternativet. I EUs fornybardirektiv er det rekna at klimaeffekten ved bruk av biodrivstoff ligg mellom 16 og 95 pst. avhengig av kjelde. I høgalternativet er det rekna 100 pst. klimaeffekt slik det blir rekna etter Kyoto-avtalen.

Overgang til alternative drivstoff, som t.d. biodrivstoff, elektrisitet, naturgass og hydrogen, bidreg til å redusere klimagassutslepp og ureiningar frå transportsektoren. Det viktigaste bidraget frå staten til å framskande utviklinga er å finansiere

forsking og utvikling og leggje til rette gjennom generelle rammevilkår.

Samferdselsdepartementets midlar til utvikling av miljøvenleg teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren har sidan 2005 blitt løyvd til Norges forskingsråd som administrerer midlane gjennom RENERGI-programmet. Støtta til dette programmet blir foreslått auka, jf. også omtalen av kap. 1301, post 50, i del II i proposisjonen. Dei siste åra er løyvingane på området auka vesentleg.

For å redusere klimagassutsleppa frå transport og i tråd med forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blei det i 2009 oppretta eit nytt prosjekt, Transnova, jf. omtalen av kap. 1301, post 72, i del II i proposisjonen. Transnova gir direkte finansiell støtte til innovative miljøprosjekt innan transport som ikkje blir realiserte på grunn av strukturelle barrierar eller mangel på kapital.

Det var i 2008 over 1 700 e-bilar i Noreg. Dette var ein auke på 250 bilar frå året før. Dersom ein føreset same vekst i 2009 og 2010, blir det ein auke på 750 bilar i 2010 samanlikna med 2006. Mesteparten av køyringa med desse bilane erstattar køyring med ordinære bilar, men noko kjem òg i staden for kollektivtransport, gange og sykkel. I tabellen er det rekna med at dei har halve køyrelengda som ordinære bilar og at ¾ av køyringa erstattar ordinær bilkøyring.

Regjeringa vil gjere det enklare for forbrukarane å velje meir miljøvenlege bilar. Samferdselsdepartementet bad derfor Statens vegvesen å utvikle ein nettstad med informasjon om miljøeigenskapane til ulike bilmodellar. Nettstaden skal rettast inn mot privatpersonar, bedrifter og styresmakter som ønskjer å finne informasjon om m.a. CO₂-utslepp og andre skadelege utslepp frå ulike bilmodellar.

Tilskot til kollektivtransport og gang- og sykkelveggar, arealpolitikk og forskingsmidlar blir òg nytta for å stimulere til mindre bruk av bil og overgang til meir miljøvenlege transportmiddel, inkl. meir miljøvenlege køyretøy og drivstoff. Verknaden av dette er ikkje rekna med.

Klimagassutsleppa frå innanriks luftfart utgjorde i 2007 2 pst. av samla klimagassutslepp. Utsleppa frå innanriks luftfart auka med 10 pst. frå 1990 til 2007. Innanlandsk luftfart er omfatta av Kyoto-protokolten. Som eit av dei få landa i verda har Noreg innført ei eiga CO₂-avgift på innanlandsk luftfart.

Luftfarten er ei internasjonal næring. Mykje av regelverket blir utvikla internasjonalt, særleg innan EU, ikkje minst når det gjeld tryggleik og miljø. Internasjonal luftfart er ikkje omfatta av Kyoto-avtala. Det finst ikkje noko verkemiddel som regulerer desse utsleppa. Regjeringa er derfor positiv til at luftfarten blir teken inn i kvotehandelsystemet til EU.

NO_x-utslepp

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2010	NTP 2010–2013
M2.1	Utslepp av nitrogenoksidar/forsurande utslepp frå transportsektoren samla og pr. sektor	Om lag 30 000 tonn frå veg (2008, SSB)	0 – 2 000 tonn Blir redusert

Noreg er mottakar av ureining frå andre land. Dette bidreg til forsuring og overgjødning av norsk natur. Noreg har derfor ratifisert Gøteborg-protokollen der landa forpliktar seg til å redusere utsleppa. Det er ei stor utfordring å nå krava i Gøteborg-protokollen om at dei nasjonale utsleppa av NO_x ikkje skal overstige 156 000 tonn i 2010. I 2008 var dei nasjonale utsleppa på 178 600 tonn, dvs. at det er nødvendig med ein reduksjon på 22 600 tonn.

Transportsektoren står for 44 pst. av dei nasjonale utsleppa av NO_x. Kystfarten og vegtrafikken står for mesteparten av dette. Strengare avgasskrav og utskifting av køyretøyparken har redusert NO_x-utsleppa frå vegtrafikken med 56 pst. i perio-

den 1990–2007, medan det i same perioden har vore ein auke i utsleppa frå kysttrafikken på 31 pst.

For å klare pliktene etter Gøteborg-protokollen blei det innført ei avgift på utslepp av NO_x frå 01.01.2007. Avgifta gjeld alle sektorar, inkl. transportsektorane. I mai 2008 undertekna Miljøverndepartementet og 14 næringsorganisasjonar ein miljøavtale om gjennomføring av NO_x-reduserande tiltak finansiert gjennom eit NO_x-fond, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulert gjennom køyretøyforskrifta til vegtrafikklova. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy vil ytterlegare redusere utsleppa frå vegtrafikken.

Lokal luftureining

	Status ved inngangen til planperioden	Verknad i 2010	Venta i HP for SVV 2010–2013
M3.1	Personar busette i område utsett for timemiddelkonsentrasjonar av NO ₂ over nasjonalt mål (150 µg/m ³ maks 8 timer pr. år)	3 050	-870 -1 200
M3.2	Personar busette i område utsett for døgnmiddelkonsentrasjonar svevestøv (PM10) over nasjonalt mål (50 µg/m ³ maks 7 dagar pr. år)	14 400	-2 200 -3 510

Piggdekkgebyr som er innført i Oslo, Trondheim og Bergen, er eit effektivt verkemiddel for lågare utslepp av svevestøv. Dette har gitt ein høgare del som køyrer med piggfrie dekk. Piggfridelen for dei tre byane er høvesvis 84, 80 og 90 pst. I Oslo er det også innført miljøfartsgrense. Utsleppa av svevestøv frå vegtrafikken er redusert med 45 pst. i perioden 1990–2007. I dei største byane, der helseproblema knytt til svevestøv er størst, har reduksjonen vore større. Luftkvaliteten i byane har derfor blitt betre. Grenseverdiane for svevestøv (PM10) blei ikkje overskridne i 2008. Dette er betre enn i 2007, da det var overskriding i Trondheim og Tromsø.

Talet på personar som blir utsett for timemiddelkonsentrasjonar for svevestøv utover nasjonale mål er rekna å bli redusert med 3 500 i Handlingsprogram 2010–2013, grunna nedsett fartsgrense og piggdekkavgift. Den faktiske situasjonen betra seg ved at støvdemping med salt også gir positiv effekt, sjølv om verknaden i dag ikkje kan reknast. Ein ventar at grenseverdiane for svevestøv i forureiningsforskrifta blir haldne i perioden 2010–2013.

Reduksjonen i NO_x-utsleppa har i liten grad gitt lågare konsentrasjonar av NO₂. Dette er ein felles trend i Europa. Luftkvalitetsmålingane viser at det er fare for at grenseverdien for NO₂ som gjeld frå

2010, vil bli overskriden i Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim.

I 2008 blei det 2 900 færre busette i område utsett for timemiddelkonsentrasjonar av NO₂ over nasjonalt mål (150 µg/m³ maks. 8 timar pr. år) og 3 100 færre i område utsett for døgnmiddelkonsentrasjonar svevestøv (PM10) over nasjonalt mål (50 µg/m³ maks 7 dagar pr. år).

Om lag 1 200 personar færre vil bli utsette for timemiddelkonsentrasjonar over nasjonale mål av NO₂ ved utgangen av perioden 2010–2013.

Statens forureiningstilsyn utarbeider no ein handlingsplan som skal vise korleis dei nasjonale måla for lokal luftkvalitet skal nåast.

Støy

		Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2010	Verknad i HP 2010–2013
M3.3	Støyplageindeks (SPI)	73 600 veg 21 900 jernbane	-2 000 veg 0 jernbane	-4 100 veg
M3.4	Tal personar utsette for over 38 dB innandørs støy	6 400 veg 2 339 jernbane	30 veg 0 jernbane	-660 veg -701 jernbane

I St.meld. nr. 26 (2006–2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, foreslo Regjeringa eit nasjonalt resultatmål for støy. Støyplaga skal reduserast med 10 pst. innan 2020 samanlikna med 1999. Talet på personar utsett for over 38 dB innandørs støynivå skal reduserast med 30 pst. innan 2020 samanlikna med 2005. Det er også utarbeidd ein handlingsplan mot støy for perioden 2007–2011.

Samferdselssektoren står for om lag 90 pst. av dei rekna støyplagene (støy frå grasklippingar, nabostøy osv. er ikkje med i rekninga). I perioden 2007–2011 blir det spesielt satsa på tiltak for å redusere støyen for dei som er utsette for dei høgaste støynivåa, og på forskning og utvikling og internasjonalt samarbeid knytte til kjelderetta tiltak. Det er m.a. eit stort behov for forskning og utprøving av støysvake vegdekke og måling av støy frå ulike typar bildekk på norske vegar. Vidare er det behov for å finne formålstenlege måtar å stimulere til bruk av m.a. støysvake bildekk og køyretøy. Statens vegvesen vil derfor halde fram med å auke innsatsen når det gjeld kjelderetta tiltak.

Støyplageindeksen langs dagens riksvegnett var i 2008 om lag 150 000, medan om lag 9 000 personar var utsette for innandørs støy over 40 dB. Desse tala blei reduserte med 44 000 og 4000 i 2008. Det blir fortløpande sett i verk tiltak for å oppfylle krava til innandørs støy etter forureiningsforskrifta.

Støyplagene frå jernbanen utgjer om lag fire pst. av den totale støyplaga i Noreg. I følgje Statistisk Sentralbyrå var det i 2007 om lag 60 000 personar som blei utsette for utandørs støynivå over 55 dBA frå jernbane. Støyplageindeksen (SPI) frå jernbane same år var på 21 900.

Jernbaneverket gjennomfører skjenesliping av ei rekkje strekningar kvart år. Dette bidreg til å redusere støy for dei som bor i nærleiken. Det har også blitt gjennomført eit prosjekt for å undersøkje samanhengen mellom skjenetilstand og støy. Dette vil kunne gjere det enklare å bruke skjenesliping som eit enda meir målretta tiltak for å redusere støyutslpp på ein effektiv måte. Sluttrapport frå prosjektet er venta hausten 2009.

Krava til innandørs støy etter forureiningsforskrifta er i dag oppfylt for jernbanen.

Avinor AS har ansvaret for å kartleggje støy ved 43 lufthamner. For 13 av desse blei det oppdatert nye støysonekart etter Miljøverndepartementets retningsline T-1442 i 2008. I løpet av 2009 vil alle lufthamnene, med unntak av Oslo Lufthavn, ha oppdaterte flystøysonekart etter denne retningslina. For å oppdatere for Oslo Lufthavn ventar ein på ny støyforskrift frå Samferdselsdepartementet. Avinor mottok i 2008 til saman 640 meldingar om flystøy. Av desse var 405 relaterte til trafikken rundt Oslo Lufthavn, medan resten var i samband med lufthamnene i Bergen, Stavanger og Røros. Meldingane gjeld i hovudsak støyande enkeltflygingar eller traseval. Ved Oslo Lufthavn blei det i 2008 registrert 60 moglege brot på Forskrift for inn- og utflyging. Desse er melde til Luftfartstilsynet. I følgje Statistisk Sentralbyrå er det ein reduksjon i flystøyplager på om lag 13 pst. frå 1999 til 2007.

Biologisk mangfald

Samferdselsanlegg og trafikk påverkar natur- og kulturmiljø både ved direkte forbruk av areal, ved

barriereverknad og ved redusert bruks- og opplevingsverdi for areal nær transportanlegg.

Omsynet til natur- og kulturmiljø skal integrert betre i planlegging, utbygging og drift av sam-

ferdselsanlegg. Samferdselsstyresmaktene vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde.

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2010	Venta verknad i HP for SVV 2010–2013
Viktige naturområde og økologiske funksjoner			
M4.1	Tal dekar inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområde	0	0
M4.2	Tal dekar inngrep i eller nærføring til naturreservat	0	280 dekar
M4.3	Prosjekt med særstør negativ konsekvens for naturmiljø	0	Ingen
M4.4	Del utbetra registrerte konfliktpar mellom transportnett og biologisk mangfald	1 pst.	28 pst.

I 2008 blei det gjennomført i 0,6 dekar inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområde og 160 dekar inngrep i eller nærføring til naturreservat.

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Jernbaneverket deltek i eit interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvaking av biologisk mangfald. Samferdselsetatane vil vidareføre arbeidet med å byggje opp og vedlikehalde ein brei naturfagleg kompetanse. Vidare skal kunnskapen om effektane av inngrep og avbøtande tiltak bli betre gjennom vidare satsing på forskning og utvikling, m.a. med opptrapping av før- og etterundersøkingar.

Miljøverndepartementet har i samarbeid med m.a. Samferdselsdepartementet, utarbeidd ein nasjonal strategi mot framande artar. Strategien set krav til kartlegging av risiko, og tiltak og rutinar for å unngå spreiding av uønskte artar. Vidare set strategien krav til å setje i verk tiltak i samarbeid med kommunar, andre grunneigarar ofl. Transportetatane, Avinor AS, Sandefjord Lufthavn AS og Rygge sivile lufthavn AS følgjer opp strategien.

Arbeidet med å kartlegge villreinens bruk av Hardangervidda blei vidareført i 2008. Som grunnlag for gjennomføring av tiltak frå 2010 er det gjennomført ei vurdering av kor omsyna til riksvegnettet og biologisk mangfald kjem i konflikt med kvarandre. Eit program for etterundersøkingar av vilttiltak på eksisterande vegnett er sett i gang. I 2010 blir det utarbeidd regionvise handlingsplanar med tiltak for å avgrense og halde nede spreidinga av framande artar.

Jernbaneverket kartlegg konfliktområde mellom biologisk mangfald og jernbanenettet i 2009. Resultata frå kartlegginga vil bli analyserte i 2010. Det vil bli utarbeidd ein oversikt over tiltak med kostnadsoverslag som vil danne grunnlag for å prioritere rekkjefølgja på tiltaka. Hausten 2009 set Jernbaneverket i gang eit FoU-prosjekt med bruk av repellent for å redusere viltpåkøyringar langs jernbana. Resultata vil liggje føre i 2011.

Kartlegging av framande artar langs jernbanen starta i 2008 og held fram i 2009. Jernbaneverket har utført fjerningstiltak på aktuelle banestrekningar i samarbeid med fleire kommunar på Austlandet. Jernbaneverket vil prioritere tiltak for å fjerne kjempebjørnekjeks og eventuelt andre artar på dei strekningane der dette er eit samarbeidstema med lokale og regionale styresmakter.

Avinor AS starta i 2008 eit prosjekt for å kartlegge biologisk mangfald ved lufthamnene. Berlevåg, Båtsfjord og Kristiansand lufthamner blei kartlagde i 2008. Prosjektet vil ta fleire år, vil omfatte fleire lufthamner og skal vere grunnlag for ein heilskapleg forvaltningsplan for biologisk mangfald ved lufthamnene.

Vass- og grunnureining

I sesongen 2007/2008 blei det nytta over 159 700 tonn salt på norske vegar, inkl. salt som er blanda i strøsand. Dette er ein auke frå 137 100 tonn i sesongen før. Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Vidare er det påvist påverknad på grunnvatn og overflatevatn. Det kan derfor finnast konfliktpar mellom omsyn til trafikksikkerheit og

framkomsttilhøve på den eine sida og miljøtilhøve på den andre.

Statens vegvesen har ut frå erfaringane med bruk av salt no etablert eit etatsprosjekt under namnet SaltSMART. Formålet med prosjektet er å utvikle berekraftige metodar som kjemisk og mekanisk kan gi sikre køyretilhøve om vinteren utan å gi uakseptable skadar på miljøet.

Jernbaneverket slutta å bruke urea for mange år sidan hovudsakeleg på grunn av dårleg verknad. Salt og saltprodukt kan ikkje brukast i nærleiken av sporet fordi det gir problem i sporfelt og med oksidering på stål og betong. Salt blir nytta på terminalområde, parkeringsplassar og tilkomstvegar.

Avinor AS prøver å nytte dei mest miljøvenlege, godkjente baneavisingkjemikaliar og gjennomfø-

rer miljørisikovurderingar ved kjøp av baneavisingkjemikaliar. Vidare blir det stilt det strenge miljøkrav for kva for flyavisingkjemikaliar som ein tillet å nytte ved Avinor sine lufthamner. Frå og med avisingssesongen 2008/2009 innførte Avinor forbod mot bruk av urea. I 2008 blei det sett i gang eit omfattande prosjekt for å oppdatere miljørisikovurderingar ved Avinor sine lufthamner.

For å sikre at kjemikaliar som blir nytta av Jernbaneverket både er tilpassa sporfelt og er miljøvenlege, er det hausten 2009 sett i gong ein prosess for å danne ein rammeavtale for kjemikaliar. Rammeavtala vil gi føringar gjennom dei gitte krava, for kva for produkt Jernbaneverket kan kjøpe inn og nytta.

Kulturminne og dyrka jord

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2010	Venta verknad i HP for SVV 2010–2013
M5.1	Kulturminne som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg	10	80
M5.2	Tal dekar kulturmiljø som går tapt eller får redusert kvalitet som følge av nyanlegg	0	40 daa
M5.3	Tal dekar dyrka jord til transportformål	245 daa	1 200 daa
M5.4	Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentleg som følge av nyanlegg	0	0

I 2008 gikk 41 kulturminne tapt eller fikk redusert kvalitet på grunn av nyanlegg. 13 dekar kulturmiljø gikk tapt eller fikk redusert kvalitet som følge av nyanlegg. 615 dekar dyrka jord blei omdisponert til transportformål.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS arbeider med å følgje opp sine verneplanar for kulturminne. I samband med markeringa av Kulturminneåret 2009 skal etatane synleggjere arbeidet med egne kulturminne.

Riksantikvaren har freda 40 bruer, 19 bygningar og 11 vegar som inngår i Statens vegvesens «Nasjonale verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner». Det gjenstår ytterlegare nokre vegar og vegrelaterte kulturminne som skal fredast. Statens vegvesen held fram med arbeidet med forvaltningsplanar for desse objekta. Samferdselsdepartementet meiner at vegar i drift ikkje skal fredast når det er lokal motstand mot dette.

I samråd med Riksantikvaren arbeider Jernbaneverket med å freda seks baner for museal togdrift, av dette er fem etablert som museumsbaner.

Dei seks banene er Urskog – Hølandsbanen, Krøderbanen, Setesdalsbanen, Flekkefjordbanen, Gamle Vossebanen og Thamshavnbanen. Det er utarbeidd forvaltningsplanar for alle dei seks banene som dannar grunnlaget for et langsiktig og føreseieleg vedlikehald av den historiske infrastrukturen med kjøreveg og bygningar. Jernbaneverket har etablert ei tilskotsordning til museal togdrift for å unngå at museumsbanene forfell og at dei ikkje kan nyttast til køyring med museumstog.

Avinor AS blei hausten 2008 ferdig med sin landsverneplan, ein forvaltningsplan for kulturhistoriske eigedomar. Verksemda har laga ei historisk oversikt over utviklinga av luftfarten i Noreg, og i samarbeid med Riksantikvaren gjort eit utval av verneverdige bygg og anlegg. Objekta er fordelte på Bodø, Stavanger, Kristiansand, Båtsfjord, Fagernes og Oslo lufthamn.

Mål- og resultatoppfølgingssystemet for Statens vegvesen synleggjer inngrep i dyrka mark. Frå og med årsrapporten for 2007 rapporterer eta-

ten på dekar dyrka mark som blir bygd ned. I 2008 ble om lag 600 dekar dyrka jord omdisponert til vegtransportføremål og om lag 250 dekar dyrket jord til jernbaneføremål.

Jernbaneverket har mindre inngrep. Etaten skal rapportere for dyrka mark samtidig med rapporteringa på dei andre indikatorane som inngår i mål- og resultatoppfølgingssystemet for transportetatane frå og med statsbudsjettet for 2010.

Miljø- og samfunnsansvar – grøn stat

Samferdselsdepartementet og samferdselsetatane deltek i arbeidet med Grøn stat med å gjere energibruk, transport, innkjøp og avfallshandtering i eiga verksemd meir miljøvenleg. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartstilsynet, Statens jernbanetilsyn, Post- og teletilsynet og Statens havarikomisjon for transport har innført miljøeiing som ein integrert del av styringssystemet i organisasjonen. Det er vidare gjennomført tiltak som reduserer forbruket av energi, vatn og papir, og som legg til rette for mindre bilkøyring. Avinor AS har innført miljøeiing og innarbeidd miljø- og etiske omsyn i sine innkjøpsrutinar.

Jernbaneverket starta i 2003 eit enøk-prosjekt der målet var å redusere elektrisitetsforbruket med 8,5 pst. samanlikna med 2002-nivå innan 2005. Resultatet blei ein reduksjon på 24 pst. Fase to av Jernbaneverkets enøk-prosjekt starta i 2006 med mål om å redusere elektrisitetsforbruket i perioden 2002–2008 med totalt 24,6 GWh. Forbruket i 2008 låg nær målet. Prosjektet er vidareført i 2009. Målet for 2010 er å redusere energiforbruket med ytterlegare 1 GWh.

Det er utarbeidd ein ny handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar for offentlege innkjøp. I tildelingsbrevane til etatane for 2008 er dei bedne om å rapportere i årsrapporten om korleis dei har følgd opp handlingsplanen og arbeidet med miljøeiing.

6.6 Universell utforming – alle skal med

Regjeringa legg prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for arbeidet sitt. Personar med nedsett funksjonsevne skal ha høve til personleg utvikling, deltaking og livsutfalding på line med andre samfunnsborgarar.

Alle har same rett til deltaking i samfunnet. Høvet til enkelt, effektivt og trygt å flytte seg rundt er avgjerande for å kunne delta i arbeidsliv og sosiale aktivitetar. Unge, eldre og personar med nedsett funksjonsevne er i større grad enn andre hindra i å bruke ulike transportmiddel. Regjeringa arbeider for at alle skal med, og vil derfor utvikle og tilrettelegge transportsystemet slik at flest

mogeleg blir sikra ein god mobilitet og at ein i størst mogeleg grad unngår individuelle spesialløyningar.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det sett dette hovudmålet for universell utforming; «*Transportsystemet skal vere universelt utformet*». Etappemål for planperioden 2010–2019 er: «*Kollektivsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden.*»

Det har tidlegare vore for lite heilskapleg tenking om korleis transportsystemet kan gjerast tilgjengeleg. Utfordringane er derfor store. Verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem har fått auka merksemd sidan 2004 da Stortinget behandla Nasjonal transportplan 2006–2015. Prinsippet om universell utforming har i stor grad blitt ein integrert del av arbeidet og prioriteringane til Samferdselsdepartementet og dei statlege transportetatane og -verksemdene. Satsinga har også ført til betre samordning av verkemidla, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar.

Både gjennom lover og regelverk og gjennom fysiske tiltak finansiert over statsbudsjettet vil regjeringa sjå til at kollektivtransportsystemet blir meir universelt utforma. Frå 01.01.2009 gjeld reglane i den nye diskriminerings- og likestillingslova. Ein tek sikte på at nye reglar for utforming av bussar og tog skal vere på plass i 2009. Kollektivtransporten skal bli tilgjengeleg for alle og universelt utforma. Slik omgrepet universell utforming er definert i lova, medfører dette at infrastruktur og transportmiddel skal utformast slik at kollektive transportløyningar i så stor grad som råd er, kan nyttast av alle menneske, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Flest mogleg skal kunne nytte kollektivtransport utan å ty til særskilde hjelpemiddel eller assistanse. Der det er nødvendig, skal det finnas slike hjelpemiddel eller assistanse.

Dei statlege etatane og -verksemdene

I dag skal all ny infrastruktur og store fornyingar som Statens vegvesen, Jernbaneverket, og Avinor AS har ansvaret for, tilfredsstillende krava som blir stilte til universell utforming. Krava blir innarbeidd i sentrale handbøker og rettleiarar. Prinsippa om universell utforming blir lagde til grunn ved planlegging, prosjektering og bygging. Tilsvarende prinsipp blir lagde til grunn ved innkjøp og drift av nye tog og ved oppgradering av eldre togmateriell. Innanfor luftfarten er det tilgjenge til og i terminalane som er sentralt. Terminalane er offentlege bygg. Krava til tilgjenge i plan- og bygningsloven blir derfor lagde til grunn i planleggingsfasen og ved utbygging. Dette gjeld både ved nye anlegg

og ved ombygging av eksisterande terminalar. Det blir stilt krav om universell utforming av ferjer ved utlysning av nye tilbod på riksvegferjesambandet. Det blir no stilt like strenge krav til riksvegferjer på strekningar med reisetid over 25 minutt, som til nye fartøy.

Eit viktig arbeidsområde er å følgje opp at heile reisekjeda blir tilgjengeleg. Statens vegvesen har derfor initiert samarbeid med andre forvaltningsnivå og organisasjonar. For å sikre brukarmedverknad har Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS etablert sentrale brukarmedverknadsgrupper. Det er også etablert regionalt samarbeid med brukarorganisasjonane, og brukarar blir trekte inn i gjennomføring og ferdigstilling av utbyggings- og oppgraderingsprosjekt regionalt.

Indikatorar er viktige verktøy for å identifisere og prioritere dei mest effektive tiltaka. I Nasjonal transportplan 2010–2019 blei det etablert indikatorar som framstiller graden av tilgjenge til kollektivtransport på veg, jernbanestasjonar, lufthamner og ferjer i riksvegferjesambandet. For lufthamner er ikkje innhaldet i kva som er ei universell utforma lufthamn definert enno. Indikatorane er presenterte i tabell 6.11. I 2010 planlegg Jernbaneverket å gjere tre stasjonar tilgjengelege (Holmlia, Kolbotn og Fauske) og ein stasjon universelt utforma (Lademoen). Grunnlaget for å berekne indikatorane for jernbane, kor mange av stasjonane som er tilgjengelege og universelt utforma, vil tidlegast vere klart hausten 2009. Resultata for 2010 vil bli rapportert i budsjettproposisjonen for 2012.

Tabell 6.11 Etappemål: Kollektivsystemet skal bli meir universelt utforma i perioden

		Status ved inngang til planperioden	Venta verknad 2010	i NTP 2010–2019
Indikatorar				
U1.1	Del stamruter for kollektivtransport på veg i dei fire største byane som er universelt utforma	Oslo: 16 pst. Bergen: 0 pst. Trondheim: 1 pst. Stavanger/ Sandnes: 0 pst. Total: 7 pst.	7–10 pst.	Del aukar
U1.2	Del av store kollektivknutepunkt som er universelt utforma		20–32 pst.	Del aukar
U1.3	Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er tilgjengelege		3 stasjonar	Del aukar
U1.4	Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er universelt utforma		1 stasjon	Del aukar
U1.5	Del jernbanestasjonar og haldeplassar der informasjonssystema er universelt utforma			Del aukar
U1.6	Del lufthamner som er universelt utforma			Del aukar
U1.7	Del lufthamner der informasjonssystema er universelt utforma			Del aukar
U1.8	Del ferjesamband i riksvegferjedrifta som er universelt utforma			Del aukar

Standardar i reisekjeda

Eit viktig verkemiddel for å nå målet om ei universelt utforma reisekjede er standardisering. For å sikre tilgjenge og universell utforming må det etablerast konkrete standardar for korleis dei aktuelle løysingane skal vere, dvs. standardar for tilgang til haldeplass, utforming av haldeplass, overgangen mellom haldeplass og transportmiddel, utforming

av betalingsalternativ, korleis informasjon blir gitt m.m.

Både på europeisk og på nasjonalt nivå har det vore gjennomført kartleggingar av noverande standardar som er relevante for dei einskilde elementa i reisekjeda. Standard Norge gjennomførte i 2005 ei kartlegging av standardar som fremmar prinsippa om universell utforming i reisekjeda. Denne konkluderte med forslag til konkrete tiltak innan-

for standardisering i reisekjeda, medvitsgjeringstiltak og generelle tiltak. Verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem har sidan 2005 fått auka merksemd. Vegdirektoratets handbøker er m.a. oppdaterte med omsyn til universell utforming, og ei eiga handbok om universell utforming vil bli ferdig hausten 2009. Jernbaneverket deltek i 2009 og 2010 i det europeiske arbeidet med utforming av standardar for personar med redusert mobilitet innanfor jernbanesektoren.

I samarbeid med brukarorganisasjonane, Standard Norge og dei statlege transportetatane og -verksemdene, har Samferdselsdepartementet no starta eit arbeid med å kartlegge noverande standardar for universell utforming i reisekjeda. På grunnlag av kartlegginga, som vil bli gjennomført i 2010, skal det utarbeidast ein rettleiar i bruk av standardarar.

Kartlegginga vil òg vere eit utgangspunkt for å identifisere eventuelle behov for nye standardar, som skal dekkje dei deler av reisekjeda som manglar for å sikre universell utforming. Døme på område det kan vere behov for å etablere standardar er krav til varsling ved fare og innretning av rømmingsveg. Eit anna døme er bruk av kontrastar og fargar som rettleiande element i reisekjeda. Samferdselsdepartementet vil i 2010 begynne arbeidet med ein plan med tiltak retta inn mot dei ledda av reisekjeda der det i dag manglar standardar.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Midlane blir løyvde over kap. 1330 Særskilt transporttiltak, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, og kjem i tillegg til dei midla transportetatane/-verksemdene nyttar frå eigne budsjett. Det har vore løyvd midlar til denne tilskotsordninga sidan 2006.

Ordninga delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge, og som samstundes er avgjerande for at heile reisekjeda blir gjort tilgjengeleg. Tilskotsordninga har ført til auka merksemd om verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem. Verkemidla, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar, blir betre samordna. Det blir kravd ein lokal eigen del på minst 25 pst. Vegdirektoratet administrerer ordninga. Enkle og kostnadseffektive løysingar

skal prioriterast og innsatsen konsentrerast til trafikkunge strekningar og knutepunkt.

6.7 Klimatilpassing i samferdselssektoren

Klimaendringane fører til auka flaum- og skredrisiko på veg, jernbane og for telekommunikasjon. For lufthamner er hovudutfordringa skade på infrastruktur som følgje av bølgeerosjon. Klimaendringane endrar m.a. føresetnadene for geografisk plassering av lufthamner og veg- og jernbaneinfrastruktur i terrenget og dimensjonering og materialbruk. Det må t.d. ved bygging av undersjøiske tunnelar takast omsyn til mogleg heving av vassstanden. Dette er viktige utfordringar for samferdselssektoren, som vil krevje meir vedlikehald og større investeringar. I tillegg blir det løyvd midlar til rassikring. Løyvinga er nær dobla frå 2009 til 2010, jf. omtale under Vegformål i del III i proposisjonen.

Klimaendringane kan i tillegg forsterke vedlikehaldsetterslepet som ein allereie har på veg- og jernbanenettet. Planlegging av ny infrastruktur som skal vare i fleire tiår, må ta omsyn til klimaendringane. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 blei det vurdert mogleg påverknad på samferdselssektoren som følgje av langsiktige klimaendringar. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 går det fram at klimaendringar vil kunne auke kostnadene til drift og vedlikehald monaleg allereie i komande tiårsperiode.

Det er nødvendig å styrkje kunnskapen om korleis klimaendringane verker på samferdselssektoren. Departementet foreslår å auke støtta til forskning retta mot verknader av klimaendringane og forskning for å gjere infrastrukturen meir robust. Ein nærare omtale av løyvingane til forskning er å finne i kap. 1301, post 50 i del II i proposisjonen.

Etatane er i gang med å oppgradere reglar for prosjektering, bygging og vedlikehald for å handtere verknadene av klimaendringane på ein forsvarleg måte. Statens vegvesen gjennomfører eit fireårig forskings- og utviklingsprosjekt om klima og transport. Jernbaneverket deltek også i prosjektet. Føremålet med programmet er å forbetre rutinar og regelverk for planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegar og jernbaner som følgje av endra klimatilhøve. Det vil bli gjort framlegg om tiltak for klimatilpassing. Ein del tiltak vil bli demonstrert gjennom pilotprosjekt før eventuell implementering i større omfang.

Som følgje av usikkerheita om framtidige klimaendringar har samferdselssektoren definert beredskap som eit særskilt satsingsområde. Jern-

baneverket og Statens vegvesen har i fleire år arbeidd med å etablere og utvikle eit trinnvist beredskapssystem ved store nedbørmengder. Etatane har etablert eit tett samarbeid med Meteorologisk institutt, NVE og Statens kartverk på ein kartportal for verdata.

6.8 Kollektivtransport

Regjeringa legg vekt på ein differensiert transportpolitikk. I byane og pendlingslandet rundt skal det satsast sterkare på gode kollektivløysingar og jernbane, medan betre vegar og rassikring er viktige satsingsområde i distrikta. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, har regjeringa lagt fram ein kollektivtransportstrategi som skal bidra til å nå målet om betre framkome og miljø i byane. For å oppnå dette må delen motoriserte reiser med kollektive transportmiddel aukast, samtidig med at biltransporten blir dempa. Strategien for å nå målet inneber dermed å overføre personreiser, spesielt i rushtida, frå personbil til kollektivtransport. I tillegg må det leggjast til rette for at færre treng å bruke bil.

Det var over 19 millionar fleire passasjerar på kollektive transportmiddel i 2008 enn i 2007. Auken var særleg sterk for kollektivtransport på skjener med ein auke på nesten 8 pst. (t-bane, trikk og tog). Også transport med buss har ei positiv utvikling i talet på passasjerar med ein auke på 2,5 pst. Talet på passasjerar som reiste med buss i byområda auka med 3 millionar (1,7 pst.), men reiselengda fall frå 8 til 6 km. Årsaka er hovudsakleg eit markant fall i passasjerkilometer for hovudstadsområdet. Den auka bruken av kollektive transportmiddel kom trass i ein nesten uendra ruteproduksjon, målt både i setekilometer og utkøyrt distanse.

I 2008 etablerte regjeringa 7 km kollektivfelt på riksvegnettet i dei største byane, 5,4 km var i Trondheim. Vidare blei det etablert 22 nye kryss med signalprioritering for kollektivtrafikk.

Oslo kommune og fylkeskommunane sine kjøp av kollektivtransport auka med nesten 22 pst. frå 2007 til 2008. Offentleg kjøp av busstransport i byområda auka samtidig med over 25 pst. til vel 1,6 mrd. kr. Kollektivtransport omfattar i denne samanhengen all rutegående transport med buss, på skjener og med passasjerbåtar. Fly, drosje, bilferjer og Hurtigruta er ikkje med.

Ved utgangen av 2008 hadde 91 pst. av alle kryss der det passerar kollektivtrafikk signalprioritering i Oslo. I Oslo blei ombygginga av Jernbanetorget fullført våren 2009, noko som vil føre til ytterlegare forbetringar av framkomsten for kollektivtransporten i Oslo.

Dei totale påstigingstala for kollektivtransport styrkte seg med 4,3 pst. frå 2007 og enda samla sett opp på litt over 473 millionar i 2008. Den store «vinnaren» var T-bane med ein trafikkvekst på 9,5 pst. i 2008.

Statistikk for åra frå 1985 til 2007 viser at kollektivtrafikken har halde tritt med den generelle trafikkutviklinga. Delen passasjerkilometer på bil/moped/drosje og delen passasjerkilometer på kollektivtransport har halde seg svært jamn. Når ein samtidig veit at kollektivtrafikken har vakse mykje i nokre store marknader (større byar, ekspressbuss og deler av togmarknaden) indikerer dette at kollektivtrafikken må ha ein ytterlegare kraftig vekst for å ta monalege delar av privatbilmarknaden.

Løyvingar til kollektivtiltak

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, og i forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blir det lagt vekt på arbeidet med ein sterkare og meir målretta innsats for å forbetre kollektivtransporten. Målet er dels å sikre alle delar av befolkninga og landet tilfredstillande mobilitet, dels å fremje løysingar i byane som fører til redusert bruk av bil og styrkjer miljø og framkomst.

Både staten og regionale styresmakter har eit ansvar for kollektivtrafikken. Staten har ansvaret for jernbana og for å leggje til rette for kollektivtransport langs riksvegane. Lokal kollektivtransport elles er i utgangspunktet eit fylkeskommunalt ansvar.

Statlege løyvingar til kollektivsystemet blir kanaliserte over veg- og jernbanebudsjetta. Staten yter dessutan midlar direkte til kommunale og fylkeskommunale tiltak over kap. 1330, post 60 Særskild tilskot til kollektivtransport.

Regjeringa ønskjer å sørgje for eit godt kollektivtilbod. For løyvingar som har direkte verknad for kollektivtransporten gir budsjettframlegget for 2010 ein auke i løyvingane på 13,5 pst. frå saldert budsjett 2009.

(i 1 000 kr)

	Justert saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
Kjøp av persontransport med tog	1 714 500	1 740 200	1,5
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	7 073 200	8 380 300	18,5
Kollektivtiltak over vegbudsjettet infrastruktur	61 000 1	65 000	6,6
Særskilde tilskot til kollektivtransport	415 800	429 100	3,2
– Av dette belønningsordninga	323 400	332 800	2,9
Kjøp av riksvegferjetenester	422 000 ²	436 000	3,3
Kjøp av sjøtransporttenester, Bergen Kirkenes	312 100	298 000	-4,5
Kjøp av flyrutetenester	519 900	629 200	21
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	10 841 900	12 310 600	13,5

¹ Talet er justert som følgje av forvaltningsreforma. Løyvinga i saldert budsjett 2009 var 250 mill. kr.

² Talet er justert som følgje av forvaltningsreforma. Løyvinga i saldert budsjett 2009 var 1 776 mill. kr.

Særskilde tilskot til kollektivtiltak

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil skal bidra til å påverke transportutviklinga i dei større byane slik at fleire vel kollektivtransport framfor eigen bil. Evalueringa av ordninga i 2007 viser at ordninga har gitt eit positivt, men avgrensa bidrag for å lyfte kollektivtransporten. Tiltak til kollektivtransport gir mest effekt der det samstundes blir lagt avgrensingar på bilbruken. I forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blei regjeringspartia, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti samde om at midlane til belønningsordninga skulle doblast i 2009. Føresetnaden var at det blei inngått bindande avtalar om lokale og regionale tiltak for å redusere biltrafikken. Byområde som ønskjer å prøve ut køprising, differensierte bompengesatsar eller andre trafikkregulerande tiltak skulle prioriterast. På grunnlag av klimaavtalen blei auken i løyvinga frå 2008 til 2009 reservert for byområde som inngår avtalar med Samferdselsdepartementet om effektive, trafikkregulerande tiltak. Departementet endra retningslinene for ordninga slik at det frå 2009 er mogleg å inngå rammeavtalar for inntil 4 år. I 2009 har departementet inngått 4-årige avtaler med Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen. Det er ein føresetnad at tiltaka blir sette i verk og vidareførte i tråd med avtalen. I 2009 blei det løyvt 323,4 mill. kr til belønningsordninga. Regjeringa foreslår å løyve 332,8 mill. kr til ordninga i 2010.

Under kap. 1330, post 60 er det oppretta tre tiltak med formål å gi eit betre kollektivtransporttilbod som flest mogleg kan bruke. *Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre*

tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Det har vore løyvd midlar til ordninga sidan 2006. Ordninga delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge, og som samstundes er avgjerande for at heile reisekjeda blir gjort tilgjengeleg. Tilskotsordninga har ført til auka merksemd om verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem. Programmet *Kollektivtransporten i distrikta* starta i 2007. Gjennom demonstrasjonsprosjekt i fylka er målet å vise korleis kollektivtilbodet i distrikta kan styrkjast ved meir effektiv samordning av ressursar og verkemiddel. Ordninga skal evaluerast i 2010. Som varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil den vidare innrettinga av ordninga fastleggjast etter dette. I 2009 oppretta regjeringa eit *forsøksprosjekt med samordning av bestillingstransport og tilrettelagt transport* (TT-tenesta). Forsøket er ein del av regjeringa sitt arbeid for å utvikle samfunnet, slik at flest mogleg kan ta del utan spesialtilpassa individuelle spesialordningar.

Det blir foreslått å vidareføre dei tre ordningane i 2010 og setje av 57, 21,5 og 12,8 mill. kr til dei respektive formåla på kap. 1330, post 60.

I samarbeid med regionale styresmakter har Samferdselsdepartementet i 2009 arbeidd vidare med å få på plass ei verksemd for administrasjon av systema for *elektronisk billettering*. Dei fleste fylkeskommunane og NSB AS har elektroniske billettsystem som byggjer på ein felles nasjonal standard. Den nye verksemda vil bli etablert og sett i drift i 2010. Samferdselsdepartementet vil bidra finansielt til etableringa og drifta i 2010, jf. nærma-

re omtale under kap. 1330, post 60, i del II i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med regionale styresmakter og verksemdene vidareføre arbeidet med å etablere ein nasjonal reiseplanleggjar for kollektivtransporten, og bidra finansielt til etableringa. I reiseplanleggjaren skal det opplysast om moglege reiseruter med kollektive transportmiddel mellom to stader, adresser eller stasjonar. Reiseplanleggjaren skal omfatte den informasjonen som er nødvendig for at den reisande enkelt kan skaffe seg oversikt over tilgjengelege transportalternativ for si reise. Brukarar av tenesta skal kunne vere trygge på at alle reisealternativ er inkluderte. Det er òg eit mål at tenesta skal kunne opplyse om reisa kan gjennomførast for personar med ulike funksjonshindringar.

I 2010 vil det bli sett av inntil 5 mill. kr på kap. 1330, post 60, til etableringa av ei nasjonal eining for administrasjon av elektroniske billettsystem og ein nasjonal reiseplanleggjar. Dei to prosjekta er ein del av regjeringas kollektivstrategi, jf. Nasjonal transportplan 2010–2019.

Løyvingar til veg og jernbane

Regjeringa gjennomfører i 2009 eit historisk lyft i satsinga på jernbaneinfrastrukturen. Satsinga held fram i 2010. Budsjettforslaget for Jernbaneverket for 2010 er på over 8,3 mrd. kr, noko som inneber ein auke på over 18 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Store delar av løyvinga på investeringsbudsjettet er sett av for å sikre rasjonell framdrift på prosjekta Lysaker – Sandvika og Lysaker stasjon, da full nytteverdi for togtrafikken i Vestkorridoren berre kan takast ut når desse prosjekta er fullførde. Sluttfinansiering av dobbeltspora mellom Sandnes og Stavanger er også inne i budsjettet. To store investeringsprosjekt blei sette i gang i 2009 og blir vidareførte i 2010: Gevingåsen tunnel som vil gi auka kapasitet og reduserte køyretider nord for Trondheim og dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg som vil gi redusert køyretid for IC-trafikken på Vestfoldbanen. Dobbeltspor mellom Bergen og Fløen blir vidareført og vil gi tidsinnsparing på strekninga. I tillegg blir vidareføring av fjernstyringsprosjektet mellom Mosjøen og Bodø prioritert. Det er òg sett av 278 mill. kr til stasjonar og knutepunkt m.a. publikumsinformasjon og universell utforming. For å auke kvaliteten på publikumsinformasjonen har Jernbaneverket og togselskapa etablert eit felles prosjekt og utarbeidd ein handlingsplan for å betre trafikkinformasjonen til publikum. Prosjektet skal vurdere aktivi-

tetar som kan gi effekt på informasjonsarbeidet både på kort og lang sikt.

Innafor ansvarsområdet til Statens vegvesen foreslår regjeringa å løyve om lag 65 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i 2010. Dette er ein auke på i overkant av 6 pst. frå 2009. Det er lagt til grunn at over halvparten av ramma blir nytta til oppgradering av haldeplassar og knutepunkt. Midlane vil også bli nytta til utbygging av kollektivfelt langs riksvegar, hovudsakleg langs innfartsårene til Oslo. I tillegg kjem om lag 80 mill. kr i bompengar.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane er gitt i del II i proposisjonen.

6.9 Kjøp av samferdselstenester

Statleg kjøp av samferdselstenester blir i dei fleste tilfelle nytta for å yte eit tenestetilbod som ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt, men som det av samfunnsomsyn er ønskeleg å oppretthalde. Målet er at det skal vere eit godt tilbod av samferdselstenester i heile landet. Kva som til ei kvar tid er eit tilfredsstillande tilbod, må ein vurdere jamleg ut frå bruk og kostnader ved dei ulike transporttilboda.

Statleg kjøp av tenester er også grunnleggjande behovet for å oppretthalde eit transporttilbod av reint trafikale grunnar og/eller miljøomsyn. Det siste gjeld særleg for det omfattande statlege kjøpet av nærtrafikktenester med tog i dei største byområda. Riksvegferjene blir sett på som ein integrert del av det statlege vegnettet, og det blir derfor gitt tilskot til drifta. Formålet med løyvinga til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga mellom Bergen og Kirkenes er å sikre eit godt transporttilbod for distansereisande og gods. Løyvinga til Posten Norge AS skal bidra til at Posten utfører leveringspliktige post- og banktenester.

Ordningane som Samferdselsdepartementet har for statleg kjøp av tenester er forholdsvis ulike.

Under ansvarsområdet til Samferdselsdepartementet er det ordningar for statlege kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsame flyruter (kap. 1310) og tilskot til og kjøp av persontransporttenester med tog (kap. 1351). Via Statens vegvesen kjøper staten også tenester i riksvegferjedrifta (kap. 1320, post 72) frå ulike ferjeselskap. Det er også inngått avtale om kjøp av sjøtransporttenester med Hurtigruten ASA for å sikre eit godt transporttilbod på strekninga mellom Bergen og Kirkenes ved eit årleg tilskot (kap. 1330, post 70). For å utføre ulønnsame tenester som ligg innafor leveringsplikta til Posten Norge AS, kjøper staten post- og banktenester frå selskapet (kap. 1370, post 70).

Løyvingar til statleg kjøp av samferdselstenester

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Nemning	Rekneskap 2008	Justert saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innanlandske flyruter	508 835	519 900	629 200	21,0
1320		Statens vegvesen				
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	1 721 789	422 000	436 000	3,3
1330		Særskilde transporttiltak				
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strek- ninga Bergen – Kirkenes	412 058	312 100	298 000	-4,5
1351		Persontransport med tog				
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 774	1 714 500	1 740 200	1,5
1370		Posttenester				
	70	Kjøp av post- og banktenester	0	0	497 000	–
		Sum kjøp av tenester	4 241 456	2 968 500	3 600 400	21,3

Saldert budsjett 2009 er i tabellen justert for at størstedelen av riksvegferjesambanda blir overførte frå staten til fylkeskommunane frå 01.01.2010. I saldert budsjett var løyvinga på kap. 1320, post 72, på 1 776 mill. kr.

I 2009 er det etter saldert budsjett løyvd 54,4 mill. kr til kjøp av innanlandske flyruter, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 175 (2008–2009), og 518 mill. kr til kjøp av ulønnsame post- og banktenester, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

I statsbudsjettet for 2010 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 3,6 mrd. kr, ein auke om lag 630 mill. kr eller 21,3 pst. når saldert budsjett 2009 er justert for endringane i kjøp av riksvegferjetenester.

Den største ordninga for statleg kjøp av samferdselstenester er kjøp av persontransporttenester med tog. Om lag 48 pst. av heile beløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2010, går til denne ordninga. Dette gjeld i hovudsak kjøp frå NSB AS for store delar av persontogtrafikken i Noreg og for nokre grensekryssande ruter mellom Noreg og Sverige. Vidare kjøper staten persontransport på Gjøvikbanen frå NSB Gjøvikbanen AS.

Løyvinga til kjøp av innanlandske flyruter er auka med 21 pst. frå saldert budsjett 2009 til 2010. Nye anbudskontraktar for regionale flyruter ved 19 av lufthamnene tok til å gjelde 01.04.09. Dei nye kontraktane medfører eit høgare kompensasjonsbehov samanlikna med kontraktane som galdt til 31.03.09.

Justert for endringane som følgje av forvaltningsreforma aukar løyvingane til kjøp av riksvegferjetenester med 14 mill. kr frå 2009 til 2010.

I 2005 blei det inngått ein ny avtale for 2005–2012 for kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes, etter at interesserte innanfor EØS-området var inviterte til å gi tilbod på trafikkering av kyststrekninga. Avsett løyving for 2010 er i tråd med opphavleg avtale. Det er ikkje teke omsyn til godtgjersle etter den reviderte avtalen (refusjon NO_x-avgift og generell kompensasjon), jf. St.prp. nr. 24/Innst. S. nr. 92 (2008–2009).

Inntektene til Posten Norge AS har falle. Eine-rettsoverskotet har derfor gått ned. Det kan ikkje lenger dekkje utgiftene til dei ulønnsame leveringspliktige post- og banktenestene. Staten vil derfor kjøpe post- og banktenester i 2010 på same måte som i 2009, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009).

Dei ulike kjøpsordningane er nærmare omtalt under dei respektive programkategoriane og kapitla i del II i proposisjonen.

6.10 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien

Regjeringa vil styrkje infrastrukturen i nord slik at Noreg står fram som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklinga av nordområda. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 presenterer regjeringa sin strategi for utvikling av nordområda. Stortinget har slutta seg til denne strategien, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Regjeringa har ei tredelt strategisk tilnærming til utviklinga av transportinfrastrukturen i nord: Eit nord-sør perspektiv der formålet er å sikre framkomst og styrkje konkurransekrafta til næringslivet gjennom auka innsats for å styrkje infrastrukturen som bind landet saman; eit aust-vest perspektiv der formålet er å binde landsdelen betre saman og gi betre vilkår for samhandel og samarbeid med våre naboland gjennom å styrkje infrastrukturen over grensene til Russland, Finland og Sverige; og eit langsiktig perspektiv der formålet er å få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om dagens infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov.

E6 Vest for Alta er eit prosjekt som har vore drive fram gjennom utbygging av meir eller mindre korte delstrekningar. Regjeringa meiner det er nødvendig å forsere utbygginga. Det er på eigen post på vegbudsjettet sett av 150 mill kr til prosjektet. Det er i tillegg sett av midlar til rassikring og til gjennomføring av utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddeutvidingar, fjerning av flaskehalsar og utbetring av særleg trafikkfarlege punkt. Ein viser til nærmare omtale av tiltak på vegnettet i del II i proposisjonen.

Regjeringa vil også styrkje jernbana i nord. Arbeidet med å bygge ut fjernstyring og GSM-R langs Nordlandsbanen medfører ei betydeleg modernisering av banestrekninga. Særleg godstransporten vil ha stor nytte av prosjektet. Det er lagt til grunn 50 mill. kr for å vidareføre prosjektet på strekninga Mosjøen – Bodø i 2010. Prosjektet Profilutvidelse Ofofbanen er planlagt å vere ferdig i 2010. Tiltak på jernbane er omtalt nærmare i del II i proposisjonen.

Regjeringa har vurdert fleire tiltak for å styrkje lufthamnene. Det vil bli lagt til rette for at Kirkenes lufthamn, Høybuktnoen, blir vidareutvikla. Avinor AS arbeider på oppdrag frå Samferdselsdepartementet med nærmare utgreiingar av eit prosjekt for å fjerne terrenghindringar aust for rullebana. Det blir vidare arbeidd med å finne lokalisering for ei ny lufthamn i Hammerfest på grunn av vanskelege operative tilhøve på dagens lufthamn. Avinor bidreg fagleg og praktisk i gjennomføringa av eit vermålingsprosjekt på Grøtnes, sør for Hammerfest. Målingane vil som eit minimum vare fram til mars 2010. Departementet vil kome tilbake til begge sakene når resultatane er klare.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 varslar regjeringa ein særskild gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområda. Det skal gjennomførast ei overordna utgreiing av transportbehov og infrastruktur som omfattar alle transportformene og som har eit tidsperspektiv ut over 2020. Utgreiinga skal ivareta

både aust-vest og nord-sør perspektivet, og dei viktigaste næringsområda; fiskeri, petroleum, reiseliv og samhandel med nabolanda. Nordområda som transittområde for internasjonal transport skal omfattast av studien. Utgreiinga skal vere eit fagleg innspel til neste nasjonale transportplan. Dei aktuelle aktørane regionalt og i nabolanda blir trekte med. I 2010 vil det bli arbeidd med å etablere samarbeidsfora og foreta delutgreiingar.

6.11 Forvaltningsreforma

Stortingets behandling av forslag om omklassifisering

I Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Om lov om endringar i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreforma), har regjeringa lagt til grunn at dagens øvrige riksvegnett i all hovudsak vil bli overført til fylkeskommunane frå 01.01.2020. I St.prp. nr. 72 (2008–2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område, la regjeringa fram eit konkret forslag om kva for delar av dagens øvrige riksvegnett som skal bli omklassifisert til fylkeskommunal, i Oslo kommunal, veg. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 72 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 312 (2008–2009), har Stortinget lagt til grunn at ytterlegare om lag 120 km veg framleis skal vere riksveg også etter forvaltningsreforma. Dette gjeld strekninga rv 25 mellom Hamar og Ånestad, rv 13/rv 55 mellom Vinje og Sogndal (Vikafjellet) og rv 94 til Mellandet. Samla vil om lag 17 120 km av dagens øvrige riksvegnett bli omklassifisert til fylkesveg frå 01.01.2010.

I St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, er dei budsjettmessige konsekvensane av forvaltningsreforma på samferdselsområdet presentert. Stortingets vedtak om vegklassifisering inneber at fylkeskommunane får overført ein mindre del at det øvrige riksvegnettet enn regjeringa foreslo i St.prp. nr. 72 (2008–2009). Av den grunn foreslår regjeringa å redusere ramma til fylkeskommunane med om lag 45 mill. kr. Midlane er knytte til redusert behov for drift og vedlikehald (om lag 25 mill. kr) og reduserte utgifter til ferjetilskot i og med at ferjesambandet Hella – Vangsnes – Dragsvik framleis skal vere statleg. Regjeringa foreslår ingen endringar i rammene til investeringar som følgje av Stortingets vedtak.

I Oslo er det ikkje fylkesveg eller sams vegadministrasjon etter vegloven § 10, jf. § 19, slik det er i dei øvrige fylka. Øvrig riksveg blir i Oslo omklassifisert til kommunal veg, og med ansvar for kommunen til å stille med nødvendig administrasjon og dekkje utgiftene til han. Det er eit viktig prinsipp i forvaltningsreforma at utgifter fylkeskommunane/

Oslo kommune blir påførte skal bli kompenserte. For å behandle Oslo kommune likt med dei andre fylkeskommunane blir Oslo kommune gitt kompensasjon gjennom rammetilskotet for auka administrasjonskostnader med 7 mill. kr ut over det som var lagt til grunn i Kommuneproposisjonen 2010.

Modellen som er nytta for å fordele investeringsmidlar i Kommuneproposisjonen 2010 er avhengig av kva for ramme som blir lagt til grunn for berekning av fordelingsnøkkelen. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har gjort ei kvalitetssikring av fordelinga og har kome til at det er nødvendig med einskilde mindre justeringar for at fordelinga skal vere i tråd med dei prinsippa som det er gjort greie for i Kommuneproposisjonen 2010. I tillegg var det nokre mindre feil i grunnlaget for fordelinga. Departementet ønskjer å rette det opp.

Midlar til dei nye fylkesvegane inngår i rammetilskotet under Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. For informasjon om endelege rammer og fylkesfordeling av desse viser Samferdselsdepartementet til omtalen av forvaltningsreforma i Kommunal- og regionaldepartementets budsjettproposisjon.

Kompensasjon for meirverdiavgift

I omtalen av dei budsjettmessige konsekvensane av forvaltningsreforma på samferdselsområdet i St.prp. nr. 68 (2008–2009) var problemstillinga om kompensasjon for meirverdiavgift knytt til fylkeskommunane sine kjøp av varer og tenester på det nye vegnettet ikkje vurdert. Statens vegvesen har berekna at meirverdiavgift utgjør om lag 8 pst. av bruttoomsætninga til drift og vedlikehald og 9 pst. til investeringar. På dette grunnlaget har Samferdselsdepartementet berekna at venta krav frå fylkeskommunane om kompensasjon for betalt meirverdiavgift vil utgjere 400 mill. kr som er foreslått løyvd over kap. 1632, post 61 Kompensasjon meirverdiavgift.

Meirkostnader til årsverk i fylka

Det økonomiske opplegget for forvaltningsreforma blei presentert i Kommuneproposisjonen 2010. Opplegget inkluderer 117,5 mill. kr til årsverk. Av dette er 17,5 mill. kr midlar som har vore brukt av statlege aktørar i 2009 og som blir foreslått overførte frå desse, fordelt med 10,3 mill. kr frå Fiskeri- og kystdepartementets område (Fiskeridirektoratet), 4,6 mill. kr frå Miljøverndepartementets område (fylkesmannsembeta) og 2,6 mill. kr frå Landbruks- og matdepartementets område (fylkesmannsembeta). Som varsla i Kommunepro-

posisjonen 2010 vil fylkeskommunane få meirkostnader til årsverk utover dei midlane som blir overførte frå statlege aktørar. Det blir derfor foreslått å auke rammetilskotet til fylkeskommunane med 100 mill. kr til å dekkje slike meirkostnader. Denne auken i rammetilskotet er ein løyvingsauke på 80 mill. kr og ei rammeoverføring frå budsjettområda til aktuelle departement på til saman 20 mill. kr. For Samferdselsdepartementets del blir det foreslått å overføre 12,8 mill. kr frå kap. 1320, post 23, til rammetilskotet til fylkeskommunane, kap. 572, post 60. Samla blir det dermed foreslått å leggje inn 117,5 mill. kr til årsverk i rammetilskotet til fylkeskommunane, fordelt etter kriteria i inntektssystemet. Årsverksmidlane og heilskapen i forvaltningsreforma er nærare omtalt i Kommunal- og regionaldepartementets budsjettproposisjon.

6.12 Retningsliner for ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det presentert ei ordning med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane. Ordninga er knytt til tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak. I Nasjonal transportplan er det lagt til grunn ei årleg investeringsramme på 2 mrd. kr for perioden 2010–2019, og at dei årlege renteutgiftene i perioden i gjennomsnitt vil vere om lag 600 mill. kr.

I St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, er det gjort nærare greie for prosessen ved innføring av ordninga. Regjeringa har m.a. varsla at førebelse retningsliner for ordninga vil bli presentert i statsbudsjettet for 2010.

Forslaget frå regjeringa til førebelse retningsliner er vist i boks 6.1. Grunnlaget for forslaget er utarbeidd av Vegdirektoratet. Vegdirektoratet har undervegs i arbeidet hatt dialog med KS.

Hovudintensjonen med forslaget om å innføre ei ordning med rentekompensasjon har vore at ordninga saman med løyvinga over rammetilskotet til fylkeskommunane, vil kunne føre til auka aktivitet gjennom reduserte framtidige finanskostnader.

Samferdselsdepartementet meiner forslaget til retningsliner ivaretek ei rekkje omsyn. Departementet har vore oppteken av å sikre ein tilfredsstillande balanse mellom behovet kommunesektoren har for ei føreseieleg ordning og behovet staten har for nødvendig fleksibilitet slik at midlane det einskilde år blir nytta så effektivt som råd.

Regjeringa foreslår å løyve 28 mill. kr til rentekompensasjon i 2010, jf. omtale under kap 1320 i del II i proposisjonen.

Boks 6.1 Førebelse retningslinjer for ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylka

1 Formål

Ordninga er innført i samband med forvaltningsreforma og skal gi fylkeskommunane auka moglegheit til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak.

Vidare kan ordninga bidra til å løyse utfordringar knytt til gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet eller i kollektivtransporten i ein skilde fylkeskommunar.

2 Mottakar av rentekompensasjon

Fylkeskommunane og Oslo kommune kan søkje om rentekompensasjon og få midlar.

3 Generelt om ordninga

3.1 Generelt om kva tiltaka kan omfatte

Rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylka kan bli gitt til investeringstiltak (nybygg og rehabilitering) på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak, m.a. bybaner. Tiltaka må vere av investeringsmessig karakter og kan bli finansierte gjennom opptak av lån/bli rekneskapsførte etter reglar i kommuneloven § 50.

Det er gitt startløyvingar på ein del store investeringsprosjekt på øvrig riksvegnett i 2009. Disse prosjekta gir økonomiske bindingar for fylkeskommunane når dette vegnettet blir fylkeskommunalt. I tillegg til nye tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak omtalt over, kan rentekompensasjonsordninga bli nytta til å handtere slike bindingar. Midlane skal kunne nyttast til å dekkje rentekostnadene til bompengeselskap.

3.2 Investeringsramme

Ordninga inneber at fylkeskommunane og Oslo kommune, med utgangspunkt i tiltak dei har vedteke, kan søkje om rentekompensasjon, og fritt velje om og kor dei vil ta opp lån. Kompensasjonen skal dekkje renter berekna på grunnlag av eit serielån i Husbanken med 20-års løpetid, 5 års avdragsfritak og med den til ein kvar tid gjeldande flytande rente. Ordninga vil vere basert på ei årleg investeringsramme på 2 mrd. kr for perioden 2010–2019.

Planrammene for rentekompensasjonsordninga vil ha ein tiårig tidshorisont, slik som i Nasjonal transportplan 2010–2019, men med ei rullering kvart fjerde år i samband med arbeidet med ny nasjonal transportplan. Planrammene er fordelte mellom fylkeskommunane med utgangspunkt i bindingar, folketal, veglengd og standard (etterslep) på vegnettet.

For 2010 må søknad sendast til Statens vegvesen innan 15. desember 2009, mens søknad for seinare år må sendast seinast 1. juli året før budsjettåret.

Tabell 6.12 Fordeling av rammer – rentekompensasjon

Fylke	Årleg ramme
Østfold	87
Akershus	139
Oslo	112
Hedmark	104
Oppland	83
Buskerud	92
Vestfold	69
Telemark	83
Aust-Agder	52
Vest-Agder	69
Rogaland	131
Hordaland	176
Sogn og Fjordane	139
Møre og Romsdal	131
Sør-Trøndelag	118
Nord-Trøndelag	92
Nordland	159
Troms	100
Finnmark	63
Sum	2 000

3.3 Om vedtak i kommunen/fylkeskommunen

Tiltaka det blir gitt rentekompensasjon for skal vere vedtekne i fylkestinget og inngå i ein plan for ein periode på 4 år. Eventuelt må prosjekta/tiltaka tydeleg gå fram av underlagsdokument ved budsjettvedtak.

3.4 Finansiering av prosjekter

Fylkeskommunane og Oslo kommune må sjølv finansiere tiltaka. Faktisk låneopptak vil ikkje vere eit vilkår for å få rentekompensasjon.

Boks 6.1 forts.**3.5 Kostnader**

Det blir ikkje stilt krav om dokumentasjon av kostnadene i det einskilde prosjekt. Statens vegvesen vil ikkje foreta kostnadskontroll, verken på tidspunktet for søknad om prosjektgodkjenning eller ved søknad om utbetaling. Fylkeskommunane og Oslo kommune står sjølv ansvarleg for at oppgitte kostnader er korrekte.

4 Berekning av rentekompensasjon

Berekningsgrunnlaget for rentekompensasjon er kostnadene i dei einskilde prosjekta, avgrensa opp til investeringsramma til fylkeskommunen (og Oslo kommunen). Kompensasjonen utgjør renter berekna på grunnlag av eit serielån i Husbanken med 20 års løpetid, inklusiv 5 års avdragsfri periode, og med den til ein kvar tid gjeldande flytande rente.

Normalt vil kompensasjon bli berekna for gjeldande budsjettår og etterfølgjande 19 år etter at Statens vegvesen har godkjent søknaden om rentekompensasjon med halvårs verknad det første året og deretter heilårs verknad, jf. dessutan pkt. 5. Etter utløp av den avdragsfrie perioden blir berekningsgrunnlaget redusert etterskotsvis med 1/15 kvart år.

5 Utbetaling

Utbetaling av rentekompensasjon er avgrensa til den investeringsramme og løyving som Stortinget fastset for det einskilde år.

Rentekompensasjonen blir betalt ut i hovudsak ein gong i året. Dette vil skje i slutten av desember. Utbetalinga skjer til fylkeskasseraren.

Dersom endringar i rentenivået utløyser ein høgare rentekompensasjon enn løyvd over statsbudsjettet, vil fylkeskommunen sin fastsette del av løyvinga bli utbetalt i desember. Det resterande vil bli utbetalt i januar året etter.

6 Søknad om rentekompensasjonen

6.1 Søknad om årleg ramme for rentekompensasjon
Fylkeskommunane skal søkje om ei ramme. I søknaden skal ein ta med dei konkrete prosjekta som inngår i ramma. Prosjekta skal stå i prioritert rekkjefølgje og framdriftsplanar for det einskilde prosjekt må takast med. Det skal ligge føre kommunedelplan for prosjekt som skal bli starta opp året etter på det tidspunkt søknaden blir sendt. Det blir forventat at prosjektet kan bli gjennomført med den framdrift det er lagt opp til.

Søknadene som blir sende Statens vegvesen, vil vise om rammene for kvart år blir brukte opp eller ikkje. Det er lagt opp til fleksibilitet i tildeling av midlar i perioden for å sikre rasjonell framdrift, men slik at alle fylka i løpet av tiårsperioden får sin planramme dersom dei sjølv ønskjer det.

6.2 Søknad om utbetaling av rentekompensasjonen
På grunnlag av godkjent ramme for rentekompensasjon kan fylkeskommunen søke om utbetaling av rentekompensasjon innafor kvart år.

Søknad om utbetaling av rentekompensasjonen skal bli sendt frå fylkeskommunen og vere bekrefta av fylkesrevisjonen.

Søknad om utbetaling skjer innafor godkjent planramme og på grunnlag av faktisk forbruk i budsjettåret for prosjekter som inngår i ordninga. Søknaden skal bli sendt Statens vegvesen seinast 1. november i budsjettåret.

7 Avreikning av kostnader mot investeringsramma

Rentekompensasjon blir utbetalt maksimalt opp til renter berekna på grunnlag av godkjent ramme for det einskilde budsjettår. Om faktiske kostnader i budsjettåret er lågare enn det som låg til grunn for søknaden, vil utbetalinga bli tilsvarende redusert. Planramma for dei einskilde fylkeskommunane sett over en periode på fleire år, vil ikkje bli redusert sjølv om kostnadene eitt budsjettår skulle bli lågare enn venta.

8 Prioritering

Prioritering skjer i hovudsak innafor planrammene. Dersom nokon av fylkeskommunane ikkje bruker opp si ramme eit eller fleire år, vil Statens vegvesen prioritere prosentvise påslag til de fylkeskommunane som har søkt om ei større ramme enn si planramme for budsjettåret ut frå fordelinga av planramma mellom fylkeskommunane. Innafor ordninga vil alle fylkeskommunane over tid få høve til å oppfylle ramma.

I spesielle tilfelle med store prosjekt kan Statens vegvesen fordele ei større investeringsramme til einskilde fylkeskommunar for deler av perioden¹.

9 Klager

Det er ikkje klagegang på ordninga.

10 Sanksjonar ved mislighald

Dersom det blir avdekt at føresetnadene for kompensasjonen ikkje er overhaldne, kan staten redusere eller stanse utbetalinga, og eventuelt krevje tilbakebetaling frå den aktuelle fylkeskommunen.

¹ Døme på slike prosjekt er Nordøyvegen i Møre og Romsdal som allereie har søkt om rentekompensasjonsmidlar med sikte på oppstart i første fireårsperiode, og Bremanger II i Sogn og Fjordane som allereie er starta opp.

6.13 Oppfølging av oppmodingsvedtak

For stortingssesjonen 2008–2009 var det eit vedtak som gjaldt Samferdselsdepartementet (vedtak nr. 426). Vidare er det eit oppmodingsvedtak frå stortingssesjonen 2007–2008 (vedtak 402).

Vedtak nr. 426, 11. juni 2009

Ved behandlinga av St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019, vedtok Stortinget dette oppmodingsvedtaket:

«Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til at det tas i bruk intelligente kommunikasjonsløsningar (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten i de store byområdene.»

Intelligente transportsystem og -tenester (ITS) er allereie i betydeleg grad tekne i bruk i kollektivtransport og for trafikksikkerheit.

Samferdselsdepartementet starta våren 2009 arbeidet med å revidere sin strategi for bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren. Dette blir gjort m.a. på grunnlag av Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2010–2019.

Det er viktig å utnytte dei moglegeheitene ITS gir med omsyn til å nå dei måla som er sette for framkome, trafikksikkerheit, miljø og tilgjenge for alle. ITS gir også utfordringar når det gjeld personvern, IT-tryggleik, risiko, organisering, eigarskap til informasjon og utnytting av han, konkurransetilhøve mellom aktørar, lovverk og deltaking i det internasjonale samfunn, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009).

I samsvar med Samferdselsdepartementets overordna strategi blir det i heile transportsektoren arbeidd med å utnytte bruken av ITS. Sentralt i dette arbeidet står bruk av ITS m.a. for å auke kollektivdelen og betre trafikksikkerheiten i dei store byområda.

For å auke kollektivdelen er det starta eit arbeid med å utvikle brukarvenleg elektronisk billettering for kollektivtransporten, innføre ein nasjonal reiseplanleggar for reiser både med bil og kollektivt, sanntids informasjonssystem, og parkering for innfart til byar med bruk av AutoPASS-brikke. I utviklingsprosjekt for betre utnytting av tilgjengeleg transportkapasitet i Bergen vil 5 000 personar teste spontan samkjøring i 2010. Brukaren kan da via mobil eller internett få melding om ledig kapasitet i privatbil, buss eller drosje som skal same veg.

På trafikksikkerheitsområdet er det i gang ei omfattande utvikling både nasjonalt og internasjonalt,

der utnytting av ulike ITS-tiltak står sentralt. Dette gjeld både ITS-tiltak i køyretøy til hjelp for føraren, informasjon, kontroll, trafikkstyring og betre avgjerdsgrunnlag for styresmaktene.

For å oppnå best mogleg effekt er det på tvers av sektorane generelt viktig med samordning, samarbeid og kompetanseutvikling for bruk av ITS. Til dette arbeidet løyver Samferdselsdepartementet midlar til ITS Norge.

Aktuelle system og tenester må vurderast ut frå føresetnader og krav, personvern, kost/nytte og verknader i samspel med andre løysingar.

Vedtak nr. 402, 13. mars 2008

Ved behandlinga av Dok. nr. 8:28/Innst. S. nr. 149 (2007–2008) vedtok Stortinget dette oppmodingsvedtaket:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» er lagt fram for Samferdselsdepartementet.»

I St.meld. nr. 4 (2008–2009) og St.prp. nr. 1 (2008–2009) går det fram at departementet var i gang med å vurdere resultatene i rapporten «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» og ville i det vidare arbeidet gjennomføre nødvendige utgreiingar for å følgje opp oppmodinga frå Stortinget. Kontroll- og konstitusjonskomiteen uttaler i Innst. S. nr. 119 (2008–2009) at han vil vente med å kvittere ut vedtaket til Stortinget har motteke informasjonen.

Regjeringa er oppteken av at alle skuleelevar skal ha ein trygg skuleveg. Skuleskyssen er eit fylkeskommunalt og kommunalt ansvar. Regjeringa opplever at transporten av skuleelevar blir utført på ein god og forsvarleg måte. Fylkeskommunane har etter opplæringsloven og privatskoleloven ansvaret for å organisere skuleskyssen i samråd med kommunane. Kommunane har ansvaret for skuleskyssen for grunnskuleelevar med rett til skyss grunna trafikksikkerheit eller på annan måte vanskeleg skuleveg og for grunnskuleelevar som bur meir enn fire km frå skulen. For elevar i første årstrinn er skyssgrensa to km. Fylkeskommunen har ansvaret for skuleskyss til elevar i vidaregåande skule som bur meir enn seks km frå skulen. Skuleskyssen skal etter vegtrafikkloven og yrkestransportlova skje med eit transportmiddel som tilfredsstillar gjeldande krav til sikring, utført av ein transportør som tilfredsstillar krava for å drive persontransport mot vederlag. Kostnadene til skule-

skyss blir dekte av dei frie inntektene til fylkeskommunen inkludert overføringar frå staten gjennom inntektssystemet.

Samferdselsdepartementet har i samband med vurderinga av forslaget kartlagt omfanget og eventuelle konsekvensar av bruk av ståplassar ved skuleskyss i buss. Rapporten «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» frå SINTEF blei lagt fram for Samferdselsdepartementet i mai 2008. SINTEF fann ikkje store forskjellar når det gjeld kor stor del som står under skuleskyss samanlikna med ei tilsvarende undersøking gjennomført i 1998. Talet på sjølvrapporterte skader er også tilsvarende som i undersøkinga frå 1998. Rapporten konkluderer med at om lag 2–3 pst. av skuleelevane i skuleskyss med buss står heile vegen til eller frå skulen, og at om lag 6–7 pst. av skuleelevane står delar av vegen til eller frå skulen. Rapporten viser også at ein nokså stor del av skuleelevane vel å stå framfor å setje seg ved sidan av nokon dei ikkje kjenner eller å leite etter ledig sete i ein buss som ser full ut.

Ut frå tal i politiet sitt ulykkesregister har ein i rapporten kome fram til at to barn i grunnskulealder har blitt alvorleg skadd under skuleskyss i buss i perioden 2002–2006. Rapporten frå SINTEF viser at skuleelevar i liten grad blir skadde som passasjer i buss, og at skadane som oppstår er lite alvorlege. Halvparten av dei rapporterte skadane er knytte til trafikksituasjonar som t.d. bråbremsing, utforkøyring, køyring over hump/dump, og fot klemt i dør/køyrt over. Ein tredel av skadane skjer ved av- eller påstiging. For heile 18 pst. av skadane blir årsaka til skaden oppgitt å vere mobbing frå medpassasjerar. Samferdselsdepartementet viser til at dei alvorlege ulykkene i Noreg med barn på veg til skulen har skjedd ved kryssing av veg etter at dei har gått av bussen, og ikkje under bussturen.

Rapporten viser at fylkeskommunane organiserer og utformer skuleskyssen svært ulikt. Om lag halvparten av skuleskyssen skjer med egne skulebussar, medan resten skjer ved at skuleskyssen inngår som del av det ordinære kollektivtilbodet. Eit påbod om sitjeplass for skuleelevar når skuleskyssen inngår i det ordinære kollektivtilbodet vil føresetje at transportkapasiteten for dei aktuelle bussrutene i praksis må dimensjoneras slik at det blir sitjeplass for alle passasjerar. Dette krev nøye planlegging og avtalar med transportselskapa. Ein eventuell øymerking av seter for skuleelevar vil bli vanskeleg å administrere.

Samferdselsdepartementet viser til at ein auke i talet på vognkilometer vil medføre lokale utfordringar og miljømessige konsekvensar, og auka ulyk-

kesrisiko for trafikantar utanfor bussen, med ein ulykkeskostnad rekna til 18 mill. kr.

Regjeringa meiner at fylkeskommunane, i samarbeid med kommunane, er dei beste til å vurdere aktuelle tiltak for sikring av barn i buss ved utforminga av det lokale skuleskyssstilbodet. Regjeringa viser til at fylkeskommunane kan stille krav til kvalitet og tilstrekkeleg sitjeplasskapasitet i avtalar med transportørane. Fylkeskommunane blei i brev av 10. juli 2009 oppmoda til å planleggje framtidig transporttilbod ut frå at det skal vere tilgjengeleg sitjeplass til alle skuleelevar.

Samferdselsdepartementet viser til at mange av fylkeskommunane arbeider aktivt med trafikktryggleik og skuleskyss ved å stille krav om sitjeplass til skuleelevane, krav om maksimal- eller gjennomsnittsalder ved bussparken eller gjennom egne skyssreglement for sjåfør og skuleelevar.

Fylkeskommunane og kommunane bør i tillegg, gjerne i samarbeid med Trygg Trafikk eller andre aktørar, sørge for at skuleelevane får opplæring i trafikkreglar og riktig åtferd langs skulevegen, ved kryssing av veg, ved busstoppet og under skuleskyssen. Trygg skuleveg handlar ikkje berre om skuleskyss. Det handlar òg om gang- og sykkelveg og det å skape gode holdningar til trafikktryggleik blant foreldre og elevar.

Regjeringa tok på konsultasjonsmøte 18.08.2009 mellom regjeringa og kommunesektoren, representert ved KS, opp spørsmålet om sitjeplass under skuleskyss. Samferdselsdepartementet vil følgje opp saken gjennom dialog og samarbeid med fylkeskommunane og andre relevante aktørar. Fylkeskommunane vil m.a. bli invitert til eit eige møte om trafikktryggleik hausten 2009 kor sikring av skulebarn i buss vil vere eit av tema til drøfting.

6.14 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

Generelt

Samferdselsdepartementets arbeid med samfunnstryggleik og beredskap tek utgangspunkt i dei mål, oppgåver og prioriteringar som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik, St.meld. nr. 39 (2003–2004) Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid, jf. Innst. S. nr. 49 (2004–2005) og St.meld. nr. 22 (2007–2008) Samfunnssikkerhet, samvirke og samordning, jf. Innst. S. nr. 85 (2008–2009), i tillegg til St.meld. nr.16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr.300 (2008–2009).

Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at dei behova samfunnet har for transport og

kommunikasjon under fredskriser, beredskap og krig i størst mogleg grad blir dekte. Det overordna målet for departementet sitt arbeid med samfunnsstryggleik og beredskap er å førebyggje uønskte hendingar, og å minske følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre eit robust transportnett innan bane-, veg- og luftfartssektoren og innan elektronisk kommunikasjon (ekom). Både departementet, underliggjande etatar og tilknytte verksemdar må vere førebudde på tilsikta så vel som utilsikta hendingar.

Opgåver og tiltak innan samfunnsstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal prioriterast innan etatane sine ordinære budsjett, og inngå som ein integrert del av det daglege arbeidet med å sikre god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett. Det blir sett av midlar over budsjettet til Samferdselsdepartementet for å ta vare på den overordna beredskapen på tvers av samferdselsgreinene, m.a. til utgreiingar, analysar, planverk og samøvingar, til transportberedskapsordninga og til øvingar innan luftfart, post og hamner.

Tiltak på strategisk nivå

På bakgrunn av det overordna målet for samfunnsstryggleik og beredskap i samferdselssektoren, har departementet formulert fire strategiske utgangspunkt for arbeidet:

- Sektoren skal kontinuerleg arbeide med førebyggjande tiltak, med å styrkje evne og kapasitet til å handtere kritiske situasjonar og til restituering etter kriser.
- Sektoren skal kontinuerleg arbeide for eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle gode beredskapsplanar og tiltak. Dette gjeld ikkje minst kunnskap om kritisk infrastruktur, kva for sårbarheiter som finst og kva slags kriser som kan ramme sektoren.
- Sektoren skal utvikle gode arenaer for læring og gjensidig erfaringsoverføring.
- Sektoren skal kontinuerleg arbeide for ei samordna beredskapsplanlegging og krisehandtering både vertikalt og mot andre myndigheitsområde, også gjennom deltaking i internasjonalt arbeid.

For å ivareta det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovanfor, vil departementet, etatar og verksemdar fortsetje å leggje vekt på arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalyser, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Kunnskapsgrunnlaget for arbeidet vil bli styrkt m.a. gjennom resultatane frå prosjektet «Krisescena-

rio i samferdselssektoren (KRISIS)» som blir avslutta i 2009. Oppfølginga av prosjektet, den nye strategien for samfunnsstryggleik og beredskap i samferdselssektoren og Nasjonal transportplan 2010–2019 vil gi retning for nye prosjekt og utgreiingar.

Viktige område departementet vil sjå nærare på dei neste åra er t.d. korleis sektoren kan oppnå sikrere og meir robuste trafikkstyrings- og kontrollsystem, transportnett, knutepunkt og terminalar og elektronisk kommunikasjon. Samferdselsdepartementet vil i 2010 vidareføre dei halvårlege kontaktmøta med etatane og verksemdene, møta i departementet sitt rådgjevande forum for sivil transportberedskap og med fylkeskommunane. Samferdselssektoren vil også framover delta aktivt i arbeidet med avklaring av gjensidige bindingar til andre sektorar, nasjonalt planverk og samøvingar. Deltaking i samfunnsstryggleiks- og beredskapsaktivitetar innan EU og NATO vil bli vidareført.

Særskilte utfordringar

Det nasjonale risiko-, sårbarheits- og trusselbiletet er stadig breitt og samansatt. Samferdselsdepartementet, underliggjande etatar og tilknytte verksemdar vil òg i 2010 ha eit særleg fokus på:

- Klimaendringar
- Terrortrusselen
- Pandemi

Klimaendringar utgjer ein faktor samferdselssektoren må ta omsyn til i beredskapsplanlegginga. Framtidige endringar i klimaet kan få konsekvensar for t.d. veg- og jernbaneinfrastruktur. Dette må vurderast i samband med utbyggingsprosjekt i samferdselssektoren. Arbeidet med reglar og prosedyrar for prosjektering, bygging og vedlikehald for å handtere klimaendringar vil halde fram også i 2010, m.a. i samband med pågåande forskings- og utgreiingsprogram om klima og transport. Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier er tiltak og ressursar som regelmessig må tilpassast nye utfordringar slik at dei samfunnsmessige konsekvensane av naturkatastrofar blir minst moglege.

Terrortrusselen er framleis til stades i Europa, og utgjer ein del av det samla risiko- og trusselbiletet. Samferdselsdepartementet følgjer opp internasjonale krav og regelverk på dette området, særleg innan luftfart. I EU er det eit arbeid på gang om identifisering og tiltak for sikring av europeisk kritisk infrastruktur, mot alle type hendingar. Noreg kan i 2010 bli involvert i dette på transportområdet.

I 2009 har utbrotet av influensa A (H1N1) gitt aktualitet til pandemiplanlegginga i Noreg. Sam-

ferdselsdepartementet med underliggjande etatar og tilknytte verksemdar har i 2009 utarbeidd kontinuitetsplanar for handtering av ein situasjon med høgt arbeidsfråvær. Samferdselssektoren vil bli påverka om pandemien får eit stort omfang her til lands, og planar for å kunne oppretthalde drift, om enn på eit redusert nivå, er viktig i alle delar av sektoren.

Storulykker, energitryggleik og IKT-tryggleik gir også utfordringar og problemstillingar som samferdselssektoren kan kome til å møte. Desse utfordringane viser kor viktig samvirke og samordning er, både innan samferdselssektoren og mot andre styresmakter og sektorar.

6.15 Alternativ finansiering av infrastruktur

Den vesentlege delen av ekstern finansiering i vegsektoren er bompengar. Dette er dels enkeltståande bompengeprojekt, dels bompengepakker i byområde og dels strekningsvise bompengepakker. I tillegg kjem enkelte tilskot og forskot, i hovudsak frå lokale styresmakter, bompengeselskap og lokalt næringsliv.

For 2009 er det lagt til grunn at om lag 5,7 mrd. kr blir stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. I tillegg er det lagt til grunn at om lag 1,5 mrd. kr i tilskot og forskot, fordelt med 900 mill. kr i tilskot og 600 mill. kr i forskot. I tillegg er det lagt til grunn 540 mill. kr i bompengar frå Oslopakke 3 til driftstiltak for kollektivtransporten og reinvesteringar i T-banenettet.

For 2010 er bompengedraget til riksveginvesteringar, inkl. tiltak innafor programområda, venta å bli om lag 5,3 mrd. kr. Vidare er det lagt til grunn bidrag på om lag 200 mill. kr frå tilskot og om lag 100 mill. kr frå forskot. I tillegg kjem bompengar og eventuelle tilskot og forskot til investeringar på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett, og bompengar til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for styring og oppfølging av bompengeprojekt på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett. Dette er særleg aktuelt for bompengepakker der tiltak både på riksvegnettet og fylkesvegnettet/kommunalt vegnett inngår.

Samferdselsdepartementet har i fleire år hatt ei generell fullmakt til forskottering av veginvesteringar. Som følge av forvaltningsreforma overtek fylkeskommunen ansvaret for store delar av dagens øvrige riksvegnett frå 01.01.2010. I statsbudsjett for 2010 er grensa for denne fullmakta derfor foreslått redusert med 800 mill. kr, slik at samla løpande refusjonsansvar ikkje skal overstige 1 500 mill. kr.

Samferdselsdepartementet viser til at det på lokalt nivå blir arbeidd med ei rekkje prosjekt der bompengar er ein del av opplegget for finansieringa. Departementet legg vekt på at prosjekta blir behandla etter gjeldande retningslinjer for bompenginnkrevjing.

6.16 Styring av store samferdselsprosjekt

Porteføljestyling mv.

Statens vegvesen har meir enn 500 prosjekt under bygging. Langt fleire er under planlegging. Krava til oversikt og styring av heile prosjektporteføljen aukar stadig. Statens vegvesen starta derfor i 2006 eit arbeid med å etablere eit porteføljestylingssystem for heile etaten. Systemet skal gjere det lettare å ha oversikt over og styre prosjektporteføljen. Formålet med systemet er m.a. å sikre optimal prosjektgjennomføring og å betre budsjettprosessane og budsjettstyringa i etaten. Utviklinga og uttestinga av systemet har teke lengre tid enn føresett. Det har m.a. har vore krevjande å få til god kommunikasjon mellom det nye systemet og økonomisystemet i etaten. Arbeidet med å ta systemet i bruk kan starte i 2010.

Statens vegvesens verktøy for utarbeiding av kostnadsoverslag (Anslag) er revidert og modernisert. Dei største prinsipielle endringane er at det er lagt meir vekt på å kunne identifisere uvisse og at krava til kvalitet på plangrunnlaget er skjerpa. I tillegg er verktøyet blitt meir brukarvenleg, og vil bli lettare å bruke både på små og store prosjekt. Det blir gjennomført etterutdanning av sertifiserte prosessleiarar og kurs for vanlege brukarar hausten 2009. I tillegg blir verktøyet testa med sikte på at det skal vere operativt frå 2010.

Saman med Statoil og Telenor deltek Statens vegvesen i eit større forskingsprosjekt om praktisk styring av uvisse i utbyggingsprosjekt. Prosjektet er støtta av Noregs forskingsråd. Statens vegvesen har utarbeidd utkast til retningslinjer og køyrereglar for styring av uvisse, inkl. risikostyring, ved gjennomføring av vegprosjekt. Prinsippa for styring av uvisse i gjennomføringsfasen heng nøye saman med identifiseringa av uvisse i planfasen.

Det er etablert eit samarbeid mellom nordiske veg- og jernbaneetatar for å utvikle ein meir felles nordisk marknad innafor infrastruktursektoren. Siktemålet er å gjere det lettare å arbeide over grensene og å gjere den nordiske marknaden meir interessant for internasjonale aktørar. For å gi betre oversikt over marknaden blir det arbeidd med å etablere ein nordisk prosjektportal for større igangsette og planlagde veg- og jernbanepro-

sjekt. Samferdselsdepartementet har dessutan teke initiativ for å trekkje fleire europeiske aktørar til den norske marknaden. Det er og eit mål å samordne erfaringane med ulike entreprisereformer og leggje til rette for auka konkurranse og produktivitet gjennom eit betre samarbeid med bransjen.

Ekstern kvalitetssikring

Finansdepartementet har inngått rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Oppdragsansvarleg for eit kvalitetssikringsoppdrag er rette fagdepartement og Finansdepartementet.

Målet med kvalitetssikringa er å få ein uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga omfattar to ulike delar, KS1 og KS2. Nærmare omtale av ordninga er gitt under kap. 1630 i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2006–2007).

KS1 skal gjennomførast i ein tidleg fase, normalt før konsekvensutgreiing og tiltaksplanlegging etter plan- og bygningslova tek til. Formålet med ordninga er å sikre tilfredsstillande styring med planlegging av store prosjekt på eit tidleg stadium. KS1 er grunnlaget for prinsippvedtak i regjeringa om val av konsept som grunnlag for vidare planlegging. Dette vil kunne medverke til meir strategiske vurderingar i ein tidleg fase, slik at utviklinga av transportnettet blir betre samordna.

KS1 inneber at eitt av dei eksterne konsulentmiljøa som Finansdepartementet har inngått rammeavtale med, skal kvalitetssikre ei utgreiing frå etatane (konseptvalutgreiing: KVVU). Samferdselsdepartementet har, i samråd med Finansdepartementet, fastsett retningsliner for ordninga. Så langt er det utarbeidd 12 KVVU'ar innanfor vegsektoren. For åtte av desse blei det gjennomført KS1 før St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 blei lagt fram. Tilsvarende har det innafør jernbanesektoren vorte gjennomført to KVVU'ar. For ein av desse vart det gjennomført KS1.

For Nasjonal transportplan 2014–2023 vil det vere krav om KS1 for alle riksvegprosjekt over utløysande sum. Som omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), er KS1-systemet framleis i ein utviklings- og implementeringsfase. Samferdselsdepartementet meiner det vil vere formålstenleg å utvide prosjekta/konsepta til å omfatte lengre strekningsvise utbyggingar og i større grad bypakker. Samstundes må ikkje problemstillingane blir for komplekse. Avgrensingane må dessutan vere formålstenlege i forhold til resten av planleggingssystemet, slik at KS1 blir eit sentralt og velfungerande element i planarbeidet. Vidare er

det viktig at ressursbruken blir rasjonell. KS1-ordninga i samferdselssektoren vil derfor bli vurdert, m.a. om samanhengen mellom ressursbruk og nytte er formålstenleg.

KS2 i veg- og jernbanesektoren omfattar kvalitetssikring av kostnader for eit prosjekt, under dette uvisse og styringsunderlag for gjennomføring av prosjektet. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med vurderingar av trafikkgrunnlaget. Dette er mest aktuelt for bompengeprojekt.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, i første rekkje ved å sikre at måla er tilstrekkeleg avklarte og ved å leggje til rette for god prosjektgjennomføring innafør eit realistisk budsjett. Eit viktig steg er å utføre ei uavhengig kvalitetssikring av den samla kostnaden ved prosjektet, der uvisse er definert og klart synleggjort. KS2 har sidan 2000 blitt nytta for prosjekt i samferdselssektoren med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Så langt er det gjennomført KS2 for nærmare 50 prosjekt innafør vegsektoren og for 7 jernbaneprojekt.

Nye prosjekt som har blitt eksternt kvalitetssikra, blir omtalte med ei styringsramme og ei kostnadsramme. Styringsramma omfattar den kostnaden som Samferdselsdepartementet legg til grunn at etaten skal ha som mål å realisere prosjektet innafør, dvs. den ramma som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgåva. For dei fleste prosjekta som blir kvalitetssikra, vil styringsramma vere slik at det er 50 pst. sannsynleg at ramma ikkje blir overskriden. Styringsramma blir vurdert etter tilråding frå etaten og kvalitetssikraren. Fordeling av styringsramma på det enkelte budsjettår vil bli dimensjonert ut frå målet om effektiv prosjektgjennomføring med optimal byggjetid. Kostnadsramma omfattar styringsramma med tillegg for uvisse og har lågare risiko for overskriding enn styringsramma. Kostnadsauke ut over vedteken kostnadsramme må leggjast fram for Stortinget.

Etterprøving

Det er ei ordning for etterprøving av store prosjekt innafør samferdsel. Formålet med ordninga er å undersøkje om dei faktiske verknadene er i samsvar med føresetnadene som blei lagde til grunn da prosjekta fekk løyving. Samfunnsøkonomiske analysar står sentralt. Ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige samferdselsprosjekt.

Statens vegvesen etterprøver om lag fem prosjekt årleg, medan Jernbaneverket etterprøver alle prosjekt over 200 mill. kr. Statens vegvesen har så langt etterprøvd elleve vegprosjekt. For åtte av

desse prosjekta har lønsemda vore på same nivå eller høgare enn føresett. Hovudårsaka til auka lønsemd er at trafikkveksten har vore til dels langt høgare enn i dei fylkesvise prognosane som blei lagde til grunn i plangrunnlaget. Anleggskostnader og ulykkesreduksjon er andre sentrale område der det kan vere endringar samanlikna med føresetnadene. Hovudårsaka til lågare lønsemd enn føresett har vore auka anleggskostnader.

6.17 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet

Den norske stat er ein stor eigar av verksemdar organiserte som eigne selskap, ikkje minst i samferdselssektoren. Samferdselsdepartementet er i dag eineigjar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, Posten Norge AS og Baneservice AS.

Regjeringa la i desember 2006 fram St.meld. nr. 13 (2006–2007) Et aktivt og langsiktig eierskap. Her gjer Regjeringa greie for sin eigarskapspolitikk. Gjennom eigarskapen vil Regjeringa sikre at staten bidreg til god og stabil utvikling av næringslivet i Noreg. Staten skal vere ein aktiv, langsiktig og føreseieleg eigar. Utøvinga av eigarskapen skal vere basert på allment aksepterte prinsipp for eigarstyring og rollefordelinga i aksjeloven. I meldinga blir det gjort greie for viktige omsyn som det er venta at alle selskap ivaretek (samfunnsansvar). Dette gjeld m.a. omsyn til miljø, omstilling, mangfald, etikk, forskning og utvikling. Vidare blir det i meldinga gjort greie for dei måla som Regjeringa har for det einskilde selskapet, m.a. for Avinor AS, NSB AS, Posten Norge AS og Baneservice AS.

Nærings- og handelsdepartementet utarbeidde våren 2007 eit dokument om Regjeringa sin eigarpolitikk, slik han er forankra i Stortinget ved behandlinga av St.meld. nr. 13/Innst. S. nr. 163 (2006–2007). I dokumentet er det lagt til grunn at selskap med statlege eigardelar skal vere leiande innan arbeidet med samfunnsansvar. Dokumentet blei oppdatert i 2008 m.a. for å følgje opp dei forventingane Regjeringa har til dei tverrgåande omsyna (samfunnsansvaret).

Samferdselsdepartementet har fram til no som hovudregel lagt fram ei stortingsmelding om eigarskapen i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS anna kvart år (eigarmeldingar). Ei slik melding blei lagt fram for NSB AS i april 2009 og for Avinor AS i juni 2009, jf. St.meld. nr. 21 (2008–2009) og St.meld. nr. 48 (2008–2009). I meldingane går det fram at departementet no legg ein opp til at eigarmeldingar heretter normalt vil bli lagt fram ein gong i stortingsperioden.

I meldinga for NSB AS orienterer Regjeringa om utviklinga i selskapet, hovudutfordringar for

konsernet, strategiar og planar for dei komande åra, og målet med eigarskapen. Regjeringa legg vekt på at NSB er eit av fleire verkemiddel i utviklinga av samferdselspolitikken. Meldinga vektlegg NSB AS' samfunnsansvar innan dei ni tverrgåande omsyna som er omtalte i St.meld. nr. 13 (2006–2007). Kravet til avkasting og ny utbyttmodell som i større grad tek omsyn til investeringsbehova i selskapet er òg omtalt.

Meldinga for Avinor AS inneheld ei orientering frå Regjeringa om utviklinga i selskapet. Vidare tek ho for seg hovudutfordringar, planar og strategiar for Avinor AS i dei neste åra. Det er ein omtale av selskapet sitt samfunnsansvar. Kravet til avkasting og ein ny utbyttmodell som i større grad tek omsyn til dei store investerings- og finansieringsutfordringane og sviktande inntektene som selskapet står overfor, er òg omtalt.

Samferdselsdepartementet vil elles vise til staten sin årlege eigarrapport som Nærings- og handelsdepartementet legg fram, og som også omfattar selskapa underlagt Samferdselsdepartementet.

6.18 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Der det er formålstenleg, skal òg transportpolitikken medverke til likestilling mellom menn og kvinner. Vidare skal menn og kvinner få same høve til å delta i planlegging og avgjerder innanfor transportområdet.

Arbeidet for likestilling i transportsektoren må ta utgangspunkt i skilnader mellom kvinner og menn i behovet for transport, og at tilgangen til transportressursar har noko å seie for moglegheita for å delta i samfunnet.

I arbeidet med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har det vore lagt vekt på kjønnsdimensjonen. Eit underlag for dette arbeidet har vore ei utgreiing frå Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 866/2006) om kva transportpolitikken har å seie for likestilling mellom kjønna. Rapporten viser m.a. at kvinner i dag i større grad enn menn nyttar andre transportalternativ enn bil, i første rekkje kollektivtransport.

Den kraftige satsinga på kollektivtransport, utvikling av gode knutepunkt og tilrettelegging for meir smidige overgangar mellom transportmiddel er ikkje motivert ut frå eit likestillingsperspektiv, men ut frå at transportsystemet så langt som mogleg skal kunne brukast av alle. Universell utforming av transportsystemet er eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019. Ein transportpolitikk som legg til rette for at transportsystemet så lang som mogleg skal kunne nyttast av alle,

vil òg virke utjamnande fordi m.a. kvinner og låg-inntektsgrupper, som er overrepresenterte blant kollektivbrukarane, vil få eit betre transporttilbod. Departementet viser elles til omtalen av universell utforming i del III.

**Status for likestilling
i Samferdselsdepartementet**

Kjønnsfordelinga i Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har 140 faste stillingar. Talet på faste stillingar har auka, medan kvinnedelen gjekk noko ned i 2008 samanlika med dei to tidlegare åra.

	2006	2007	2008
Faste stillingar	135	139	140
Kvinner (i pst.)	51,9	44,8	44,3
Menn (i pst.)	48,1	55,2	55,7

Kjønn fordelt på ulike stillingskategoriar

Kvinnedelen i leiargruppa er framleis låg. I rådgivargruppa har det vore ein auke i prosentdelen av

kvinner og menn frå 2007 til 2008. I saksbehandlargruppa er det framleis flest kvinner.

Tal (pst.)	2007		2008	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	10 (7,5)	24 (17,9)	9 (6,4)	24 (17,2)
Rådgivarar m.m.	34 (25,4)	46 (34,3)	41 (29,3)	52 (37,1)
Saksbehandlarar	15 (11,2)	4 (3)	12 (8,6)	2 (1,4)
Kontorstillingar	1 (0,7)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Sum	60 (44,8)	74 (55,2)	62 (44,3)	78 (55,7)

Løn

Det er ikkje vesentlege forskjellar i lønsnivået mellom kvinner og menn innanfor stillingskategoriar.

ane. Kvinneløna ligg noko over mannløna for avdelingsdirektør. I kategoriane underdirektør og rådgivar ligg mannløna noko over kvinneløna.

Gjennomsnitt brutto regulativløn pr. måned i kroner

	Kvinner	Menn
Avdelingsdirektør	59 500	55 739
Underdirektør	45 929	46 733
Seniorrådgivar	39 980	42 888
Rådgivar	33 294	33 083
Førstekonsulent	30 050	29 663

Overtid

Bruken av overtid totalt på tvers av stillingskategoriar og organisasjonseiningar viser at overtida for 2008 var fordelt med 74,7 pst. på menn og 25,3 pst. på kvinner.

Splittar ein overtida opp i timeintervall, ser ein at menn står for størstedelen av overtida over 100 timar, medan kvinnene står for noko meir av overtida under 100 timar enn mennene.

Stillingskategori	Under 100 t		101–200 t		Over 200 t	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	5	5	3	6	0	7
Rådgivarar m.m.	29	24	2	13	0	4
Saksbehandlarar	5	3	0	1	2	0
Sum kvinner/menn	39	32	5	20	2	11
Totalt		71		25		13

Status for likestilling i underliggende etatar

Jernbaneverket hadde ved utgangen av 2008 2 957 tilsette der 570 var kvinner. Dette tilsvarer 19,3 pst. av dei tilsette. Blant leiarar med personalansvar var kvinne delen ved utgangen 2008 21,2 pst. Samanlikna med 2007 er det ein auke særleg i delen av kvinnelege leiarar (frå 13, 2 pst.), men også i kvinne delen totalt. For å betre lønsutviklinga for kvinner har prosentvis fleire kvinner enn menn fått lønsopptrykk i dei lokale lønsforhandlingane dei siste åra. For å betre kjønnsbalansen blir kvinner oppmoda om å søkje på stillingar i yrkeskategoriar med låg kvinne del.

Post- og teletilsynet hadde pr. 31.12.2008 i alt 155 tilsette, av dei 53 kvinner (33,5 pst.) og 102 menn. Kvinnene utgjer 27,2 pst. av leiarane. Det er valt ein likestillingstillitsvald og ein vararepresentant blant dei tilsette. Likestillingstillitsvald møter fast i Tilsetjingsrådet og Samarbeidsutvalet med tale- og forslagsrett. I den lokale lønspolitikken som tilsynet praktiserer skal det leggast vekt på kjønnsnøytrale kriterium og at praktiseringa av desse fremmar likestillinga.

I Statens vegvesen utgjorde kvinner 37 pst. av dei tilsette i 2008, totalt 5 109 fordelt på 3 200 menn og 1 909 kvinner. Av dei 326 leiarane i etaten var det 239 menn og 87 kvinner. Eit sentralt virkemiddel i likestillingsarbeidet i Statens vegvesen er å gi økonomisk stønad til kvinner som gjennomfører

kompetansehevande utdanning. Stønad skal primært gå til fleirårig planmessig kompetansegivande utdanning for kvinner utan høgare utdanning, men med lang arbeidserfaring. Det er eit vilkår at utdanninga er i samsvar med behova til etaten. For å vise moglegheitene for å gjere karriere i Statens vegvesen blei det i 2009 gjennomført eit todagars motivasjonsseminar for 65 utvalde potensielle kvinnelege leiarkandidatar.

Luftfartstilsynet hadde pr. 31.12.2008 163 tilsette, av dei 57 kvinner (35 pst.) og 106 menn. I leiarstillingar var kvinne delen 28 pst. (7 av 25 leiarar). I stillingskategoriar der kvinne delen er låg, blir minst ein kvalifisert kvinneleg søkjar innkalla til intervju. Luftfartstilsynet vedtok i 2009 ein lønspolitisk plan kor det går fram at tilsynet ikkje aksepterer lønsforskjellar med bakgrunn i noka form for diskriminering.

Statens jernbanetilsyn har som einaste etat under Samferdselsdepartementet ei overvekt av kvinner. Ved utgangen av 2008 var det 33 fast tilsette i tilsynet. Av desse var 19 kvinner (58 pst.). Av dei fem leiarane er to kvinner (40 pst.).

I Statens havarikommisjon for transport var det pr. 31.12.2008 35 tilsette, 10 kvinner og 25 menn. Kvinner utgjorde 29 pst. av dei tilsette. To av dei seks leiarane i kommisjonen er kvinner, dvs. ein tredel av leiarane.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I Prop. 1 S om statsbudsjettet for år 2010 blir dei summane førde opp som er nemnde i eit framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	kr	27 080 500 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5619 og 5624	kr	1 781 300 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2010, kapitla 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

I Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	123 400 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	25 900 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	24 300 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000	176 000 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 600 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	192 600 000	
	72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	51 600 000	262 800 000
	Sum Administrasjon m.m.		438 800 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	629 200 000	629 200 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	50 000 000	
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	37 800 000	87 800 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	168 300 000	168 300 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	56 300 000	56 300 000
	Sum Luftfartsformål		941 600 000
Vegformål			
1320	Statens vegvesen		
	23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 183 600 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	
	25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	500 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	441 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 110 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	850 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	235 200 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	132 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	150 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	28 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	436 000 000	14 066 200 000
		Sum Vegformål		14 066 200 000
Særskilte transporttiltak				
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	429 100 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	298 000 000	
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000 000	747 100 000
		Sum Særskilte transporttiltak		747 100 000
Jernbaneformål				
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 387 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 763 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	130 000 000	
	33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 000 000	8 380 300 000
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	8 400 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 740 200 000	1 748 600 000

Kap.	Post		Kr	Kr
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	47 200 000	47 200 000
		Sum Jernbaneformål		10 176 100 000
Post og telekommunikasjoner				
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000 000	497 000 000
1380		Post- og teletilsynet		
	01	Driftsutgifter	171 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 300 000	213 700 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		710 700 000
		Sum departementets utgifter		27 080 500 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr
Samferdselsdepartementet				
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	2 000 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	119 500 000	119 500 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	151 700 000	
	02	Diverse gebyrer	279 400 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 000 000	460 100 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	27 000 000	27 000 000
4350		Jernbaneverket		
	01	Kjørevegsavgift	25 800 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	189 000 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	292 200 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 700 000	
	37	Anleggsbidrag	15 400 000	597 100 000
4380		Post- og teletilsynet		
	01	Diverse gebyrer	168 400 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	178 400 000
		Sum Samferdselsdepartementet		1 384 100 000

Kap.	Post	Kr	Kr
Renter og utbytte m.v.			
5611	Aksjer i NSB AS		
	85 Utbytte	145 000 000	145 000 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80 Renter	214 200 000	214 200 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80 Renter	38 000 000	38 000 000
	Sum Renter og utbytte m.v.		397 200 000
	Sum departementets inntekter		1 781 300 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Luffartsformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02

Vegformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

IV Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

V Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

VII Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 800 mill. kroner.

VIII Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

IX Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

X Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 02 og 06
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 07
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XI Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

XII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 250 mill. kroner.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

Andre fullmakter

XV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2010 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 759 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

Post og telekommunikasjoner

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Vedlegg 1**Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som pr. august 2009 ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som er nevnt her, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS. For øvrig kan nevnes at staten ved Statens vegvesen eier Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikke tilsatt daglig leder. Ledelse av selskapet ivaretas i perioden 01.07.2009–30.06.2011 av en innleid konsulent.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	2 440 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratruke ved fylte 60 år. Årlig pensjonskostnad 3 408 000 kr.

Posten Norge AS – konsernsjef Dag Mejdell

Årslønn	2 740 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn som etter 3 måneder avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av årslønn. Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden. Pensjonsalder 65 år. Årlig pensjonskostnad 1 890 000 kr.

Avinor AS – konsernsjef Sverre Quale

Årslønn	1 824 000 kr inkludert godtgjørelse for styrearbeid i Avinors datterselskap.
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av pensjonsgrunnlag begrenset oppad til 12G. Pensjonsalder 65 år med rett til å fratruke ved fylte 62 år. Årlig pensjonskostnad 284 000 kr.

Baneservice AS – adm.dir. Lars Skålnes

Årslønn	1 033 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 6 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Rett til lån fra selskapet til kjøp av bil, begrenset til 350 000 kr.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 67 år. Årlig pensjonskostnad 157 000 kr.

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Faks: 22 24 27 86

Opplysningar om abonnement, laussal og
pris får ein hjå:
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 tilgjengeleg på
www.regjeringa.no

Trykk: 07 Gruppen AS – 10/2009

