



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2011

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5611, 5619 og 5622–5624

Innhold

Del I

Innleiing og oversikt	7
1 Mål og hovudprioriteringar	9
2 Oversiktstabellar for budsjett forslaget	15
3 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå sesjonen 2007–2008	18
4 Diverse tabellar	19

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag	23
5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene mv.	25

Programområde 21 Innenlands transport	25
--	-----------

<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	<i>25</i>
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	26
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	28
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	29

<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	<i>33</i>
Kap. 1310 Flytransport	38
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...	39
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	39
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	40
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	41
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	41
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	42
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	42

<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	<i>43</i>
Kap. 1320 Statens vegvesen	51
Kap. 4320 Statens vegvesen	67
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	68
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	68

<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	<i>113</i>
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	113

<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	<i>118</i>
Kap. 1350 Jernbaneverket	126
Kap. 4350 Jernbaneverket	143
Kap. 1351 Persontransport med tog	144
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	145
Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	146
Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	146

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	151
---	------------

<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	<i>151</i>
Kap. 1370 Posttjenester	156
Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	157
Kap. 1380 Post- og teletilsynet	158
Kap. 4380 Post- og teletilsynet	159

<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	<i>160</i>
---	------------

Del III

Omtale av viktige oppfølgingsområde	163
---	-----

6 Viktige oppfølgingsområde	165
6.1 Innleiing	165
6.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019	165
6.2.1 Oppfølging av den økonomiske ramma for perioden 2010–2013	165
6.2.2 Framkome og regional utvikling ..	169
6.2.3 Transporttryggleik	176
6.2.4 Samferdsel og miljø	179
6.2.5 Universell utforming – alle skal med	187
6.3 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren	190
6.4 Kollektivtransport	192
6.5 Intelligente kommunikasjonsløysingar	193
6.6 Kjøp av samferdselstenester	194
6.7 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien	196
6.8 Oppfølging av oppmodingsvedtak	197
6.9 Styring av store samferdselsprosjekt	197
6.10 Entreprenørmarknaden	199
6.11 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet	202

6.12	Likestilling i transportsektoren ...	202
6.13	Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar	210

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetåret 2011, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5622–5624	213
---	------------



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2011

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5619 og 5622–5624

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 17. september 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

Regjeringa sine mål for samferdselspolitikken

Regjeringa vil leggje til rette for likeverdige levekår i heile landet og arbeide for å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret. 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 dei behova som samfunnet har for transport og som fremmer regional utvikling. For post og telekommunikasjonar er det eit overordna mål å leggje til rette for eit likeverdig tilbod av grunnleggjande post- og teletenester av høg kvalitet og til rimelege prisar over heile landet, og eit breibandstilbod til alle.

Regjeringa har gjennom fleire år trappa opp løyvingane til transportsektoren. For å nå måla i transportpolitikken held regjeringa fram med denne innsatsen. Planrammene i Nasjonal transportplan 2006–2015 blei for perioden 2006–2009 meir enn oppfylte. Sjølv med dette taktskiftet, der løyvingane til drift, vedlikehald og utbygging av infrastruktur er løfta til eit betydeleg høgare nivå, er mykje ugjort. Regjeringa vil derfor fortsetje arbeidet med å utvikle eit effektivt transportsystem, der infrastrukturen er tilpassa stadig aukande utfordringar og behov.

Investeringsløftet i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det største løftet for utbygging av transportinfrastruktur i moderne tid. For betre å ta vare på eksisterande infrastruktur og redusere gapet mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen, er det også lagt opp til ein vesentleg auke av vedlikehaldet. I forslaget til budsjett for 2011 følgjer regjeringa opp løfta i Nasjonal transportplan 2010–2019 om at det skal løyvast 100 mrd. kr eller 45 pst. meir til transportinfrastruktur i heile planperioden enn lagt til grunn i førre transportplan. I budsjettet for 2010 starta regjeringa arbeidet med å fase inn dei høge økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2010–

2019. Med budsjettforslaget for 2011 held opptrappinga fram.

Regjeringa har fire hovudmål for transportpolitikken; betre framkome og reduserte avstandskostnader, nullvisjonen for transporttryggleik, bidra til å redusere dei miljøskapte problema frå transport og eit universelt utforma transportsystem. Hovudmåla er nedfelte i etappemål som regjeringa følgjer opp gjennom hovudprioriteringane i dei årlege budsjetta.

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 ellers i landet. Regjeringa vidarefører i budsjettforslaget den sterke satsinga på drift og vedlikehald og nye utbyggingsprosjekt. Utbyggingsprosjekt som er sette i gang, blir vidareførte med rasjonell framdrift. Viktige prosjekt blir fullførte i 2011. Dette medverkar til å sikre næringsliv og folk flest føreseielege transportar, redusert reisetid og reduserte avstandskostnader. Rassikring er eit viktig tiltak for å skape eit meir føreseieleg transportsystem, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til ein kraftig auke i innsatsen til rassikring, og foreslår i budsjettet full oppfølging av den økonomiske ramma til rassikring på fylkes- og riksvegar i 2011.

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. I budsjettforslaget er dette følgt opp gjennom auka innsats på jernbane, tilrettelegging for gange og sykkel, og opptrapping av belønningsordninga. Belønningsordninga går til byar som satsar på kollektivtransport og på å redusere biltrafikken. Løyvinga er auka betydeleg i budsjettforslaget.

Ordninga med at overskotsflyplassane betaler for underskotsflyplassane blir vidareført. Samferdselsdepartementet vil vidare halde fram med å kjøpe flyruter etter anbod der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande tilbod.

Regjeringa vidarefører nullvisjonen for transporttryggleiken. Det høge tryggleiksnivået i luftfart og jernbane skal oppretthaldast. Gjennom innsatsen til trafikktryggleik som er foreslått i budsjettet for 2011 og den nasjonale tiltaksplanen for trafikktryggleik, tek ein eit nytt steg mot betre tryggleik på veg. Regjeringa sitt mål om at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal reduserast med minst ein tredel samanlikna med gjennomsnittet i åra 2005–2008 blir vidareført. I 2009 var talet på omkomne i trafikken på det lågaste nivået sidan 1954. Regjeringa vil likevel halde fram med eit målretta arbeid for å få talet ytterlegare ned.

Trafikkvekst og bygging av nye nødvendige infrastrukturprosjekt gjer det utfordrande å kome så langt som ønskt på alle miljøområda. Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport. Regjeringa vil oppnå dette m.a. ved å satse betydeleg på jernbanen og på tiltak som styrkjer lokal kollektivtransport og reduserer bruken av bil i tettbygde strøk, og ved å styrkje innsatsen til Transnova-prosjektet.

Regjeringa vil leggje til rette for at transport-systemet 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 å oppgradere haldeplassar og knutepunkt. Regjeringa legg opp til å forsterke innsatsen til universell utforming av haldeplassar og knutepunkt.

Gjennom offentlig regulering og konsesjonsvilkår vil regjeringa 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, omdeling av post seks dagar i veka og einskapsporto.

Regjeringa skal sikre at heile landet har tilgang til likeverdige og rimelege teletenester. Den digitale allemannsretten skal redusere avstandsulemper og gjere det mogleg for alle innbyggjarar å bruke offentlege elektroniske tenester. Med ein dekningsgrad på heile 99,9 pst. på mobil (GSM) og 99,6 pst. på fast og trådløst breiband, har Noreg eit av dei best utbygde ekomnetta i verda. Regjeringa vil likevel arbeide vidare med å leggje til rette for breiband med tilstrekkeleg kapasitet til å møte framtidige behov i heile landet.

Hovudprioriteringar i budsjettet for 2011

Kategori	(i mill. kr)		
	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endring 10/11
21.10 Administrasjon m.m.	443,8	428,5	- 3,4
21.20 Luftfartsformål	941,6	957,8	1,7
21.30 Vegformål	14 061,2	15 084,9	7,3
21.40 Særskilte transporttiltak	747,1	824,8	10,4
21.50 Jernbaneformål	10 176,1	11 538,1	13,4
<i>Sum programområde 21</i>	<i>26 369,8</i>	<i>28 834,1</i>	<i>9,3</i>
22.10 Post og telekommunikasjonar			
<i>Sum programområde 22</i>	<i>710,7</i>	<i>553,2</i>	<i>-22,2</i>
<i>Sum Samferdselsdepartementet</i>	<i>27 080,5</i>	<i>29 387,3</i>	<i>8,5</i>

Samla budsjettforslag for 2011 er på om lag 29,4 mrd. kr. Budsjettforslaget inneber ein samla vekst i utgiftene på om lag 2 300 mill. kr, eller 8,5 pst., samanlikna med saldert budsjett 2010. Tek ein omsyn til ei eingongsløyving i 2010 til betalningar i

samband med overføringa av deler av riksvegnettet til fylkeskommunane, er auken på 2,8 mrd. kr, eller 10,6 pst. Løyvingane til veg- og jernbanesektoren utgjer om lag 91 pst. av budsjettforslaget. Utgifter til vegformål er om lag 15,1 mrd. kr.

Desse utgiftene utgjør den største programkategorien i departementet sitt budsjett med om lag halvparten av dei samla utgiftene. Deretter kjem utgifter til jernbaneformål med om lag 11,5 mrd. kr, som utgjør om lag 39 pst. av budsjettet.

Forslaget til samferdselsbudsjett for 2011 inneber ein betydelig auke i den statlege innsatsen både til veg- og jernbaneinfrastruktur. 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.

Budsjettforslaget for 2011 til oppfølging av Nasjonal transportplan inneber ein realvekst frå Revidert nasjonalbudsjett 2010 for veg og jernbane samla på om lag 1,4 mrd. kr eller 6,1 pst. Forslaget til løyvingar for 2011 til Statens vegvesen og Jernbaneverket er basert på ei jamn opptapping av løyvingnivået i dei tre siste åra av planperioden 2010–2013, med utgangspunkt i Revidert nasjonalbudsjett 2010. Med same auke dei to siste åra som i 2011, vil planrammene i Nasjonal transportplan vere oppfylte. I budsjettforslaget er det ein betydelig auke av løyvinga til drift og vedlikehald.

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2011 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 2011 medverkar til at ein går i retning av måla for transportpolitikken. Større investeringsprosjekt blir avslutta og vil bidra til å auka framkoma og redusere reisetida. I tillegg til start av nye prosjekt er det sett av planmidlar til prosjekt som på lengre sikt vil gi betydelege fram-

komstvinstar. Basert på dagens utrekningsmodellar vil budsjettforslaget for 2011 stanse veksten i forfallet på riksvegnettet.

Regjeringa ser det som avgjerande å få togtrafikken meir påliteleg. Gjennom ein ytterlegare auke i løyvinga til vedlikehald og fornying skal Jernbaneverket auke stabiliteten i jernbanenettet og leggje til rette for eit godt togtilbod.

Budsjettforslaget for 2011 inneber at målet i Nasjonal transportplan 2010–2019 om 1 mrd. 2009-kr til rassikring blir nådd. Den kraftige auken i satsinga på rassikring medverkar til å sikre trygge og føreseielege transportar. Det skal startast fleire rassikringsprosjekt i 2011.

Tiltak for å betre den lokale kollektivtransporten og gang- og sykkelveggar vil også medverke til auka framkome i dei store byområda.

Gjennom kjøp av tenester innan luftfart og jernbane styrkjer staten desse transporttilboda.

Både på veg og jernbane skal fleire haldeplassar og knutepunkt bli universelt utforma i 2011.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettframlegg til administrasjon m.m. er på 428,5 mill. kr. Løyvingane til administrasjon m.m. omfattar m.a. drift av departementet, løyvingar til Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap, og utgjør til saman 187,4 mill. kr. Syklistenes Landsforening får i forslaget eit tilskot som er 50 pst. høgare enn i budsjettet for 2010.

Programkategorien omfattar også løyvingar til utgreiingar, samferdselsforskning og Transnova-prosjektet. Samla er det foreslått ei løyving på 241,1 mill. kr. Dette er noko lågare enn saldert budsjett 2010. I budsjettframlegget blir løyvinga til Transnova-prosjektet auka kraftig til 73,2 mill. kr, som er 42 pst. meir enn i saldert budsjett 2010. Av denne løyvinga er 20 mill. kr ein del av satsinga på det nye Miljøteknologiprogrammet.

Luftfartsformål

Samla budsjettframlegg for luftfartsformål er 957,8 mill. kr, ein svak auke frå saldert budsjett 2010.

Til tilskot til regionale flyplassar er det budsjettert med 26,6 mill. kr, ein reduksjon på 61,2 mill. kr samanlikna med saldert budsjett 2011. Årsaka til reduksjonen er at det ekstraordinære investeringstilskotet til Avinors regionale flyplassar og eit eingangstilskot til lufthamnene Notodden og Skien løyvd i budsjettet for 2010, fell bort. Det

statlege driftstilskotet på 12 mill. kr til Stord lufthamn blir vidareført.

Det er budsjettert med 692,6 mill. kr til kjøp av flytransport, noko som er ein auke på 63,4 mill. kr samanlikna med saldert budsjett 2010. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i nye kontraktar for anbudsruiter i Finnmark og Nord-Troms som tok til å gjelde 01.04.2010, og gjeldande kontraktar for anbudsruiter i resten av landet.

Som følgje av den internasjonale finanskrisa løyvde Stortinget ekstraordinære investeringstilskot til Avinor i 2009 og 2010. Staten tok ikkje ut utbyte frå selskapet i desse åra. Vidare blei det gitt avdragsfritak på statslånet som finansierte utbygginga av flyplassen på Gardermoen. Samferdselsdepartementet vurderer at det ikkje er behov for særskilde tiltak i 2011. Det er budsjettert med eit utbyte på 315 mill. kr i 2011 og avdrag på statslånet på 444,4 mill. kr.

Til Luftfartstilsynets budsjett er det foreslått 179,6 mill. kr i 2011. Det er foreslått 59 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått 15,1 mrd. kr. Forslaget inneber ein auke på om lag 1 mrd. kr eller 7,3 pst. frå saldert budsjett 2010. Tek ein omsyn til ei eingongs løyving til betalingar i samband med overføringa av deler av riksvegnettet til fylkeskommunane, er auken på 1,5 mrd. kr eller 11,3 pst.

Samla budsjettframlegg for Statens vegvesen gir ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 47 pst. etter andre året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013.

Det er budsjettert med 7,2 mrd. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 991,5 mill. kr eller 16 pst. frå saldert budsjett 2010. Basert på dei modellane vi har idag vil denne auken medverke til at veksten i forfallet av vegkapitalen blir stansa. Med budsjettforslaget kan det bli lagt om lag 1 000 km asfalt.

Det er for 2011 budsjettert med 5,5 mrd. kr til riksveginvesteringar, ein auke på 387,9 mill. kr frå saldert budsjett 2010. Investeringsmidlar til Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta er førte på eigne investeringspostar. I tråd med Nasjonal transportplan 2010–2019 er det foreslått å setje av midlar som skal sikre rasjonell framdrift av dei to sistnemnde prosjekta, noko som i 2011 inneber lågare løyvingar enn årleg gjennomsnitt i Nasjonal transportplan. Saman

med løyvinga til rassikring på 1 051,1 mill. kr, aukar løyvingane til investeringar på veg samla sett med 444 mill. kr eller 6,9 pst. frå saldert budsjett 2010.

Det er lagt til grunn statlege midlar og bompengar til anleggsstart eller med sikte på mogleg anleggsstart på desse større riksvegprosjekta i 2011 (over 100 mill. kr):

- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E18 Sydhavna i Oslo
- Rv 2 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E18 Gulli – Langåker i Vestfold
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud
- E6 Fønhus – Bagn i Oppland
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal
- E105 Storskog – Hesseng i Finnmark

For fleire av prosjekta er det ein føresetnad at det blir tilslutning til foreslått bompengefinansiering.

Anleggsarbeida på fleire prosjekt i 2010 som har løyving til prosjektering, grunnverv og andre førebuingar til anleggsstart, vil også starte.

I 2011 blir desse større riksvegprosjekta opna for trafikk:

- E39 Vigeland – Osestad, strekninga Fardal – Osestad, Vest-Agder
- E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, Akershus og Hedmark
- Rv 70 Brunneset – Øygarden, Møre og Romsdal
- Rv 80 Røvika – Strømsnes, Nordland

Rassikring på veg er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge, og er eit område som regjeringa prioriterer. Regjeringa varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019 ein kraftig auke i rassikringsinnsatsen både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet. Dette blir følgt opp i 2011 med eit forslag på 1 051,1 mill. kr til rassikring, som er full oppfølging av Nasjonal transportplan i budsjettåret 2011. Forslaget inneber ein auke på 201,1 mill. kr eller 23,7 pst. frå saldert budsjett 2010. Sidan saldert budsjett 2009 er midlane til rassikring auka med 138 pst.

Av midlane til rassikring er 526,3 mill. kr avsett til fylkesvegnettet i 2010. Samferdselsdepartementet foreslår at løyvingar til rassikring på fylkesvegnettet skjer som eit øyremerka tilskot over Samferdselsdepartementets budsjett. Det er oppretta ei ny tilskotspost (post 62) til dette formålet under kap. 1320.

På riksvegnettet blir det lagt opp til anleggsstart av desse større prosjekta med rassikringsgevinst i 2011:

- Rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland, forutsatt lokale vedtak om forskottering
- E136 Vågstrandstunnelen, Møre og Romsdal, føresett tilslutning til bompengelopplegg
- E10 Solbjørnneset – Hamnøy, Nordland

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med E39 Hjartåberga så snart lokale avklaringer er på plass. I tillegg foreslår departementet midlar til å vidareføre prosjekt og til tidlegare prioriterte prosjekt, m.a. rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Hordaland, rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal og rv 80 Løding – Vikan i Nordland.

Det blir foreslått å løyve 545 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak, noko som inneber full oppfølging av planramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 etter to år. Tiltak for å hindre møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker der mjuke trafikantar blir påkøyrt, er prioriterte. I 2011 er det lagt opp til å fullføre fleire strekningar med midtrekkverk. I tillegg vil det i 2011 pågå arbeid med å etablere midtrekkverk som er venta avslutta etter 2011, på E134 Langebru – Skjøl i Buskerud, E6 Hagen – Gyllan i Sør-Trøndelag og E6 Mære N – Vist i Nord-Trøndelag. I tillegg blir m.a. tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurvetbetringar og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte. Innan drift og vedlikehald blir tiltak som ivaretek trafikktryggleik, prioriterte.

Regjeringa legg opp til å trappe opp innsatsen på programområda gang- og sykkelveggar og kollektivtransporttiltak/universell utforming. Det er foreslått å setje av 230 mill. kr til gang- og sykkelveggar innanfor vegbudsjettet, ein auke på om lag 80 mill. kr eller 53 pst. frå saldert budsjett 2010. Til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming blir det sett av 125 mill. kr, ein auke på 60 mill. kr eller 92 pst. frå saldert budsjett 2010.

Som i 2010 foreslår regjeringa rentekompensasjon for transporttiltak i fylka innafor ei årleg ramme på 2 mrd. kr.

Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 446,4 mill. kr. På grunn av avgiftsjustering er oppfølginga noko under full oppfølging av Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet legg til grunn at rutetilbodet i 2011 skal oppretthaldast på om lag same nivå som i 2010.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 824,8 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 77,7 mill.

kr eller 10,4 pst. frå saldert budsjett 2010. Av dette er 513,1 mill. kr avsett til særskilt tilskot til kollektivtransport, ein auke på 84 mill. kr eller 19,6 pst. frå saldert budsjett 2010. Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det avsett 291 mill. kr.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda er det avsett 431,1 mill. kr. Ordninga aukar med om lag 30 pst. frå saldert budsjett. Regjeringa følgjer med dette opp intensjonen i Nasjonal transportplan om å doble midlane til ordninga i første fireårsperiode. Departementet ønskjer i 2011 å auke delen av midlar til fireårige avtaler. Det vil likevel framleis vere mogleg å søkje om midlar for eitt år.

Til tilgjengetiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det sett av høvesvis 42 mill. kr og 20 mill. kr. For å medverke til å utvikle ein nasjonal reisepanlegg og nasjonal forvaltning av system for elektronisk billettering er det sett av inntil 5 mill. kr. Det er foreslått å setje av inntil 15 mill. kr til å vidareføre og evaluere prøveprosjekta med samordning av bestillingstransport og TT-transport i 2011.

For å bidra til å redusere skilnader i pris på drivstoff mellom sentrale strøk og distrikta ble det i 2010 sett av midlar til ei tilskotsordning for å dekkje meirkostnader ved frakt av drivstoff til forhandlarar lokalisert i det distriktpolitiske virkeområdet. Det er sett av 20,6 mill. kr til ordninga i 2011.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det budsjettert med 291 mill. kr. Budsjettforslaget byggjer på prisjustering av gjeldande avtale. Som oppfølging av St.prp. nr. 24 (2008–2009) har Samferdselsdepartementet lyst ut sjøtransporttenesta Kystruten Bergen – Kirkenes på anbod, med start seinast 01.01.2013.

Jernbaneformål

I budsjettforslaget held regjeringa fram med å styrkje innsatsen på jernbanen. Det er til saman foreslått 11,5 mrd. kr til jernbaneformål, ein auke på 1,4 mrd. kr eller 13,4 pst. frå saldert budsjett 2010.

Samla budsjettframlegg for Jernbaneverket er på 9,3 mrd. kr, ein auke på 10,6 pst. frå saldert budsjett 2010.

Budsjettframlegget gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 48 pst. etter andre året av planperioden samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013. For 2011 ligg forslaget til løyvingar til drift og vedlikehald godt over gjennomsnittleg ramme, med ei oppfølging på 53,7 pst.

Forslag til løyvingar til investeringar er ei ytterlegare styrking frå saldert budsjett 2010, og er eit framhald av opptrappinga til nivået på ramma i Nasjonal transportplan etter kvart som planlegginga av nye prioriterte prosjekt er avslutta og klare til anleggsstart.

Regjeringa har styrkt innsatsen til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen vesentleg dei siste åra. For 2011 foreslår regjeringa 4,9 mrd. kr til drift og vedlikehald, ekskl. Gardermobanen, noko som er ein ytterlegare auke med 536 mill. kr mill. kr eller 12,2 pst. frå saldert budsjett 2010. Saman med Oslo-prosjektet representerer løyvingane ei markert satsing på vedlikehald og fornying på heile jernbanenettet. Satsinga er nødvendig for å gjere togtrafikken meir påliteleg og betre standarden på infrastrukturen. Det er budsjettert med 4,3 mrd. kr til investeringar i lina, inkl. postane 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski og 33 Fysisk skilje Jernbaneverket – Bane Tele AS. Dette er ein auke på 348,5 mill. kr eller 9 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2010.

Løyvinga gjer det mogleg å få til ei rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av dei store anleggsprosjekta i 2011.

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
- Ny Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen
- Holm – Holmestrand – Nykirke på Vestfoldbanen

I tillegg er det prioritert å vidareføre fjernstyringsprosjektet Eiterstraumen – Bodø og vidareføre planleggingsarbeidet på dei nye store investeringsprosjekta dobbeltspor Eidsvoll – Hamar, ERTMS (overgang til ny teknologisk plattform for signal- og sikringssystem), nytt dobbeltspor Oslo – Ski, inkl. ombygging av Ski stasjon og Ulriken tunnel. Endra planføresetnader, m.a. som følgje av Stortingets behandling, saman med behovet for auka innsats på vedlikehald og ein vanskeleg ressursituasjon innan jernbanefaga, har ført til at enkelte store investeringsprosjekt får noko seinare planframdrift enn det var lagt opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019. Dette gjeld m.a. Ulriken tunnel, inkl. dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen, Sandbukta – Moss – Kleberget og Alnabru godsterminal. Samferdselsdepartementet legg opp til ei ekstern vurdering av prosjektet Farriseidet – Porsgrunn før start av det blir prioritert. Departementet kjem tilbake til prosjektet i samband med 2012-budsjettet.

I 2011 blir tre store investeringsprosjekt tekne i bruk:

- Gevingåsen tunnel på Trønderbanen
- Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg på Vestfoldbanen
- Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika på Drammenbanen

Som følgje av nytt dobbeltspor Lysaker-Asker blir det mogleg å betre togtilbodet i Austlandsområdet for å utnytte den auka kapasiteten. Jernbaneverket planlegg å gjennomføre fleire mindre infrastrukturtiltak for å optimalisere og forbedre kapasiteten på dei aktuelle delane av jernbanenettet. Mange av tiltaka er under planlegging.

Forslaget inneheld 440 mill. kr til kapasitetsaukande tiltak. Løyvinga vil i hovudsak gå til å betre kapasiteten mellom Oslo S og Lysaker, gjere ferdig Ualand og Nodeland kryssingsspor og planlegge nye kryssingsspor på Sørlandsbanen, m.a. ved Bryne og Vigrestad, ny fjernstyring på Bergensbanen, Stavanger omformarstasjon, og vidareføring av Vålåsjø kryssingsspor på Dovrebanen, Bodø godsterminal og omlegging av sporplan på Fauske stasjon.

Regjeringa er oppteken av å sikre eit godt og stabilt jernbanetilbod. Det er foreslått å løyve 2,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontogtenester i 2011. Dette er ein auke på 472 mill. kr eller om lag 27 pst. frå saldert budsjett for 2010. I tillegg til å oppretthalde dagens tilbod med NSB AS, omfattar statens kjøp av persontransporttenester transport på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekninga Oslo – Karlstad – Stockholm.

Samferdselsdepartementet og NSB AS forhandlar om ein ny langsiktig rammeavtale frå 2012. Eit viktig spørsmål i forhandlingane er innføring av nye tog og gradvis betring av togtilbodet etter kvart som nødvendige infrastrukturforbetringar kjem på plass.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 51,6 mill. kr i 2011.

I samsvar med utbyttepolitikken er det foreslått å ta ut 53 mill. kr i utbyte frå NSB AS i 2011 og 18 mill. kr frå Bane Service AS.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 553,2 mill. kr, ein reduksjon på 157,5 mill. kr eller 22,2 pst. frå saldert budsjett 2010. Reduksjonen gjeld i hovudsak redusert behov for statleg kjøp av post- og banktenester. For Post- og teletilsynet er det foreslått å løyve 208,2 mill. kr, ein reduksjon på 2,6 pst. frå 2010.

2 Oversiktstabellar for budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	167 583	181 000	187 400	3,5
1301	Forskning og utvikling mv.	195 678	262 800	241 100	-8,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>363 261</i>	<i>443 800</i>	<i>428 500</i>	<i>-3,4</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	588 767	629 200	692 600	10,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	163 668	87 800	26 600	-69,7
1313	Luftfartstilsynet	196 130	168 300	179 600	6,7
1314	Statens havarikommisjon for transport	52 301	56 300	59 000	4,8
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 000 866</i>	<i>941 600</i>	<i>957 800</i>	<i>1,7</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	18 935 131	14 061 200	15 084 900	7,3
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>18 935 131</i>	<i>14 061 200</i>	<i>15 084 900</i>	<i>7,3</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	686 196	747 100	824 800	10,4
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>686 196</i>	<i>747 100</i>	<i>824 800</i>	<i>10,4</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	7 801 295	8 380 300	9 266 400	10,6
1351	Persontransport med tog	1 674 168	1 748 600	2 220 100	27,0
1354	Statens jernbanetilsyn	37 211	47 200	51 600	9,3
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>9 512 674</i>	<i>10 176 100</i>	<i>11 538 100</i>	<i>13,4</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>30 498 128</i>	<i>26 369 800</i>	<i>28 834 100</i>	<i>9,3</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	518 000	497 000	345 000	-30,6
1380	Post- og teletilsynet	205 764	213 700	208 200	-2,6
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>723 764</i>	<i>710 700</i>	<i>553 200</i>	<i>-22,2</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>723 764</i>	<i>710 700</i>	<i>553 200</i>	<i>-22,2</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>31 221 892</i>	<i>27 080 500</i>	<i>29 387 300</i>	<i>8,5</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	4 456	2 000	2 100	5,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>4 456</i>	<i>2 000</i>	<i>2 100</i>	<i>5,0</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS			444 400	
4313	Luftfartstilsynet	140 958	119 500	126 800	6,1
4314	Statens havarikommisjon for transport	474			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	236 848	214 200	236 800	10,6
5622	Aksjer i Avinor AS			315 000	
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>378 280</i>	<i>333 700</i>	<i>1 123 000</i>	<i>236,5</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	708 533	460 100	474 400	3,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	24 142	27 000	41 000	51,9
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	36 143	38 000	34 000	-10,5
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>768 818</i>	<i>525 100</i>	<i>549 400</i>	<i>4,6</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	650 334	597 100	599 000	0,3
4354	Statens jernbanetilsyn	273			
5611	Aksjer i NSB AS	14 000	145 000	53 000	-63,4

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
5623	Aksjer i Baneservice AS			18 000	
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>664 607</i>	<i>742 100</i>	<i>670 000</i>	<i>-9,7</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>1 816 161</i>	<i>1 602 900</i>	<i>2 344 500</i>	<i>46,3</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post- og teletilsynet	164 090	178 400	172 100	-3,5
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>164 090</i>	<i>178 400</i>	<i>172 100</i>	<i>-3,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>164 090</i>	<i>178 400</i>	<i>172 100</i>	<i>-3,5</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>1 980 251</i>	<i>1 781 300</i>	<i>2 516 600</i>	<i>41,3</i>

3 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå sesjonen 2007–2008

På Samferdselsdepartementets område vedtok Stortinget i sesjonen 2007–2008 eit oppmodingsvedtak – vedtak nr. 402, 13. mars 2008. Oppføl-

ginga av vedtaket er omtalt nærare i del III i proposisjonen.

4 Diverse tabellar

Garantiordningar og -fullmakter

(i 1000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2009	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2010	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2011
Restverdigaranti for togmateriell, bokførte verdier	10.12.2009	2 974 000	2 759 000	2 815 000
Restverdigaranti for togmateriell, oppgraderingar og nyinvesteringar	10.12.2009	3 525 000	3 225 000	3 225 000
Lån til ferjer i riksvegsamband	07.12.2004	309 617	80 000	70 000
Sum				

I Prop. 1 S (2009–2010) var totalramma for nytt og gammalt ansvar i 2010 for lån til ferjer i riksvegsamband ført opp med 50 mill. kr. Det riktige talet skal vere 80 mill. kr, jf. tabellen ovanfor. Ved utarbeidinga av statsbudsjettet for 2010 var det foresett at ei ferje ved årsskiftet 2009/2010 anten ville bli fristilt med overgang til drifting på anbod eller at ansvaret for ferja ville bli ført over til Rogaland

fylkeskommune som følge av forvaltningsreforma. Ferja har i 2010 ikkje vore nytta i tilskotsamband, korkje i statleg- eller fylkeskommunal ferjedrift. Staten har derfor garantiansvaret for ferja også etter 2009.

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

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Nemning	Fullmakt	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
1350	Jernbaneverket	Materiell	800	800

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2010	Forslag 2011
1301	50	Samferdselsforskning	6 282	150 800
1301	72	Tilskot til miljøvenleg transport, Transnova-prosjektet	91 536	73 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	728	692 600
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	3 056	26 600
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.	192 080	7 170 100
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	43 604	443 000
1320	60	Forsøk	27 713	0
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	99 494	446 400
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	99 955	513 100
1350	23	Drift og vedlikehald	323 000	4 923 000
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	16 200	76 300
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	60 910	2 220 100
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	0	26 100

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 nye forhandlingar, og kostnadsendringar som følgje av nye kontraktar, gjer at det kan vere vanskeleg å budsjettere utbetalingsane presist for det einskilde året. Løyvinga på kap. 1311, post 71, kan overførast fordi delar av tilskotet blir utbetalt på etterskot.

For kap. 1320, postane 23, 29, 60 og 72 og kap. 1350, postane 23 og 25, er årsaka til stikkordet at løyvingane heilt eller delvis blir nytta til byggje- 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 overførbar.

Budsjettendringar på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2010

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2010	Endring	Revidert budsjett
1310	70	106	301	629 200	26 700	655 900
1313	01	125	350	168 300	500	168 800
1320	23	125	350	6 178 600	70 000	6 248 600
1320	29	125	350	441 000	59 000	500 000
1320	30	125	350	5 110 400	130 000	5 240 400
1320	61	125	350	28 000	-3 000	25 000
1320	72	125	350	436 000	-700	435 300
1330	70	125	350	298 000	26 200	324 200
1330	75	125	350	20 000	-15 000	5 000
1350	23	125	350	4 387 000	260 000	4 647 000
1350	30	125	350	3 763 600	-50 000	3 713 600
1350	31	125	350	130 000	64 000	194 000

Budsjettendringar på inntektskapittel etter saldert budsjett 2010

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2010	Endring	Revidert budsjett
5611	85	125	350	145 000	27 000	172 000
5623	85	125	350	0	20 400	20 400

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene mv.

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1300	Samferdselsdepartementet	167 583	181 000	187 400	3,5
1301	Forskning og utvikling mv.	195 678	262 800	241 100	-8,3
	Sum kategori 21.10	363 261	443 800	428 500	-3,4

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
4300	Samferdselsdepartementet	4 456	2 000	2 100	5,0
	Sum kategori 21.10	4 456	2 000	2 100	5,0

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. Samferdselsdepartementets driftsutgifter, herunder lønn, husleie, reiseutgifter og kjøp av konsulenttjenester, deltagelse 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 428,5 mill. kr, en reduksjon på 15,3 mill. kr eller 3,4 pst. fra saldert budsjett 2010.

Det er foreslått 128 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og 26,7 mill. kr til departementets deltagelse i internasjonale organisasjoner. Videre er det foreslått 30,2 mill. kr i til-

skudd til trafikksikkerhetsformål mv. Av dette tilskuddet foreslås 27,3 mill. kr tildelt Trygg Trafikk, 1,4 mill. kr tildelt ITS Norge, mens 1,5 mill. kr foreslås tildelt Syklistenes Landsforening. Til tilskudd til samferdselsberedskap foreslås det 2,5 mill. kr.

Det er foreslått et samlet budsjett på 241,1 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en reduksjon på 21,7 mill. fra saldert budsjett 2010 eller 8,3 pst.

Til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. er det foreslått 17,1 mill. kr, en reduksjon på 1,5 mill. kr fra 2010. Det er budsjettert med 150,8 mill. kr til samferdselsforskning, en reduksjon på 41,8 mill. kr eller 21,7 pst. fra saldert budsjett 2010. Forskningsmidlene er som i tidligere år i hovedsak tenkt å gå til tele- og transport-

forskning og ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 73,2 mill. kr, en økning på 21,6 mill. kr, eller 41,9 pst. Av bevilgningen til Transnova-prosjektet er 20 mill. kr en del av satsingen på det nye miljøteknologiprogrammet som regjeringen varslet i revidert nasjonalbudsjett for 2010.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de overordnede sektorpolitiske målene som gis ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departemen-

tets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Samferdselsdepartementets forskningsstrategi er utgangspunktet for mål og prioriteringer av departementets forskningsinnsats.

Mål og prioriteringer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikk som utformes 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.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Driftsutgifter	119 458	123 400	128 000
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	22 469	25 900	26 700
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	23 600	29 300	30 200
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 056	2 400	2 500
	Sum kap. 1300	167 583	181 000	187 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 128 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, en økning på 3,7 pst. fra saldert budsjett 2010.

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.

Pr. 01.03.2010 hadde Samferdselsdepartementet 134 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 26,7 mill. kr.

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), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA). Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Den internasjonale jernbanekongress (IRCA), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA), samt EU-programmene om forbedring av godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), internettsikkerhet (safer use of internet), samt ISA (Interoperability Solutions for European Public Administrations). Videre finansierer bevilgningen kostnader til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).

Marco Polo II-programmet er videreføringen av Marco Polo I-programmet. Regjeringen besluttet i 2007 å forlenge deltakelsen gjennom Marco Polo II fram til 2013. Intensjonen bak programmet er som tidligere; å gi startstøtte til bedrifter som legger om sin transport fra veg til sjø eller bane, eller en kombinasjon av disse. Målet er å redusere belastningen på vegnettet og stimulere til en mer miljøvennlig transport. Programmet gjelder i utgangspunktet for EU-landene, men fordi Norge har sluttet seg til programmet og bidrar økonomisk, kan også norske foretak som transporterer sine varer innenfor EØS-området søke. Norge bidrar med 9,6 mill. euro til Marco Polo II-programmet. I 2009 leverte fire norske foretak søknader. To av disse ble rangert blant de 22 beste, og kvalifiserte til støtte. De to norske aktørene ble tildelt startstøtte for til sammen inntil 5,6 mill. euro over en treårsperiode. Det ene norske prosjektet (Posten Norge ved BRING Logistics AS) består av en ny togrute fra Norge til kontinentet. Denne ruten frakter fersk fisk sørover, og frukt og grønt tilbake til Norge. Det andre (Sea Cargo AS) frakter trailerhengere uten trekkvogn mellom Esbjerg i Danmark og Amsterdam i Nederland.

For å gjøre Marco Polo-programmet kjent i transportnæringen kjøper Samferdselsdepartementet markedsføringstjenester av Short Sea Promotion Centre Norway. Videre har Samferdselsdepartementet etablert en ordning med støtte til utarbeidelse av søknader, maksimalt 150 000 kr pr. prosjekt. Norges deltakelse i Marco Polo II-programmet finansieres av Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

ISA-programmet (2010–2015) er en videreføring av IDABC-programmet (Interoperable Delivery of European eGovernment to public Administrations, Businesses and Citizens). Formålet med ISA-programmet er å støtte samarbeidet mellom europeiske offentlige forvaltninger ved å legge til rette for formålstjenlig og effektiv elektronisk kommunikasjon over landegrensene og på tvers av sektorer. Programmet åpner for at norske offentlige etater kan benytte felles elektroniske løsninger på lik linje med EUs medlemmer uten merkostnader eller meradministrasjon. For nærmere omtale vises det til Prop. 110 S/Innst. 260 (2009–2010). Utgiftene til programmet dekkes med 50 pst. av Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet. Resten dekkes med like store deler av 10 andre departementer, herunder Samferdselsdepartementet.

Det er opprettet et partnerskap for transport og logistikk (ND PTL) mellom EU, Russland, Hvi-

terussland og Norge. Fra EU-siden deltar Europakommisjonen, Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Polen, Litauen, Latvia og Estland i samarbeidet. ND PTL skal bidra til å forbedre transportforbindelsene og logistikken mellom partnerlandene på en slik måte at det stimulerer til bærekraftig økonomisk vekst i området. Partnerskapet skal arbeide med et begrenset antall prioriterte oppgaver som gjenspeiler nasjonale og felles regionale målsettinger. En rullerende handlingsplan for utbygging av infrastruktur og andre tiltak vil bli hovedinstrumentet i partnerskapet. Hver partner treffer på selvstendig grunnlag beslutninger om investeringer på sitt territorium og finansiering av disse. Partnerskapets rolle skal være å bidra til erfaringsutveksling, samordning og effektiv gjennomføring på tvers av landegrensene. Partnerskapet vil representere et forum hvor samarbeidet foregår mellom likestilte parter og drives på basis av konsensus og har en varighet på fem år, men kan forlenges.

Partnerskapet styres gjennom en styringskomité og et høynivå/ministermøte. Sekretariatet er lagt til den Nordiske Investeringsbanken i Helsinki. Partnerskapet er etablert på basis av en MoU som ble undertegnet i 2009 og en sekretariatsavtale som ble undertegnet 08.06.2010. Norges bidrag til dekking av sekretariatskostnadene i 2011 er 45 000 euro som fordeles likt mellom Utenriksdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet som koordinerer den norske deltakelsen.

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 30,2 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 0,9 mill. kr i forhold til saldert budsjett for 2010. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 27,3 mill. kr, om lag samme nivå som i 2010. Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1,5 mill. kr, en økning på 0,5 mill. kr, eller 50 pst., fra 2010, mens ITS Norge foreslås tildelt 1,4 mill. kr, en økning med 0,1 mill. kr fra 2010.

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 trafikksik-

kerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge.

For 2010 ble tilskuddet til Trygg Trafikk økt med 5 mill. kr. På bakgrunn av den økte bevilgningen har Trygg Trafikk satset på styrking av de trafikantrettede tiltakene og videreutvikling av organisasjonen som kunnskapsformidler og kompetansesenter for trafikkopplæring for barn og unge. Trygg Trafikk har i 2010 særlig arbeidet med å styrke innsatsen mot ungdomsulykker bl.a. gjennom et engasjement som prosjektleder for ungdom.

I 2011 vil Trygg Trafikk videreføre den økte satsingen spesielt ved å styrke ungdomstiltakene og aktiviteter knyttet til utvikling av kompetansesenteret. Trygg Trafikk vil bl.a. videreføre og styrke ambassadørordningen for trafikkopplæring i grunnskolen, satsingen på digitale læringsressurser og kursaktivitet. Trygg Trafikk vil i tillegg styrke rollen som kunnskapsformidler knyttet til sikkerhet for myke trafikanter og bruk av personlig verneutstyr, og være et bindeledd for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet ved å tilrettelegge for gode møteplasser og informasjonsutveksling mellom de frivillige aktørene.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Det statlige tilskuddet vil utgjøre om lag 48 pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2011.

Syklistenes Landsforening arbeider for å fremme sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk, et

prioritert område for Regjeringen. Samferdselsdepartementet foreslår å øke driftstilskuddet med 0,5 mill. kr til 1,5 mill. kr for 2011.

ITS Norge arbeider for økt bruk av multimodale, intelligente transportsystemer og tjenester, gjennom nettverksbygging, samordning og utvikling av IKT-baserte tjenester og bistår også norsk næringsliv internasjonalt. ITS Norge utfører et viktig arbeid for å bidra til at politiske målsettinger om bruk av ITS kan nås. ITS Norge ble stiftet i 2004 som en ideell forening, og har i dag nærmere 70 offentlige og private virksomheter som medlemmer. Medlemmene er fra transport- og IT-næringen, forskningsmiljøene og myndighetene. ITS Norge er også medlem av internasjonalt nettverk og deltar bl.a. i samarbeid om harmonisering av ITS internasjonalt. For 2011 foreslås det tildelt 1,4 mill. kr til ITS Norge. Dette utgjør om lag 30 pst. av organisasjonens budsjetterte inntekter i 2011.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,5 mill. kr for 2011.

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 reservedelslagring finansieres over denne posten.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 102	2 000	2 100
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 503		
18	Refusjon av sykepenger	851		
	Sum kap. 4300	4 456	2 000	2 100

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). Inntektsanslaget for 2011 på 2,1 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 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 723	18 600	17 100
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	170 491	192 600	150 800
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	8 464	51 600	73 200
	Sum kap. 1301	195 678	262 800	241 100

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 17,1 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. som er en reduksjon på 1,5 mill. kr fra saldert budsjett 2010.

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 2010 er det i gang eller utført utredninger om bl.a. virkninger for luftfarten av askekrise, virkemidler i klimapolitikken, parkeringspolitikk, evalueringer av konkurranseutsetting av drift og vedlikehold på riksvegene og om konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen. I samarbeid med transportetatene er det også bevilget midler til en strategisk studie av infrastrukturbehov i nord. Det flerårige prosjektet med den første nasjonale varestrømsanalyse blir sluttført i løpet av 2010, dette vil forbedre oversikten over godsstrømmene i Norge og gi et langt bedre utgangspunkt for modell- og prognosearbeidet. Videre er det brukt midler på den nasjonale reisevaneundersøkelsen og innhenting av annen nødvendig statistikk. 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 og skal være ferdig i 2010. På trafikksikkerhetsområdet blir det

bl.a. gjennomført arbeid med oppdatering av Trafikksikkerheshåndboka i tillegg til en gjennomgang av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil også i 2011 bli utredet. Utredningsmidlene skal videre sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområdet. Utredningsmidlene vil bli anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til arbeidet med Nasjonal transportplan, 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 150,8 mill. kr, en reduksjon på 41,8 mill. kr fra saldert budsjett 2010.

Forskningsmidlene for 2011 er tenkt fordelt med 72,3 mill. kr til teleforskning og 78,5 mill. kr til transportforskning.

Norges forskningsråd mottar tilskudd fra i alt 16 departementer. Det er utviklet et felles mål- og resultatstyringssystem for departementenes tildelinger av midler til Norges forskningsråd. Systemet ble tatt i bruk fra og med budsjettåret 2010. Målstrukturen består av et overordnet mål som er operasjonalisert i tre mål med tilhørende delmål. Basert på disse målene er det utviklet et sett med styringsparametre som vil være grunnlaget for Forskningsrådets rapportering til departementene. Departementene vil i samarbeid med Forskningsrådet utvikle det nye mål- og resultatstyringssystemet videre.

Målene for departementenes tildelinger er som følger:

Overordnet mål:

Norges forskningsråd skal bidra til at Norge utvikler seg som kunnskapssamfunn. Norge skal være blant de fremste samfunn når det gjelder å utvikle, dele og ta i bruk ny kunnskap. Forskningsrådet skal framskaffe kunnskap som kan øke verdiskaping og velferd, svare på samfunnsutfordringene og utvide grensene for vår erkjennelse.

- Mål 1: Økt kvalitet, kapasitet og relevans i norsk forskning i hele landet
- Mål 2: God ressursutnytting og formålstjenlig arbeidsdeling, samhandling og struktur i forskningssystemet
- Mål 3: Forskningens resultater tas i bruk i næringsliv, samfunnsliv og forvaltning i hele landet

For nærmere omtale av systemet og målene vises det til kap. 5, Forsking og utvikling i Prop. 1 S (2010–2011) for Kunnskapsdepartementet.

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. Departementet foreslår å konsentrere forskningsinnsatsen til tre strategisk viktige områder, klimarelatert forskning, smartere gods- og logistikk-løsninger og transportsikkerhet. I tillegg foreslås det å sette av midler til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt.

Gjennom støtte til RENERGI-programmet vil Samferdselsdepartementet bidra til å utvikle kunnskap og løsninger som gir grunnlag for mer miljøvennlig transport. I 2010 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. Det er

også startet et større samfunnsvitenskapelig prosjekt, TEMPO, som skal identifisere virkemidler, og kombinasjoner av disse, som bidrar til å redusere klimautslippene fra transport. RENERGI og Transnova-prosjektet, som omtales under post 72, samarbeider nært for å koordinere innsatsen.

Forskningsprogrammet SMARTRANS bidrar til å styrke kunnskapsgrunnlaget for næringslivets transporter og skal fremme transportløsninger som er miljømessig bærekraftige og energieffektive. Det er satt i gang en rekke prosjekter innenfor effektiv og miljøvennlig logistikk og bruk av ITS.

I 2011 er det planlagt å starte et nytt tverrsektorielt forskningsprogram om sikkerhet i transportsektoren, TRANSIKK. Programmet skal videreutvikle kunnskapsgrunnlaget som ble etablert under RISIT-programmet, som ble avsluttet i 2009. 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 sikkerhetshåndtering innenfor transportsektoren. Det skal legges vekt på formidling og kontakt mellom forskningsmiljøene og brukerne.

Det foreslås også å sette av midler til strategiske satsinger ved Transportøkonomisk institutt. Midlene er en del av den statlige finansieringen av forskningsinstitutter og brukes til langsiktig kunnskapsoppbygging bl.a. innenfor trafikksikkerhet, miljø, jernbanetransport og næringslivets transporter.

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. Bevilgningen til forskning på elektronisk kommunikasjon blir noe redusert fra 2010.

Norges forskningsråd har i de senere årene samlet mye av forskningsaktivitetene i store fors-

kningsprogrammer. Store forskningsprogrammer skal heve det enkelte forskningsfelt 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 i hovedsak ivaretar departementets ansvarsområder innen forskning på elektronisk kommunikasjon. Programmets visjon er 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 og er en sentral del av forskningsaktiviteten.

VERDIKT omfatter nå vesentlige deler av Norges forskningsråds engasjement innen forskning på elektronisk kommunikasjon og IT. Aktivitetene i programmet blir finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Programperioden for VERDIKT løper frem til 2014. Programmet prioriterer prosjekter som er meget aktuelle for departementets ansvarsområder og rettet mot utvikling av kunnskap innen:

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

For 2011 vil fortsatt brorparten av departementets forskningsmidler til teleforskning inngå i VERDIKT. Bevilgningen til VERDIKT vil bli redusert 2011.

Simula-senteret mottar en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Denne bevilgningen vil bli noe redusert i 2011. 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. Senteret har oppnådd gode resultater og internasjonal anerkjennelse innen flere forskningsområder.

Prosjektet Robuste nett ved Simula finansieres av Samferdselsdepartementet via Norges forskningsråd. Prosjektet utvikler systemer som bl.a. gjør det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter og å utvikle metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot

feil og sabotasje. Prosjektet har oppnådd gode resultater og er nyttig for både enkeltbrukere og bedrifter som alle blir mer og mer avhengige av Internett og en velfungerende infrastruktur for elektronisk kommunikasjon. Samferdselsdepartementet legger opp til å støtte en videreføring av prosjektet.

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 minst tre år, og skal deretter evalueres.

Det foreslås å bevilge 73,2 mill. kr til Transnova-prosjektet i 2011. Dette er en økning på 21,6 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Av den økte bevilgningen til Transnova er 20 mill. kr en del av satsingen på det nye miljøteknologiprogrammet som regjeringen varslet i revidert nasjonalbudsjett for 2010. Miljøteknologiprogrammet som er forutsatt å vare i tre år fra 2011 til 2013, er nærmere omtalt i budsjettforslaget til Nærings- og handelsdepartementet.

Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transportsektoren, slik at Norge når Klimameldingens og klimaforlikets mål for utslippsreduksjoner mot 2020 og 2050. Transnova skal gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis. Transnova skal også støtte, og selv bidra til, informasjon og økte kunnskaper om klimavennlige transportløsninger.

Høsten 2009 lanserte Transnova sitt første ordinære program: Program 1 – Støtte til alternative drivstoff. Programmet er rettet særlig mot prosjekter som stimulerer til økt tilgjengelighet og bruk av alternative drivstoff, og til å høste erfaringer med bruk og egnethet. Ved utgangen av 2009 ga Transnova tilsagn om støtte til en rekke prosjekter innen både biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet.

Våren 2010 inviterte Transnova til en ny søknadsrunde på støtteordningen for alternative drivstoff. Omtrent samtidig lanserte Transnova også et nytt program som fokuserer på tiltak som fører til en overgang til andre og mer klimavennlige transportløsninger, og på tiltak som fører til redusert transport.

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.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble det bevilget 50 mill. kr til Transnova øremerket en egen støtteordning for ladepunkter for ladbare biler. Formålet med ordningen var å opprettholde sysselsettingen og samtidig bidra til mer miljøvennlig transport. Transnova lanserte støtteordningen for ladepunkter våren 2009. Både kommuner, fylkeskommuner, energiselskap, samt private og offentlige bedrifter viste sterk interesse for ordningen. Da ordningen ble avsluttet i desember 2009, hadde Transnova disponert alle midlene og gitt tilsagn om støtte til over 1 900 ladepunkter.

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.

I tråd med klimaforliket har Samferdselsdepartementet iverksatt evaluering av Transnova-prosjektet. Departementet vil orientere om resultatene fra evalueringen i budsjettproposisjonen for 2012.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1310	Flytransport	588 767	629 200	692 600	10,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	163 668	87 800	26 600	-69,7
1313	Luftfartstilsynet	196 130	168 300	179 600	6,7
1314	Statens havarikommisjon for transport	52 301	56 300	59 000	4,8
	Sum kategori 21.20	1 000 866	941 600	957 800	1,7

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
4312	Oslo Lufthavn AS			444 400	
4313	Luftfartstilsynet	140 958	119 500	126 800	6,1
4314	Statens havarikommisjon for transport	474			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	236 848	214 200	236 800	10,6
5622	Aksjer i Avinor AS			315 000	
	Sum kategori 21.20	378 280	333 700	1 123 000	236,5

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Både kortbanenettet og stamrutenettet er viktige deler 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 videreføres.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering, etatssty-

ring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester, samt tilskudd til lufthavner.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 957,8 mill. kr, en økning på 16,2 mill. kr fra saldert budsjett for 2010.

Det foreslås en bevilgning på 692,6 mill. kr til kjøp av flytransport. Dette er en økning på 10,1 pst. fra 2010. Budsjettforslaget er basert på kost-

nadsnivået i nye kontrakter for anbudsru-ter i Finnmark og Nord-Troms med virkning fra 01.04.2010, og gjeldende kontrakter for anbudsru-ter i resten av landet.

Det er budsjettert med 26,6 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser. Dette er en reduksjon på 61,2 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2010, noe som skyldes at det i 2010 ble bevilget ekstraordinære investeringstilskudd til Avinor AS (50 mill. kr) og lufthavnene ved Notodden og Ski-en (12 mill. kr). Bevilgningsforslaget for 2011 be-står av 14,6 mill. kr til flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene og 12 mill. kr i driftstilskudd til Stord lufthavn, en videreføring av bevilgningen i 2010.

Som følge av den internasjonale finanskrisen bevilget Stortinget ekstraordinære investeringstilskudd til Avinor i 2009 og 2010. Videre tok staten ikke ut utbytte fra selskapet i disse årene, og det ble gitt avdragsfritak i 2009 og 2010 på statslånet som finansierte utbyggingen av flyplassen på Gar-dermoen. Flytrafikken har nå tatt seg opp igjen, og finansmarkedene har normalisert seg. Sam-ferdselsdepartementet vurderer derfor at det ikke er behov for særskilte tiltak overfor Avinor i 2011. Samferdselsdepartementet foreslår derfor et ut-bytte på 315 mill. kr i 2011, i tråd med hovedrege-len i utbyttemodellen som ble etablert fra og med 2010, samt avdrag på statslånet på 444,4 mill. kr.

Foreslått budsjett for Luftfartstilsynet er på 179,6 mill. kr, en økning på 11,3 mill. kr fra saldert budsjett 2010. Økningen skal i hovedsak dekke kostnader knyttet til flytting til nytt bygg somme-ren 2011.

Til Statens havarikommisjon for transport foreslås bevilget 59 mill. kr, en økning på 2,7 mill. kr fra saldert budsjett 2010. Økningen skyldes be-hov for økte ressurser til å følge opp ulykker og arbeidsulykker til sjøs.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det overordnede målet for regjeringens transport-politikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker sam-funnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Det overordnede målet for transportpo-litikken gjelder også for luftfarten.

Utgangspunktet for arbeidet med flysikkerhe-ten er regjeringens visjon om et transportsystem uten ulykker med drepte eller hardt skadde. Null-visjonen er langt på vei en realitet innen luftfarten. Sikkerheten i norsk luftfart ligger i verdenstop-pen. 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 hoved-utfordring i tiden framover å sikre at det interna-sjonale regelverket er tilpasset norske forhold.

De internasjonale klimautfordringene reiser spørsmål om konsekvensene av fortsatt vekst i fly-trafikken. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også luftfar-ten ta sin del av ansvaret for å få ned utslippene. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står fortsatt høyt på den internasjonale dagsorden. Norge vil fortsette arbeidet for at internasjonal luftfart skal omfattes av en ny internasjonal klimaavtale. Det legges opp til at Norge skal være med når EU fra 2012 inkluderer luftfart i sitt kvotehandelssystem.

Det kommersielle flyrutetilbudet i Norge vur-deres som godt. For distriktene er det viktig at det finnes landsdekkende rutenettverk med mulighet for overgang mellom stamruter og regionale ru-ter. For Samferdselsdepartementet er det en utfor-dring at kostnadene ved å kjøpe flyruter der det ikke er grunnlag for kommersiell trafikk, blir sta-dig høyere.

For å kunne ta seg av framtidig trafikk og opp-rettholde evnen til å drive samfinansiering må Avi-nor utvide kapasiteten på de største lufthavnene de neste årene. Avinor er i ferd med å gjennomfø-re betydelige sikkerhetsinvesteringer. Selskapet står derfor fortsatt overfor investerings- og finan-sieringsutfordringer de neste årene.

Resultatrapport 2009

Trafikkutvikling

2009 var preget av nedgangen i trafikken som star-tet 2008 og fortsatte inn i 2009. Trafikkutviklingen viste relativt stabil tendens fram til forsommeren, men med stadig lavere prosentvis nedgang sam-menliknet med samme måneder året før. I de siste to månedene i 2009 var det en vekst i antall passa-sjerer.

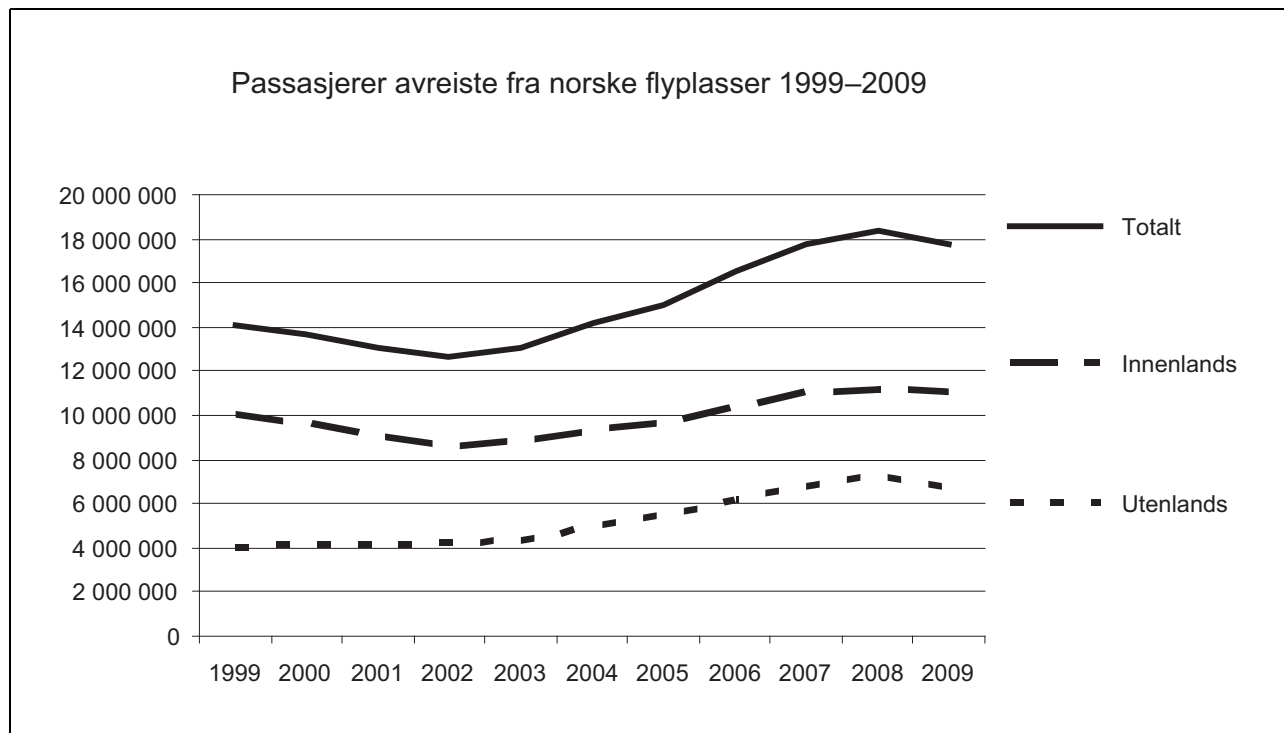
I 2009 gikk flytrafikken i Norge ned med 3,3 pst. målt i antall passasjerer og 0,5 pst. målt i antall flybevegelser for rute, charter og frakt for lufthav-nene totalt.

Totalt antall passasjerer over Avinors lufthav-ner var i 2009 37,9 mill., fordelt med 24,7 mill. pas-sasjerer innenlands og 13,2 mill. passasjerer til og fra utlandet. Dette omfatter alle passasjerer som går inn og ut av et fly.

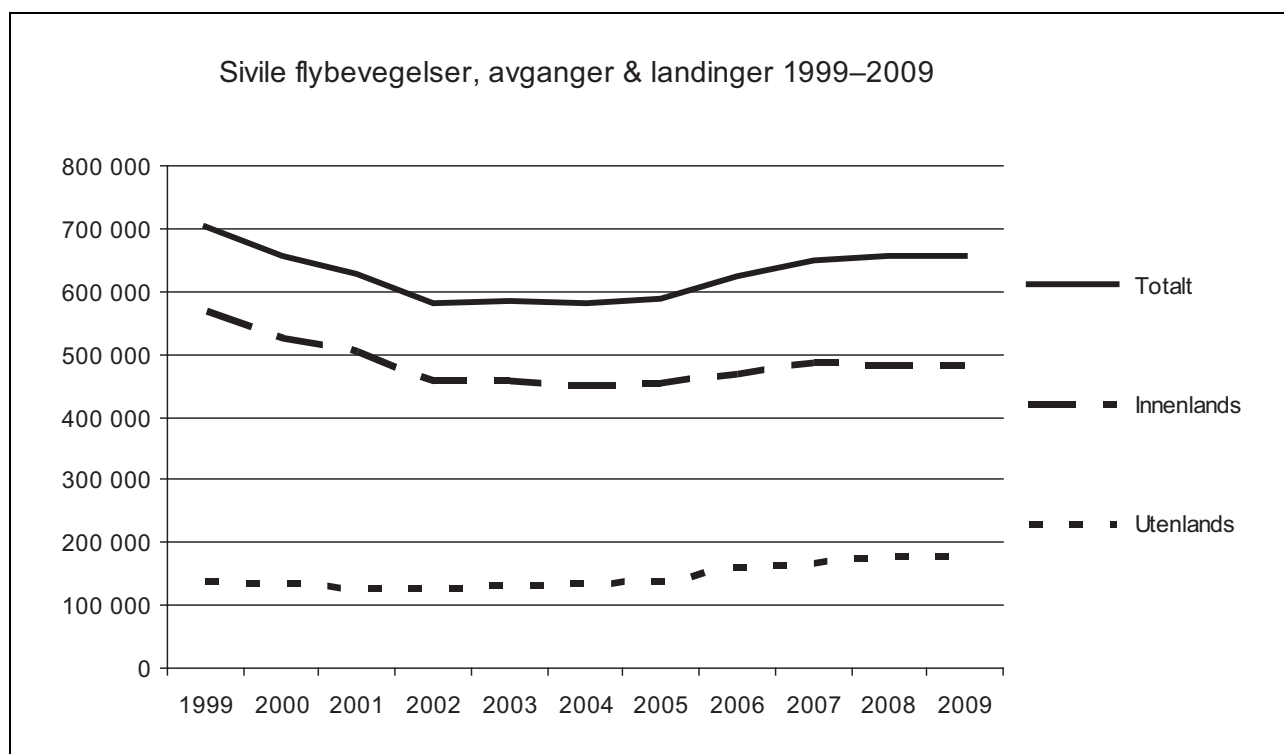
Antall flybevegelser for rute, charter og frakt i Norge var i 2009 totalt 655 380, hvorav 481 087 var innenlands og 174 293 var utenlands reiser. Dette er en nedgang på totalt 5 pst., med 3,3 pst. for

innenlands og 9,4 pst. for utenlands reiser. Totalt ble det registrert 834 959 flybevegelser på norske lufthavner, en nedgang på 4,1 pst. Det ble i tillegg

registrert 37 880 overflygninger i norsk luftrom, en nedgang på 1,8 pst.



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser

Ulykkes- og hendelsesstatistikk i norsk sivil luftfart
I 2009 var det én ulykke med dødsfall i norsk luftfart av i alt 20 registrerte ulykker. Én person omkom og fire 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

	2005	2006	2007	2008	2009
Dødsulykker	2	2	0	3	1
Ulykker uten omkomne	15	12	13	15	19
Lufttrafikkhendelser	85	58	43	26	20
Øvrige luftfartshendelser	39	47	32	56	43
Totalt	141	119	88	100	83

Ulykker uten omkomne innebærer alvorlige personskader og/ eller større materielle skader. En lufttrafikkhendelse er en trafikrelatert hendelse som f.eks. nærpassering eller alvorlige vanskeligheter som oppstår fordi fartøysjefen eller lufttrafiktjenesten unnlater å følge eller avviker fra gjeldende framgangsmåte. Øvrige luftfartshendelser er uønskede begivenheter som har, eller vil kunne ha, negativ innvirkning på sikkerheten.

Fram til midten av 2007 fikk Statens havarikommisjon for transport alle innrapporterte lufttrafikkhendelser, både alvorlige og ikke-alvorlige. Fra og med juli/august 2007 har havarikommisjonen i hovedsak fått tilsendt de lufttrafikkhendelsene som er innrapportert som alvorlige. Dette anses å være hovedforklaringen til nedgangen i antallet innrapporterte lufttrafikkhendelser fra 2005 til 2009.

Takstutvikling i Avinor

Det gjennomsnittlige takstnivået har stort sett fulgt den allmenne prisstigningen de siste årene.

Oppfølging av planer for 2009

«Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre» ble etablert i mai 2009 og ledes av Luftfartstilsynet. Bakgrunnen for opprettelsen var økning i antall ulykker med innlandshelikoptre i Norge. Forumet skal arbeide for å forbedre flysikkerheten med innlandshelikoptre vesentlig, og for å redusere antallet luftfartsulykker og alvorlige hendelser.

Luftfartstilsynet arbeidet i 2009 med å utvikle en statistikkplattform som vil være et viktig og nyttig verktøy for å sette fokus på bestemte områder hvor det har forekommet ulykker eller hendelser. Statistikkplattformen vil også gi god mulighet til å følge utviklingen over tid. Statistikken gjøres tilgjengelig for allmennheten.

2009 var første hele år hvor Statens havarikommisjon for transport hadde ansvaret for å undersøke ulykker i sjøfarten. Det ble et utfordrende år med flere store ulykker. Totalt ble det i 2009 igangsatt 14 nye undersøkelser. Flere av undersøkelsene er svært omfattende og krevende. Eksempelvis krevde forliset med det norske lasteskipet Langeland i Kosterfjorden hvor seks mennesker omkom, samarbeid mellom flere undersøkelsesmyndigheter (Norge, Sverige, Ukraina og Russland). Undersøkelsen krevde store ressurser til bl.a. undervannsfilmning og modellberegninger. Arbeidet med havariet med det Panamaregistrerte skipet Full City utenfor Langesund foregikk over flere uker og krevde store ressurser til bl.a. intervjuer av kinesisk mannskap, kontakt med havarikommisjonen i Panama og samvirke med politiet. De tekniske undersøkelsene er også her utfordrende.

Siste Eiermelding om Avinor AS ble lagt fram våren 2009, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009). En viktig del av meldingen var en tiltakspakke for å hjelpe selskapet i en krevende periode med nedgang i flytrafikken sammen med store investeringsutfordringer.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2009 nye kontrakter for størstedelen av anbudsrutene i Norge som gjaldt fra 01.04.2009. For anbudsroute-

ne i Nord-Troms og Finnmark ble det i 2009 gjennomført en ny anbudsrunde. Nye kontrakter for disse rutene gjaldt fra 01.04.2010.

Norge har i 2009 støttet aktivt opp om en felles europeisk innsats for å få til en internasjonal klimaavtale som forplikter internasjonal luftfart til å redusere sine klimagassutslipp. Prosessene i regi av verdens luftfartsorganisasjon, ICAO, og FNs klimakonvensjon har imidlertid gitt få konkrete resultater så langt. Arbeidet fortsetter fram mot generalforsamling i ICAO og nytt toppmøte i FNs klimakonvensjon høsten 2010.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2011 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 mål for transportpolitikken.

Regjeringen vil fortsette å arbeide for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at det meste av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er viktig at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutenettverk 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. Statlig kjøp av regionale flytruter skal gjennom å redusere avstandsulempen 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. Samferdselsdepartementet arbeider med å utarbeide en ny forskrift med hjemmel i luftfartsloven som fastsetter krav om universell utforming for norsk luftfart.

EU-regelverket om felles bestemmelser om sikkerhet (security) for sivil luftfart er gjennom EØS-avtalen tatt inn i norsk rett. EU-kommisjonen har utarbeidet et mer oversiktlig regelverk, som trådte i kraft i EU i april 2010. Regelverket er i all hovedsak en videreføring av regelverket som gjel-

der i dag. I Norge vil det nye regelverket tre i kraft høsten 2010.

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.

Vulkanutbruddet på Island i april 2010 og den påfølgende spredningen av vulkanaske i norsk og europeisk luftrom skapte store problemer for avviklingen av flytrafikken. Dette fikk store økonomiske konsekvenser, samtidig som vulkanasken rammet viktige samfunnskritiske funksjoner ved at ambulansefly, politihelikopter og redningstjenesten ikke kunne fly. Det ble iverksatt omfattende beredskapstiltak nasjonalt og internasjonalt for å håndtere situasjonen. Når det gjaldt økonomiske konsekvenser for norsk luftfartsnæring, ble det etablert en kontaktgruppe mellom departementet og luftfartsnæringen.

Det foregår nå evalueringsarbeid i flere organisasjoner for å være enda bedre rustet dersom luftrommet igjen skulle bli stengt. Luftfartstilsynet er involvert i slikt arbeid gjennom ICAO, EASA, Eurocontrol og ved bilaterale diskusjoner. Arbeidet framover kan i hovedtrekk deles i tre; arbeid med prosedyrer og regelverk, utvikling av målemetodikk og modellering av askespredning og forskning på fly og flymotorers asketoleransenivå. Det vil være en felles europeisk tilnærming til dette. Det ventes å se resultater av dette arbeidet i siste halvdel av 2011.

For norske myndigheter er viktigste oppgaven å delta i dette arbeidet. Selv om norsk luftfartsnæring var blant de som ble hardest rammet, vurderer departementet at det ikke er behov for særskilte økonomiske tiltak overfor luftfartsnæringen som følge av vulkanutbruddet. Konsekvensene for flyselskapene vil imidlertid være med i vurderingen når Samferdselsdepartementet skal fastsette takstregulativet for Avinor for 2011.

Statens havarikommisjon for transport har ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i alle transportformene, dvs. sivil luftfart, jernbane-, veg- og sjøtransport. Havarikommisjonen overtok ansvaret for å følge opp ulykker i sjøfarten 01.07.2008. Innføring av nytt internasjonalt regelverk sommeren 2011 vil kreve økte ressurser til dette arbeidet.

I siste Eiermelding om Avinor AS, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009), er det vist til at Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en

samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes.

I St.meld. nr. 48 (2008–2009) ble det presentert en tiltakspakke overfor Avinor AS for 2009 og en ny utbyttepolitikk fra og med 2010. Samtidig ble det vist til at utviklingen i Avinor var usikker, og at departementet ville følge utviklingen nøye. Flytrafikken har nå tatt seg opp igjen og finansmarkedene har normalisert seg. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil målene med det statlige eierskapet i Avinor bli nådd med budsjettforslaget for 2011.

Avgifter for Avinors lufthavn- og flysikringstjenester blir fastsatt av Samferdselsdepartementet

etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter. Avgiftspolitikken 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 flygeinformasjonstjenester på ikke-statlige lufthavner med rutetrafikk, også gi støtte til Stord lufthavn, Sørstokken, i 2011. Lufthavnen på Stord er en ikke-statlig flyplass som har en viktig regional transportfunksjon.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	588 767	629 200	692 600
	Sum kap. 1310	588 767	629 200	692 600

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen 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.

Det er budsjettet med 692,6 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2011, en økning på 63,4 mill. kr eller 10,1 pst. fra saldert budsjett 2010. Omfanget av statens flyrutekjøp er imidlertid på om lag samme nivå som i 2010. De nye anbudskontraktene som gjelder i Finnmark og Nord-Troms fra 01.04.2010 ble dyrere enn tidligere kontrakter. Bevilgningen for 2010 ble derfor økt med 26,7 mill. kr, jf. Prop. 106 S/Innst. 301 S (2009–2010). Helårsvirkningen av de nye kontraktene inngår i budsjettet for 2011.

Samferdselsdepartementet iverksatte høsten 2010 en evaluering av ordningen med statlig kjøp

av flyruter. Gjennom evalueringen blir det bl.a. vurdert hvordan Samferdselsdepartementet kan redusere kostnadene til flyrutekjøp ved framtidige anbudsrunder. I tillegg arbeider Samferdselsdepartementet overfor EU gjennom EØS-prosessen for å kunne forlenge kontraktsperiodene på anbudsflyrutene for å gjøre det lettere for nye aktører å komme inn markedet.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyruter er basert på kostnadsnivået på anbudskontrakter som er inngått med flyselskapene for perioder på tre år. Kontrakt for helikopterruten Bodø-Værøy v.v. gjelder fram til 31.07.2011. Samferdselsdepartementet lyste høsten 2010 ut anbud for en ny treårsperiode på denne ruten. For de øvrige rutene er det inngått kontrakter som gjelder fram til 31.03.2012 eller 31.12.2013.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	150 000	50 000	
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	13 668	37 800	26 600
	Sum kap. 1311	163 668	87 800	26 600

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

Som følge av den internasjonale finanskrisen bevilget Stortinget ekstraordinære investeringstilskudd til Avinor i 2009 på 150 mill. kr og 50 mill. kr i 2010. Flytrafikken har nå tatt seg opp igjen, og finansmarkedene har normalisert seg. Samferdselsdepartementet vurderer derfor at det ikke er behov for særskilte tiltak overfor Avinor i 2011. Det foreslås ikke tilskudd til Avinors regionale flyplasser i 2011.

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 Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er nor-

malt flyplassseierens ansvar. For å sikre videre drift ved ikke-statlige flyplasser som utgjør en betydelig lokal/regional transportfunksjon har det tidligere i spesielle tilfeller likevel vært gitt statlig støtte ut over tilskudd til flygeinformasjonstjeneste.

Av den foreslåtte bevilgningen er 14,6 mill. kr en videreføring av bevilgningen for 2010. I tillegg foreslås en bevilgning på 12 mill. kr til Stord lufthavn, Sørstokken, som en oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019. Etter nærmere avtale mellom staten og lufthavnselskapet er det forutsatt å bevilge inntil 12 mill. kr som et årlig statlig tilskudd for å kompensere tilnærmet differanse mellom årlige driftsinneker og driftsutgifter. Første år med støtte var 2010. 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 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Driftsutgifter	196 130	168 300	179 600
	Sum kap. 1313	196 130	168 300	179 600

Post 01 Driftsutgifter

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens hovedmål om at transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedan-

svaret 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 på området. Luftfartstilsynet fører til-

syn bl.a. med luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging og arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Dessuten driver Luftfartstilsynet 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. 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. 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 179,6 mill. kr, en økning på 6,7 pst. fra saldert budsjett for 2010. Økningen skal dekke utgifter ved flytting til nytt bygg og tilsynsmyndighet for arbeidsmiljø for flygende personell i sivil luftfart. Sistnevnte oppgave ble fra 01.07.2010 overført fra Arbeidstilsynet.

Luftfartstilsynet hadde 172 tilsatte pr. 01.03.2010.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Gebyrinntekter	125 707	119 500	126 800
02	Refusjon av diverse utgifter	12 993		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	660		
18	Refusjon av sykepenger	1 598		
	Sum kap. 4313	140 958	119 500	126 800

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 prak-

sis. Regjeringen har derfor foreløpig ikke lagt opp til at Luftfartstilsynet skal finansieres fullt ut gjennom gebyrer. Budsjettforslaget for 2011 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 2011 gir grunnlag for å budsjettere med 126,8 mill. kr i inntekter, en økning på 7,3 mill. kr fra saldert budsjett 2010. Økningen utover generell prisvekst er knyttet til økte husleiekostnader.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Driftsutgifter	52 301	56 300	59 000
	Sum kap. 1314	52 301	56 300	59 000

Post 01 Driftsutgifter

I tråd med det overordnede målet for transportpolitikken 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 havarikommisjonen 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 skulle kunne følge opp dette på en tilfredsstillende måte ble bevilgningen økt i 2010. I forbindelse med innføring av nytt EU-direktiv i 2011 er det behov for å styrke sjøfartsavdelingen ytterligere med to stillinger. Direktivet innebærer bl.a. at havarikommisjonen må undersøke flere ulykker enn tidligere.

Det foreslås å bevilge 59 mill. kr, en økning på 2,7 mill. kr eller 4,8 pst. fra saldert budsjett 2010.

Statens havarikommisjon for transport hadde 40 tilsatte pr. 01.03.2010.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
90	Avdrag på lån			444 400
	Sum kap. 4312			444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, ble i sin tid finansiert gjennom et lån fra staten. Som følge av finanskrisen ble Avinor gitt avdragsfritak for 2009 og 2010. Flytrafikken har nå tatt seg opp igjen, og finansmarkedene har normalisert seg. Samferdselsdepartementet vurderer derfor at det

ikke er behov for særskilte tiltak overfor Avinor i 2011.

I forbindelse med avdragsfritakene ble det lagt til grunn at løpetiden på lånet skulle holdes uendret, slik at avdragene for 2009 og 2010 ble lagt til avdragene på de årene som står igjen. Det nye årlige avdragsbeløpet vil utgjøre 444,4 mill. kr mot tidligere 388,8 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
80	Renter	236 848	214 200	236 800
	Sum kap. 5619	236 848	214 200	236 800

Post 80 Renter

I henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS, er det lagt til grunn at renter

av statens lån til selskapet vil utgjøre 236,8 mill. kr i 2011.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
85	Utbytte			315 000
	Sum kap. 5622			315 000

Post 85 Utbytte

Fra og med 2010 ble det innført en ny utbyttemo-
dell for selskapene under Samferdselsdeparte-
mentet, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verk-
semda i Avinor AS. Forventet utbytte skal fastset-
tes for en lengre periode, typisk tre til fem år, og
utgjøre en fast prosentsats av årsresultatet i kon-
sernet etter skatt. For Avinor ble det signalisert
en forventning om en utbytteprosent på 50 pst. 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 Avi-
nor står overfor.

Som følge av den internasjonale finanskrisen
tok staten ikke utbytte fra selskapet i 2009 og
2010. Flytrafikken har nå tatt seg opp igjen, og fi-
nansmarkedene har normalisert seg. Samferd-
selsdepartementet vurderer derfor at det ikke er
behov for særskilte tiltak overfor Avinor i 2011.
Samferdselsdepartementet foreslår derfor et ut-
bytte på 315 mill. kr i 2011, tilsvarende 50 pst. av
forventet overskudd i regnskapsåret 2010.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	¹ Regnskap 2009	² Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1320	Statens vegvesen	18 935 131	14 061 200	15 084 900	7,3
	Sum kategori 21.30	18 935 131	14 061 200	15 084 900	7,3

¹ Tallene i tabellen er regnskapstall for riksvegnett før forvaltningsreformen.

² Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 70 mill. kr, post 29 er økt med 59 mill. kr, post 30 er økt med 130 mill. kr, post 61 er redusert med 3 mill. kr og post 72 er redusert med 0,7 mill. kr, jf. Prop. 125 S /Innst. 350 S (2009–2010).

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
4320	Statens vegvesen	708 533	460 100	474 400	3,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	24 142	27 000	41 000	51,9
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	36 143	38 000	34 000	-10,5
	Sum kategori 21.30	768 818	525 100	549 400	4,6

De sentrale målene for transportpolitikken 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.

Budsjettforslaget for 2011 for Statens vegvesen er totalt på 15 084,9 mill. kr, som er en økning på 1 523,7 mill. kr eller 11,2 pst. sett i forhold til saldert budsjett 2010 når en ser bort fra post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene. Forslaget til bevilgninger for 2011 er basert på en jevn opptrapping (lik årlig økning) av bevilgningsnivået i perioden 2011–2013 tatt utgangspunkt i Revidert nasjonalbudsjett 2010, jf.

Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010). Budsjettforslaget for 2011 sammen med bevilgningen for 2010 innebærer en oppfølging på 46,8 pst. av den økonomiske rammen (planrammen) i Nasjonal transportplan 2010–2019 for den første fireårsperioden.

Regjeringen legger opp til en høyere oppfølgingsgrad etter to år for post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., enn for investeringspostene, fordi det bl.a. er nødvendig å kompensere for den sterke kostnadsveksten på driftskontrakter (funksjonskontrakter). Foreslått bevilgning til post 23, er på 7 170,1 mill. kr. Dette er en økning på 991,5 mill. kr eller 16 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2010. Med dette vil 50,5 pst. av planrammen for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter to år. Basert på dagens bereg-

ningsmodeller innebærer den foreslåtte rammen at veksten i vedlikeholdsetterslepet stanser i 2011.

Det er budsjettert med 443 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

Det er foreslått 5 498,4 mill. kr til post 30 Riksveginvesteringer. Dette er en økning på 388 mill. kr eller 7,6 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Rasjonell drift av igangværende anlegg har høy prioritet. Programområdene får en vesentlig økning sammenliknet med 2010 og det vil bli anleggsstart av flere nye prosjekter.

Det er foreslått 1 051,1 mill. kr til rassikrings tiltak som tilsvarer den årlige ramma til rassikring i Nasjonal transportplan (1 mrd. 2009-kr). Budsjettforslaget gir en økning på 201,1 mill. kr eller 23,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Midlene kan benyttes både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. De er fordelt med 524,8 mill. kr til tiltak på riksvegnettet over post 31 Rassikring, og 526,3 mill. kr til tiltak på fylkesvegnettet over en egen post, post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet.

Det er foreslått 142,1 mill. kr til post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til å finansiere bl.a. 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 strekninger ses i sammenheng. For 2011 foreslås 120 mill. kr til post 36 E16 over Filefjell, og 110 mill. kr til post 37 E6 vest for Alta.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, er 446,4 mill. kr. Dette er en økning på 10,4 mill. kr eller 2,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegerferjedriften på 3,1 pst. fra 01.01.2011. Det er lagt til grunn om lag samme rutetilbud i 2011 som i 2010.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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

Det totale riksvegnettet utgjør 11 500 km. I perioden 2006–2009 ble det åpnet 168 km firefelts veg og 64 km høytrafikkerte veger fikk midtrekkverk. Dette utgjør henholdsvis 34 og 42 pst. av totalt antall km firefelts veg og antall km midtrekkverk. Dette har sammen med en rekke andre gjennomførte prosjekter og tiltak ført til en vesentlig standardheving av riksvegnettet. Det er imidlertid fortsatt store utfordringer. Store deler av riksveg-

nettet har fortsatt lavere standard enn ønskelig. Eksempelvis er vegbredden på om lag 1 240 km eller 11,8 pst. av riksvegnettet for smal ut fra kravene til tofelts veg og gul midtlinje. Det er derfor fortsatt et behov for å bygge ut vegnettet til tofelts veg med gul midtstripe. På de mest trafikkerte strekningene er det behov for utbygging til tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøreretningene. Det er satset betydelig på å forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten, slik at trafikkavviklingen på det sentrale Østlandet og i andre storbyregioner blir bedre. Det er imidlertid stort behov for fortsatt satsing for å unngå økte kostnader og uforutsigbar reisetid for person- og godstransporten. Veger med sterk stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte strekninger medfører begrenset framkommelighet deler av året. Stengte veger medfører ekstra kostnader for næringslivet og ulemper ved at varer og tjenester ikke leveres til rett tid. Den betydelige innsatsen på rassikring av riks- og fylkesvegnettet som det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019, er viktig for å avhjelpe situasjonen.

Den største utfordringen for riks- og fylkesvegnettet er vedlikeholdsetterslepet. Tilstandsmålinger og beregninger de siste årene viser en negativ utvikling og akselererende forfall for alle vegelementer, og nye beregninger viser at forfallet øker. Midler til vedlikehold bevilges over samme post som midler til drift av vegnettet. Selv om bevilgningen til drift og vedlikehold de siste årene har økt, har ikke økningen vært tilstrekkelig til å stanse den langsiktige veksten i forfallet. Dette skyldes bl.a. en kraftig kostnadsøkning ved utlysning av nye driftskontrakter. Det er også indikasjoner på at kostnadene til vedlikeholdet av tunneler og bruer ble undervurdert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det også gjort en vurdering av utgifter til forvaltning av riks- og fylkesveger (sams vegadministrasjon). Regnskapet for første halvår 2010 viser at utgiftene vil bli noe høyere enn Statens vegvesen hadde forutsatt.

Forfallet av vegnettet knyttes hovedsakelig til vegdekker, tunneler, bruer, vegutstyr, grøfter og kulverter. Veksten i forfallet ble dempet noe gjennom tiltakspakken i 2009 (St.prp. nr. 37 (2008–2009)), og for vegdekker noe redusert, men i 2010 vil forfallet øke igjen. Med budsjettforslaget for 2011 stanses veksten i forfallet basert på dagens beregningsmodeller.

Forfallet har også medført høyere kostnader til drift som følge av at spor og ujevnheter gjør det

vanskelig og dyrt å holde en god vinterstandard. Vinteren 2009/2010 var preget av langvarige kuldeperioder i deler av landet som vanligvis har relativt milde vintre. Dette har medført mer omfattende skader på vegkropp og vegdekker enn det som er normalt. Klimaendringene har resultert i økende drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av hyppige skader fra økt nedbør og flom. En evaluering utført av Dovre Group AS viser at standarden i driften av vegnettet er høyere nå enn før 2003, men med betydelige variasjoner. Jf. nærmere omtale under Andre saker.

Vegutbyggingen må kombineres med tilrettelegging for andre reiseformer og tiltak for å begrense veksten i biltrafikken, særlig i de største byområdene. Av hensyn til framkommelighet og miljø må det legges til rette for at en større del av persontransporten i byene kan gjennomføres med kollektivtransport, sykling og gange samtidig som kostnadene ved å bruke bil økes. Potensialet for dette er størst i storbyregionene, men også i mindre byer er det et potensial. Samferdselsdepartementets mål er å øke sykkelandelen av det samlede transportomfang til 8 pst. innen 2019, noe som innebærer en dobling av den samlede sykkeltrafikken i hele landet. For å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Statens vegvesen planlegger hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene, som har ansvar for viktige virkemidler som arealplanlegging og parkeringsregulering.

Høyere trafikkvekst enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2006–2015 gir utfordringer for å oppnå transportplanens standardmål for ferjedriften. Utgiftene i forbindelse med kjøp av riksvegferjetjenester økte med 15 pst. i perioden 2006–2009. Dette skyldes bl.a. økt oljepris, innføring av NO_x-avgift, økte lønnskostnader og sikkerhetskrav. I tillegg har rabattsatsene på sone- og verdikort økt med 10 prosentpoeng for å lette belastningen på storbrukere av ferje.

Antall drepte i vegtrafikken er mer enn halvert siden 1970. Antall hardt skadde er redusert med om lag 80 pst. I samme periode er trafikken mer enn tredoblet, hvilket betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er sterkt redusert. Dette viser at et målrettet trafikk sikkerhetsarbeid gir resultater. Selv om utviklingen har vært positiv, er det fortsatt store utfordringer, ikke minst knyttet til enkelte trafikantgrupper, som unge bilførere. Dybdeanalyser av dødsulykkene viser at høy fart, alkoholpåvirkning og/eller påvirkning fra andre rusmidler, manglende bruk av bilbelte og forhold knyttet til veg og vegmiljøet er

sentrale medvirkende faktorer til ulykkene. Mer enn 40 pst. av de som omkom i bil, brukte ikke bilbelte. Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer ved i underkant av 30 pst. av dødsulykkene.

Mange av de tiltakene som til nå har gitt god effekt i trafikk sikkerhetsarbeidet, er i ferd med å få en avtagende virkning. Det er nødvendig å utvikle nye metoder og tiltak, samt prioritere tiltak som fortsatt gir god effekt. Tiltakene må rettes mot både veg, trafikant og kjøretøy. Midtrekkverk er et tiltak som gir god effekt, men dette er kostbart fordi det som regel vil kreve breddeutvidelse av vegen. Alternative tiltak som forsterket midtoppmerking vil gi noe mindre effekt, men kan gjennomføres i langt større utstrekning. Vegrekkverk og utflating av sideterrenget er viktige tiltak for å unngå alvorlige utforkjøringsulykker. Virkningsfulle tiltak som kan begrense uønsket adferd hos trafikantene, er bl.a. kontroll, tilsyn, bruk av regelverk og sanksjoner, kjøretøyteknologiske tiltak, samt føreropplæring og informasjon.

Statens vegvesen er i økende grad opptatt av trafikant- og kjøretøyområdet, spesielt når det gjelder trafikk sikkerhetstiltak. Det arbeides for et bedret og mer effektivt tjenestetilbud gjennom bl.a. utvikling av datasystem. Statens vegvesen opplever en positiv trend når det gjelder kontroll og styring av tjenesteproduksjonen, herunder ventetider.

Vegen og vegtrafikken medfører miljøbelastninger gjennom klimagassutslipp, luftforurensning, vannforurensning og støy, inngrep i natur og kulturmiljø, samt kulturlandskap, konflikter med hensyn til biologisk mangfold og nedbygging av dyrket jord. Klimagassutslippene fra vegtrafikken gikk noe ned i 2009 på grunn av lavere utslipp fra nye personbiler, innblanding av biodrivstoff og en forholdsvis lav trafikkvekst. Det kreves imidlertid omfattende tiltak dersom målet som er satt for transport i Klimameldinga (St.meld. nr. 34 (2006–2007)), skal nås.

De siste årene har det vært nedgang i utslippene av NO_x og partikler fra vegtrafikken. 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, krever omfattende tiltak. I tillegg er det en stor utfordring å redusere støyplagene fra vegtrafikken, herunder å innfri nasjonale mål for støy.

Vegen og vegtrafikken bidrar også til å ødelegge eller forringe leve- og funksjonsområder for planter og dyr. Ved bygging av nye veger vil det søkes å unngå inngrep i natur med store naturfagli-

ge kvaliteter og å minimalisere tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Det er en utfordring å legge til rette for at tap av biologisk mangfold blir minst mulig, og at vegtiltak ikke skal bidra til å spre fremmede skadelige arter. Videre er det en utfordring å begrense nedbygging av produktivt jordbruksland som følge av vegtiltak.

For å følge opp hovedmålet i Nasjonal transportplan 2010–2019 om et universelt utformet transportsystem, har Statens vegvesen utarbeidet regionsvise strategier for oppfølging av området som vil danne grunnlag for en nasjonal strategi for universell utforming.

Statens vegvesen har ansvar for om lag 6 500 bussholdeplasser på riksvegnettet og 18 riksvegferjesamband. Kun et fåtall av bussholdeplassene og knutepunktene er universelt utformet, mens 31 av 36 riksvegferjer oppfyller kravene. Tilknytningen til bussholdeplasser fra boligområder og lokalveger er ofte for dårlig.

For å få til gode sammenhengende universelt utformede reisekjeder er det nødvendig med et nært samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Statens vegvesen administrerer Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til kommunale og fylkeskommunale tiltak for bedre tilgjengelighet. Det er igangsatt et tverretattlig utredningsarbeid på området som grunnlag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Resultatrapport 2009

Resultatrapporteringen for 2009 omfatter hele det daværende riksvegnettet, dvs. riksvegnettet før forvaltningsreformen.

Framkommelighet

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført i henhold til den standarden som er vurdert til å være samfunnsøkonomisk riktig. Det er foretatt noen justeringer i konkurransegrunnlaget ved utlysning av nye driftskontrakter for å sikre at standarden blir gjennomført slik som forutsatt.

Til vedlikehold av vegdekker på riksvegnettet ble det i 2009 benyttet om lag 1 530 mill. kr. Det tilsvarer asfaltering av om lag 2 670 km, inkludert gang- og sykkelveger. Etterslepet for vegdekker ble noe redusert i 2009.

I 2009 har det vært arbeidet med flere tiltak for å forbedre systemet med driftskontrakter. Dette omfatter et nytt elektronisk rapporteringssystem, revisjon av systemet for stikkprøvekontroller og videreføring av nytt kvalitetssystem som ble inn-

ført i 2008. Det vises til nærmere omtale under Andre saker.

Det er satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger over de utløsende kravene i vedlikeholdsstandarden. Der- som en strekning har en tilstand som tilsier at det sannsynligvis vil være behov for tiltak innen de nærmeste årene, betegnes tilstanden som dårlig. I 2009 hadde 8 000 km av riksvegnettet dårlig tilstand på vegdekkene og 3 580 km svært dårlig tilstand. Totalt utgjorde dette 42 pst. eller 11 580 km av riksvegnettet pr. 31.12.2009. Det var en økning på om lag 200 km fra 2008. Omfanget av vegdekker som klassifiseres som svært dårlig, ble redusert med om lag 180 km i forhold til 2008.

I 2009 ble til sammen 157 km nye vegstreknin- ger åpnet for trafikk, fordelt med 82 km på stam- vegnettet og 75 km på det øvrige riksvegnettet. Av dette var 75 km firefelts veg. Målet for 2009 var 69 km. Økningen skyldes at prosjektet E16 Wøyen – Bjørum i Akershus som ble åpnet for trafikk i 2009, tidligere var forutsatt åpnet i 2008.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet for trafikk i 2009:

Stamvegnettet:

- E6 Vinterbru – Assurtjern, Akershus
- E16 Wøyen – Bjørum, Akershus
- Rehabilitering av E18 Festningstunnelen, Oslo
- E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, Akershus og Hedmark
- E18 Frydenhaug – Eik, Buskerud
- E18 Langåker – Bommestad, Vestfold
- E18 Dyreparken – Tjoretjerra, siste del av OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand, Aust-Agder og Vest-Agder
- Rv 5 langs Kjosnesfjorden, Sogn og Fjordane
- E6 Nidelv bru, Sør-Trøndelag
- Siste del av E6 Vist – Jevika – Selli, Nord-Trøndelag.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 255 Jørstad – Segalstad bru, Oppland
- Rv 306 Kirkebakken – Re grense, Vestfold
- Rv 465 Kjørrefjord – Ulland, strekningen Hanesund – Sande, Vest-Agder
- Rv 519 Finnfast, Rogaland
- Rv 48 Helland – Havsgårdsdalen, Hordaland
- Rv 64 Atlanterhavstunnelen, Møre og Romsdal
- Rv 662 Haukabøen, Møre og Romsdal
- Rehabilitering av rv 658 Ellingsøy- og Valderøy-tunnelene, Møre og Romsdal
- Siste del av rv 567 Spillum – Namdalsvegen, Nord-Trøndelag

- Rv 17 Tverlandet – Godøystraumen, Nordland
- Rv 867 Samamoa – Ervik, Troms.

Målet for rassikring var å utbedre 52 punkter og 18 strekninger i 2009. Til sammen ble 46 rasutsatte punkt utbedret, noe som førte til at 12 rasutsatte strekninger ble utbedret. Avviket skyldes i hovedsak forsinket anleggsstart for en rekke prosjekter som følge av forsinkelser i arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplaner, byggeplaner eller konkurransegrunnlag.

I 2009 benyttet Statens vegvesen 2,3 mrd. til kollektivtrafikktiltak (inkl. bompenger), hvorav 60 pst. ble brukt til framkommelighetstiltak, 10 pst. til utbedring av knutepunkter og 30 pst. til andre tiltak. Andre tiltak omfatter bl.a. utbedring av holdeplasser slik at disse blir universelt utformet, informasjonssystemer og tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde. Det ble bygd 11 km nye kollektivfelt og i 13 kryss på stamrutenettet ble det etablert signalprioritering for busser. Ved utgangen av 2009 var andelen kryss med signalprioritering 95 pst. i Oslo, 79 pst. i Stavanger, 70 pst. i Kristiansand og 11 pst. i Bergen.

I 2009 ble 96 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelnett, mens målet var 123 km. Det ble bygd 11 km som inngår i et sammenhengende gang- og sykkelnett i de seks største byområdene, mens målet var 13 km. Avviket skyldes forsinket oppstart/framdrift på enkelte prosjekter, bl.a. som følge av manglende planavklaring og mangel på byggelederressurser.

Det var et mål at om lag 800 km gang- og sykkelveganlegg skulle inspiseres og eventuelt forbedres i perioden 2006–2009. Det legges vekt på trafiksikkerhet og framkommelighet. I perioden ble det inspisert om lag 1 130 km, og om lag 340 km er utbedret.

Ved utgangen av 2009 var det 130 riksvegferjestrekninger fordelt på 91 ferjesamband der staten kjøpte ferjetjenester. De tre strekningene i sambandet Svolvær – Skutvik, via Skrova, ble fra og med 01.01.2009 omklassifisert til fylkesvegsamband. I tillegg erstattet Finnfast og Atlanterhavstunnelen to strekninger.

Av de 130 riksvegferjestrekningene var 11 klassifisert som stamvegstreknings. Hver stamvegstrekning utgjør ett samband. På øvrig riksvegnett var det 119 riksvegferjestrekninger, fordelt på 80 ferjesamband. Ved utgangen av 2009

oppfylte alle strekningene målene satt i Nasjonal transportplan 2006–2015 for åpningstid, 81,6 pst. for frekvens og 88,3 pst. for gjensitting.

Statens vegvesen lyste ut 25 samband på anbud i 2009. Fire samband der staten kjøpte ferjetjenester, var ikke lyst ut på konkurranse i 2009.

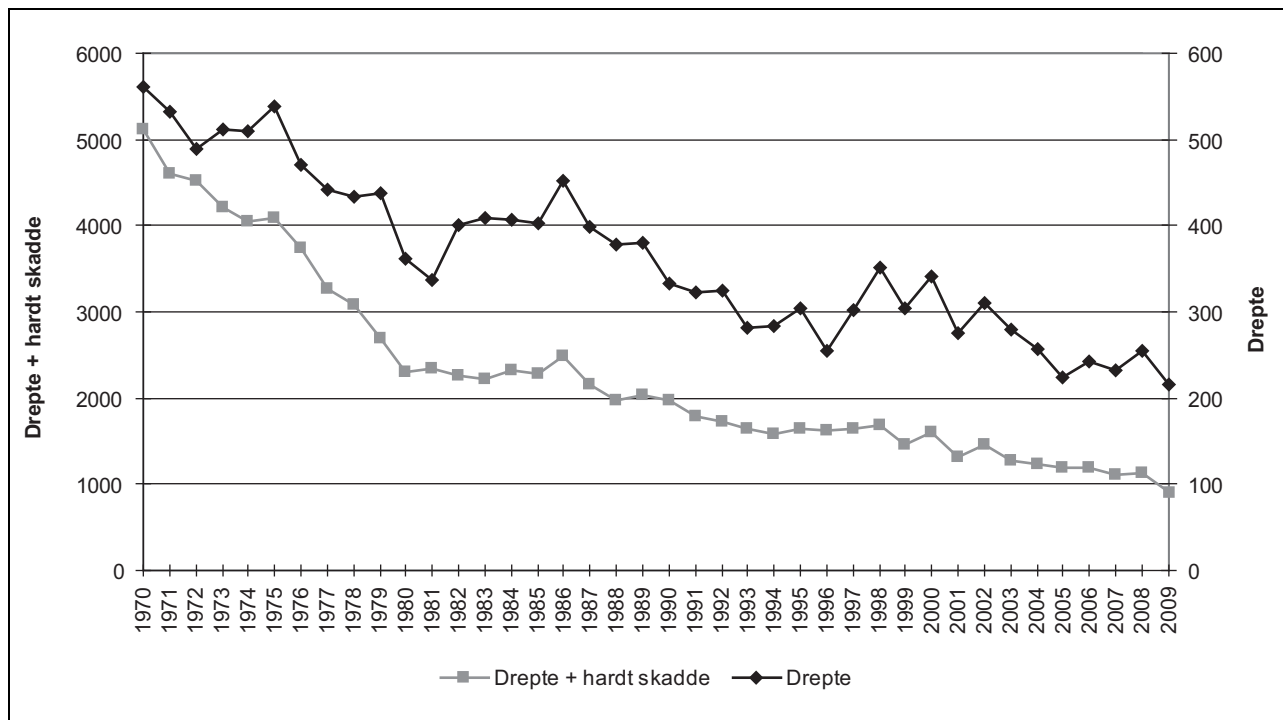
Trafiksikkerhet

I 2009 omkom 212 personer i vegtrafikkulykker, mens det i 2008 var 255 personer. Antall hardt skadde gikk ned fra 867 i 2008 til 751 i 2009. En må tilbake til 1954 for å finne et lavere antall omkomne i vegtrafikkulykker.

Samferdselsdepartementet la i 2009 opp til en styrking av satsingen på trafiksikkerheten gjennom en sammensatt og målrettet trafiksikkerhetspakke innenfor investeringer, drift og vedlikehold, samt trafikant- og kjøretøyrettede tiltak. I St.prp. nr. 1 (2008–2009) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på om lag 55 færre drepte og hardt skadde. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2009 viser en reduksjon på 47 drepte og hardt skadde. Forskjellen skyldes i hovedsak at den trafiksikkerhetsrettede virksomheten innenfor trafikant- og kjøretøyområdet ble lavere enn planlagt.

Beregnet resultat for fireårsperioden 2006–2009 viser en samlet virkning av gjennomførte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområder på om lag 115 færre drepte og hardt skadde. Målsettingen i Nasjonal transportplan 2006–2015 var at det i fireårsperioden skulle gjennomføres tiltak med en samlet virkning på 180 færre drepte og hardt skadde, hvilket betyr en måloppnåelse på om lag 65 pst. Forskjellen mellom mål og resultater i perioden skyldes i hovedsak at den trafiksikkerhetsrettede innsatsen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært lavere enn det som var forutsatt. I tillegg er beregnet virkning av gjennomførte trafiksikkerhetsinvesteringer noe lavere enn det som var lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram 2006–2009.

Det ble i 2009 gjennomført ulykkesreduserende tiltak på til sammen 774 km ulykkesbelastet riksveg. Dette var noe lavere enn målet på 822 km. Målet i handlingsprogrammet var at det skulle gjennomføres tiltak på i alt 2 200 km i perioden 2006–2009. Det ble gjennomført ulykkesreduserende tiltak på 2 130 km ulykkesbelastet riksveg, noe som tilsvarer en måloppnåelse på 97 pst.



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

I 2009 ble det bygget midtrekkverk på 20 km to- og trefelts veger, som er noe under målsettingen på 25 km. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i framdrift på noen strekninger. Totalt i perioden 2006–2009 ble det bygd midtrekkverk på 60 km to- og trefelts riksveg, mens målet i handlingsprogrammet var 52 km.

Forsterket midtoppmerking er tiltak der formålet er å skape større avstand mellom kjøretøylene. Dette omfatter merket sperreområde, midtmarkering og fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen. Tiltaket krever mindre vegbredde enn ved bygging av midtrekkverk. I 2009 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 137 km riksveg.

De fleste trafikant- og kjøretøyrettede tiltak bidrar til trafikksikkerhet. Tiltakene med størst effekt blir prioritert. Dette gjelder i hovedsak kontrollvirksomheten, tiltak som bidrar til bedre føreropplæring og holdningsskapende arbeid. I 2009 ble det brukt om lag 157 mill. kr til slike tiltak, mens planlagt innsats var på 207 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. mangel på personell med tilstrekkelig kompetanse.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken i 2009 var på 89,2 pst. innenfor tettbygd strøk og 92,6 pst. utenfor tettbygd strøk. Resultatene omfatter kun lette kjøretøyer. Den langsiktige trenden for bilbeltebruk er positiv, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Målet for 2010 er at minst 90 pst. skal bruke bilbelte

innenfor tettbygd strøk og at minst 94 pst. skal bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk. Fra 01.07.2009 ble gebyret for manglende bruk av bilbelte og sikring av barn i bil økt fra 750 kr til 1 500 kr som et virkemiddel for å øke bilbeltebruken.

Tilstandsundersøkelsene viser videre at 82,6 pst. av alle tunge kjøretøyer som ble kontrollert i undersøkelsene, hadde godkjente bremses i 2009. Dette er en videreføring av en positiv trend de siste årene fra 72 pst. i 2006 til 79,7 pst. i 2008. Målet var at minst 85 pst. av alle tunge kjøretøyer skulle ha godkjente bremses innen 01.01.2010.

I 2009 var de store adferdskampanjene rettet mot fart og fartsrelaterte ulykker og bilbeltebruk.

Gjennom EØS-avtalen er Norge forpliktet til å gjennomføre kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrift. I 2009 ble det utført totalt om lag 248 000 kontroller, som er 8 000 flere kontroller enn minstekravet.

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet omfatter bl.a. kjøretøyverksteder, kontrollorganer, bilforhandlere og trafikkskoler. Resultatene for 2009 viser at tilsynet med trafikkskoler og bilforhandlere hadde omtrent samme omfang som i 2008, mens tilsynet med kjøretøyverksteder lå noe høyere enn i 2008. Andel tilsyn med kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll ble nesten fordoblet fra 2008. Tilsynsobjekt og tilsynsystema er etter hvert blitt mer målrettet mot områder hvor det er grunn til å tro at forholdene ikke er tilfredsstillende.

Gjennomsnittlig ventetid ved myndighetskontroller har gått ned fra 2008. Dette skyldes i hovedsak at etterspørselen har vært mindre på grunn av en noe lavere omsetning av kjøretøy i 2009. For gjennomsnittlig ventetid ved bestilling av time for praktisk prøve er det store lokale variasjoner, men totalt sett viser resultatet at bestillingstid for førerprøve er lenger enn målsettingen. Årsaken til at en ikke har klart å holde akseptable bestillingstider er spesielt mangel på sensorer. Det har også vært en økning i antall førerprøver fra 2008 til 2009 med om lag 5 pst. For å få ned ventetidene ble det bl.a. tatt i bruk kvelder og helger.

For å sikre bedre kvalitet ved utførelse av oppgaver knyttet til kjøretøy og kontrollvirksomheten, er det innenfor trafikant- og kjøretøyområdet i 2009 blitt gjennomført kompetanseheving ved kjøretøy- og kontrollstudiet (KKS).

I forbindelse med ny opplæringsmodell i henhold til EUs tredje førerkortdirektiv, er det gjennomført sentrale kurs for førerprøvesensorer. Videre er arbeidet med en opplæringsmodell som både vil ivareta kravene til grunnutdanning og etterutdanning av sensorer, påbegynt. Dette arbeidet inkluderer også et opplegg for kompetanseheving for merkantilt tilsatte og de som har tilsynsoppgaver på trafikantområdet.

Gjennom kvalitetssikring av føreropplæringen, KRAFT-prosjektet, som ble iverksatt i 2007 og avsluttet i 2009, er det etablert regionale og lokale tiltak. Eksempler på tiltak er møter med trafikkskolene og samarbeid med trafikkskoleorganisasjonene for å sikre oppslutningen om føreropplæringen. Det har blitt brukt betydelige ressurser for å få føreropplæringen i tråd med intensjonene i forskrift og læreplaner.

Implementeringen av yrkessjåførutdanning ble i 2009 utvidet til også å omfatte alle nye lastebilsjåfører. Det er utarbeidet informasjonsmaterieell og drevet utstrakt informasjonsarbeid for å skape forståelse og motivasjon hos målgruppen.

Miljø og klima

Utslippene av klimagasser fra vegtrafikken har økt hvert år i perioden 1990–2007, men gikk noe ned i 2008 og i 2009 som følge av lavere utslipp fra bilparken og lav generell trafikkvekst. De tiltakene som er iverksatt, har redusert utslippene med anslagsvis 0,35–0,7 mill. tonn CO₂, jf. omtale i del III.

Statens vegvesen arbeider for å etablere et klimaregnskap. Som en del av etatens klimaregnskap pågår det utvikling av en beregningsmodell

for utslipp og energibruk fra bygging og drift av vegger. Modellen skal benyttes sammen med det øvrige verktøyet for beregning av konsekvenser av vegprosjekter. Metoden utvikles i samarbeid med Jernbaneverket, Avinor AS og Kystverket.

Arbeidet med å tilrettelegge for mer miljøvennlig bytransport er videreført med tiltak innenfor sykkel og kollektivtransport. Videre arbeides det med å øke kunnskapen om tiltak for overføring av gods fra veg til sjø og bane, bl.a. gjennom etatsprosjektet «Næringslivets transporter» og prosjektet «Grønn godstransport».

Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF) ledet i 2009/2010 arbeidet med Klimakur 2020, en analyse av kostnader og effekter av klimatiltak i alle sektorer. Statens vegvesen ledet arbeidet med sektoranalysen knyttet til transport. Klimakur 2020 hadde et mål om at sektoranalysen for transport skulle vise hvordan utslipp fra sektoren kunne reduseres med 2,5–4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter sammenliknet med referansebanen for 2020. Dette målet er i tråd med målet i klimameldingen.

I følge Klimakur gir økt bruk av biodrivstoff det største potensialet for utslippsreduksjon (i størrelsesorden 1,8–1,9 mill. tonn CO₂). Kjøretøyteknologi kan redusere utslippene med 0,8 mill. tonn CO₂. Totalt gir dette et potensial på 2,6–2,7 mill. tonn CO₂. Øvrige tiltak som gir effekt er økning av sykkelandelen, bedre kollektivtilbud i byer, økokjøring, lavere fartsgrenser og derav redusert gjennomsnittsfart for kjøretøyer og overgang til gassdrevne ferjer. Beregninger bekrefter at biltrafikken kan reduseres gjennom bruk av økonomiske virkemidler.

I 2009 ble antall personer beregnet utsatt for konsentrasjoner av svevestøv (PM₁₀) over det nasjonale målet for 2010 redusert med om lag 2 700 til 10 000. Dette gjelder personer bosatt langs riksvegnettet. Reduksjonen skyldes i hovedsak økt piggfriandel. Statens vegvesen og berørte kommuner gjennomfører målinger av luftkvaliteten langs vegnettet i en rekke byer og tettsteder. Målingene i 2009 viste at grenseverdien for PM₁₀ i forurensningsforskriften ble overskredet i Trondheim. I Oslo ble miljøfartsgrense 60 km/t i vinterhalvåret videreført på rv 4 Trondheimsveien, rv 150 Store Ringvei og E18 Drammensveien. I flere byer ble det gjennomført økt renhold, støvdempende salting samt tiltak for å forbedre miljøkvaliteten på strøsand. Piggdekkavgiften i Oslo, Trondheim og Bergen har siden den ble innført, ført til økt bruk av piggfrie dekk. Tellingene viser at piggfriandelen i 2009 varierte fra 18 pst. i Tromsø til 84 pst. i Oslo og 86 pst. i Bergen.

I 2009 økte beregnet støyplageindeks (SPI) langs riksveg med om lag 4 000 til 160 000. Økningen skyldes delvis trafikkvekst og noen forbedringer i datamaterialet. 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 døgnkvivalent støynivå over 40 dB økte med om lag 800 til 9 400 personer. Økningen skyldes dels forbedringer i datamaterialet og dels at virkningen av gjennomførte tiltak på boliger i henhold til kravene i forurensningsforskriften har blitt oppveid av trafikkveksten. Det gjøres stadig tiltak på boliger langs riksveg med et innendørs støynivå over grenseverdien på 42 dB. Det er imidlertid fortsatt en del boliger hvor det gjenstår støytiltak. For disse vil det bli tilbudt tiltak i 2010–2011.

Antall personer beregnet utsatt for konsentrasjoner av NO₂ over det nasjonale målet for 2010 ble i 2009 redusert med om lag 1 400 personer til 5 000. Reduksjonen skyldes i hovedsak utskifting til biler med lavere utslipp. Effekten av at nye kjøretøy gir lavere utslipp motvirkes av trafikkveksten. Luftkvalitetsmålingene viste at det er fare for overskridelse av grenseverdien for timemiddelkonsentrasjonen av NO₂ i Oslo og Trondheim, og av grenseverdien for årsmiddelkonsentrasjon i Oslo, Drammen, Stavanger, Trondheim og Bergen. Grenseverdiene gjelder fra 2010.

Som følge av ny forskrift om rammer for vannforvaltningen har Statens vegvesen videreført samarbeidet med regionale og lokale vannmyndigheter i 2009. FoU-prosjektet Salt SMART pågår fram til og med 2011. Prosjektet har som hovedmål å opprettholde framkommelighet og sikkerhet uten at salting gir uakseptable skader på miljøet. Saltforbruket på riksvegnettet vinteren 2008/2009 var på 200 000 tonn, mot 160 000 tonn vinteren før. Statens vegvesen igangsatte i 2009 prosjektet «Vegvær». Det er et beslutningsstøttesystem for drift av vegnettet, basert på sanntidsdata fra Statens vegvesens og Meteorologisk institutts værstasjoner og prognoser for vær og føre på vegnettet. Systemet skal bl.a. bidra til å gi et bedre grunnlag for å vurdere når det bør saltes. Det gjøres også oppfølgende undersøkelser om konsekvenser for vegetasjon langs veg, og det arbeides med prinsipper for vegetasjonsbruk på saltutsatte strekninger.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) ble vedtatt i 2009. Loven vil medføre nye utfordringer, både for planlegging av nyanlegg og drift av eksisterende infrastruktur. Myndighetene har vedtatt en «Tverrsektoriell nasjonal strategi og tiltak mot fremmede skadelige

arter». Planen følges opp av Statens vegvesen i form av risikokartlegging, handlingsplaner og tiltak, retningslinjer og kompetanseheving. Statens vegvesen gjennomfører etterundersøkelser av vilttiltak tilknyttet riksvegnettet, for å få en total oversikt over omfang og virkning av slike tiltak.

Arbeidet med å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø, dyrket jord og estetikk ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veganlegg ble videreført i 2009. Statens vegvesen har utarbeidet mal og veileder for å lage såkalt Ytre miljø-plan (YM-plan), som skal sikre ivaretagelse av miljøkrav i alle faser av et prosjekt. Malen omhandler ti grunnleggende miljøtemaer og gir byggherren god beslutningsstøtte under både planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Krav til utarbeidelse av YM-plan skal sikre at nødvendig kartlegging og risikovurdering av forhold i det ytre miljø blir foretatt før igangsettelse av et prosjekt. Den vil gi verdifull grunnlagsinformasjon når løsning for prosjektet skal velges og konkurransegrunnlag utarbeides. YM-plan danner således grunnlag for målstyring, og gir føringer for valg i anskaffelsen.

Vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2009, førte til inngrep i eller nærføring til 3 daa naturreservat, 2 km vassdragsbelte langs vernede vassdrag, 5 vernede eller foreslått vernede kulturminner, 13 daa vernet eller foreslått vernet kulturmiljø, 1 da kulturellandskap av nasjonal verdi og 5 km strandsoner, samt nedbygging av om lag 1 150 daa dyrket jord.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner er fulgt opp gjennom Riksantikvarens fredning av 51 veganlegg og Statens vegvesens arbeid med forvaltningsplaner. I forbindelse med kulturminneåret 2009 gjennomførte Statens vegvesen 30 ulike arrangementer landet rundt knyttet til objekter i verneplanen.

Universell utforming

Statens vegvesen har som målsetting å ivareta hensyn til alle brukergrupper i trafikksystemene gjennom bruk av prinsippene for universell utforming ved planlegging, bygging og drift av vegsystemet. De investeringstiltak som gjennomføres, skal utformes slik at løsningen kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsevne. Drift og vedlikehold må gjennomføres slik at de universelle løsningene opprettholder sin tiltenkte funksjon.

Statens vegvesen bidrar gjennom riksvegbudsjettet til at det blir gjennomført kollektivtiltak som gjør det enklere å bruke kollektivtransport.

Dette gjelder i særlig grad utvikling av universelt utformede knutepunkter/ holdeplasser. To store knutepunkter, Oslo S Vaterland og Lysaker, ble åpnet i 2009. I disse ivaretas prinsippene om universell utforming.

I anbudskonkurransene som er gjennomført innenfor ferjedriften, er det stilt krav til universell

utforming som går lengre enn eksisterende forskriftskrav. Spesielt for samband med over 25 minutters overfartstid er kravene skjerpet bl.a. knyttet til utforming og adkomst til toaletter.

Statens vegvesen administrerer ordningen Tilskudd til tilgjengelighetstiltak. Det vises til omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	¹ Regnskap 2009	² Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
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>	8 558 676	6 178 600	7 170 100
25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene		500 000	
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	336 496	441 000	443 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	7 535 369	5 110 400	5 498 400
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30³</i>	403 873	850 000	524 800
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	442 161	235 200	142 100
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>		132 000	120 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>		150 000	110 000
60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	2 344		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		28 000	103 800
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet ³			526 300
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 656 212	436 000	446 400
Sum kap. 1320		18 935 131	14 061 200	15 084 900

¹ Tallene i tabellen er regnskapstall for riksvegnett før forvaltningsreformen.

² Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 70 mill. kr, post 29 er økt med 59 mill. kr, post 30 er økt med 130 mill. kr, post 61 er redusert med 3 mill. kr og post 72 er redusert med 0,7 mill. kr, jf. Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010).

³ Post 31 omfatter til og med 2010 midler til rassikring både på riks- og fylkesvegnettet. Fra og med 2011 bevilges tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet over post 62. Bevilgningen på post 31 i 2010 var i utgangspunktet fordelt med 350 mill. kr og 500 mill. kr til hhv. riks- og fylkesveger. Innenfor denne bevilgningen er 70 mill. kr omdisponert fra fylkes- til riksveger. Midlene forutsettes nyttet til riksvegprosjektet E39 Hjartåberga, jf. nærmere omtale i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2011 for Statens vegvesen er på 15 084,9 mill. kr, en økning på 1 523,7 mill. kr

eller 11,2 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2010 sett bort fra bevilgningen til post 25 i 2010.

I budsjettforslaget legges det opp til en høyere oppfølgingsgrad på post 23 enn på investeringspostene. Det skyldes de store behovene på post 23

som følge av etterslepet i vedlikeholdet, samt behov for midler som følge av kostnadsøkning på driftskontrakter utover generell prisstigning, trafikkøkning og nye veganlegg.

Regjeringen foreslår å øke innsatsen til post 23 med 991,5 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2010. Den økte innsatsen vil føre til at driftsstandarden blir på minst samme nivå i 2011 som i 2010. Basert på dagens beregningsmodeller vil rammen til vedlikehold i 2011 stanse veksten i vedlikeholdsetterslepet.

Budsjettforslaget for post 30 innebærer en økning på 388,0 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2010. Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettrammen for 2011 må derfor benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, inkludert fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2011. Programområdene er gitt særlig prioritet. Dette gjelder spesielt trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer og planlegging. Det foreslås også statlige og eksterne midler til start av flere større prosjekter (over 100 mill. kr) i 2011.

Regjeringen legger også i 2011 opp til en betydelig innsats til rassikring med totalt 1 051,1 mill. kr for riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dette fordeles med 524,8 mill. kr til riksvegnettet på post 31 og 526,3 mill. kr til fylkesvegnettet på post 62.

I tillegg til de statlige bevilgningene til riksveginvesteringer i 2011 er det lagt til grunn 3 530 mill. kr i ekstern finansiering, fordelt med 50 mill. kr i forskudd, 30 mill. kr i tilskudd og 3 450 mill. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene.

Det foreslås budsjettert med 446,4 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester i 2011. Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbud i 2011 som i 2010. Det er lagt opp til en takstøkning på 3,1 pst. De fleste av ferjene som i dag trafikkerer riksvegsambandene, vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming pr. 01.01.2011. Det er forventet en ytterligere forbedring når de siste sambandene starter med anbudsdrift i 2012 og 2013.

Nedenfor gis en postvis omtale av hvilke tiltak og strategier Samferdselsdepartementet vil iverksette i 2011 for å oppfylle de overordnede målene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 (2019) ble fastsatt etter at budsjettet for 2010 var lagt fram. Statens vegvesen har derfor satt den økonomiske rammen for første året i handlingsprogrammet lik forslag til budsjett for 2010, mens rammen er lik for hvert av de tre siste årene i perioden 2010–2013.

Det er enkelte avvik mellom St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013. Dette gjelder både fordeling mellom poster og innenfor den enkelte post. Rammen til post 30 er redusert med i gjennomsnitt 125 mill. kr pr. år for å kunne øke rammene til post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, slik at disse prosjektene kan få så rask fremdrift som mulig, jf. Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009). Videre er det foretatt endringer innenfor post 30 som følge av at det nasjonale turistvegsprosjektet skal finansieres innenfor Samferdselsdepartementets budsjett, uten at rammeoverføringen til fylkene reduseres, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009). I tillegg har kostnadsendringer for flere store prosjekter gjort det nødvendig å foreta enkelte omprioriteringer.

Etterfølgende tabell viser gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år, bevilgning 2010 inkl. Revidert nasjonalbudsjett, forslag 2011 og oppfølgingsprosent etter to år. Oppfølgingsprosenten er beregnet som andel etter to år av den totale planrammen for perioden 2010–2013 og utgjør 46,8 pst. Forslaget for 2011 er ledd i en opptrappingsplan som skal føre til at planrammen for 2010–2013 i Nasjonal transportplan blir fulgt opp, jf. omtale innledningsvis.

Mill. 2011-kr

Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2010–2013 ¹	Bevilgning 2010	Forslag 2011	Diff. mot NTP-ramme etter to år	Oppfølging av NTP i pst. etter to år
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 740,7	6 442,3	7 170,1	131,0	50,5
29	Vederlag til OPS-prosjekter	449,0	512,0	443,0	57,0	53,2
30	Riksveginvesteringer	6 055,7	5 355,7	5 498,4	-1 257,3	44,8
31	Rassikring	524,8	429,2	524,8	-95,6	45,4
36	E16 over Filefjell	269,6	134,9	120,0	-284,3	23,6
37	E6 vest for Alta	181,4	153,3	110,0	-99,5	36,3
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene ²	248,0	25,0	103,8	-	-
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet ³	524,8	439,5	526,3	-83,8	46,0
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	449,5	448,8	446,4	-3,8	49,8
Sum kap. 1320		15 443,5	13 940,7	14 942,8	-1 636,3	46,8
Ekstern finansiering ⁴		6 000,0	5 760,0	3 530,0	-2 710,0	38,7
Totalt		21 443,5	19 700,7	18 472,8	-4 346,3	44,5

¹ I tråd med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det forutsatt en overføring av midler fra post 30 til postene 36 og 37. Dette utgjør i gjennomsnitt 125 mill. kr pr. år.

² Det regnes ikke oppfølgingsprosent for post 61, jf. at renten varierer og at det er aktivitetsnivået som ordningen genererer som er det sentrale. Ordningen inngår i Stortingets NTP-vedtak og er tatt med i NTP-oppfølgingen totalt.

³ Midler til tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet er overført til post 62 fra og med 2011. Midlene til fylkesvegnettet for 2010 som er bevilget på post 31, er teknisk ført på post 62 for sammenligningens skyld. 71,5 mill. kr av bevilgningen til fylkesveger i 2010 er omdisponert til rassikring på riksvegnettet. Midlene forutsettes nytt til riksvegprosjektet E39 Hjartåberga, jf. nærmere omtale i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

⁴ Avviket skyldes i hovedsak at vedtaket av nye bompengeprojekter ikke skjer så raskt som en fordeling tilsier av forutsatte eksterne midler i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 med et likt beløp pr. år.

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

Det foreslås bevilget 7 170,1 mill. kr i 2011. Dette er en økning på 991,5 mill. kr eller 16 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Med dette vil 50,5 pst. av planramma for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter to år.

Midlene på post 23 benyttes til overordnet ledelse og strategisk planlegging, trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger inkl. statens kostnader knyttet til forvaltning av riks- og fylkesveger (sams vegadministrasjon), samt forskning og utvikling (FoU) og drift av Norsk vegmuseum.

Trafikktilsyn

Til trafikktilsyn foreslås det benyttet 1 653 mill. kr, en økning på om lag 6,3 pst. fra budsjett 2010. Økningen vil gå til utviklingen av Autosys.

Innen trafikanter og kjøretøyområdet er 80 pst. av arbeidet som utføres på trafikkstasjonene, i hovedsak knyttet til tjenester. Dette omfatter bl.a. førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroller i hall, samt registrerings- og vognkortbehandlinger. Resterende oppgaver er utekontroll, innsats for å bedre føreropplæringen, tilsyn med virksomheter underlagt regelverket for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon m.m.

Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 legger opp til en opptrapping til trafikk-

sikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak i 2011. Målrettet utekontroll skal prioriteres på steder og til tider der trafikksikkerhetsgevinsten forventes å være spesielt høy. Bilbeltekontroll og kontroll av bremses på tunge kjøretøy står sentralt i arbeidet for å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Norge er gjennom EØS-avtalen pålagt å kontrollere tre pst. av sjåførdøgnene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Kontrollene utføres av politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen skal gjennomføre totalt 360 000 kontroller i 2011, som er en videreføring fra 2010.

Statens vegvesen fører tilsyn med kjøretøyverksteder og er kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, trafikkskoler m.m. Tilsynet skal påse at virksomhetene oppfyller forskriftenes krav til etablering og drift, og sikre riktig kvalitet på arbeidet som utføres i virksomhetene. I 2011 skal innsatsen i større grad målrettes slik at områder hvor det erfaringsmessig viser seg at forholdene ikke er tilfredsstillende, skal prioriteres. Dette gjelder både ved valg av hvilket tilsynsobjekt som Statens vegvesen skal føre tilsyn med, og ved valg av tilsynsystema.

Evalueringen av føreropplæringen vil starte i 2011. Det innebærer evaluering, prøveprosjekt og erfaringsutveksling fra andre land. Dette vil kunne danne grunnlag for endringer i opplæringen i siste del av planperioden (2014–2019). Samtidig vil det i 2011 gjøres mindre justeringer og tilpasninger på bakgrunn av tilbakemelding fra bransjen m.fl. om den eksisterende modellen. Samarbeid med trafikkskolebransjen vil bidra til å heve kompetansen ved trafikkskolene slik at føreropplæringen kan fungere som forutsatt. Mengdetrening er en integrert del av føreropplæringen og har stor betydning for ulykkesrisikoen hos unge førere. Det er et mål at gjennomsnittlig antall timer privat øvingskjøring før føreprøven skal økes fra i underkant av 100 i dag til minst 140 innen 2014. For å oppnå økt mengdetrening vil Statens vegvesen i 2011 iverksette tiltak for å stimulere til et konstruktivt samarbeid mellom elev, trafikkskole og privat ledsager gjennom hele opplæringsperioden.

Andelen eldre bilførere øker betydelig i årene som kommer. Denne gruppen har behov for særskilte opplærings- og informasjonstiltak. Kursene Bilfører 65+ har vist seg å være et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppen førere. Statens vegvesen vil i 2011 motivere til økt deltakelse på disse kursene.

Statens vegvesen opplever en økning av ulike former for ulovligheter innen trafikantområdet;

bl.a. bruk av falsk identitet i forbindelse med førerprøver, falske utenlandske førerkort og tilbud om trafikkopplæring fra personer uten nødvendig godkjenning. Innenfor kjøretøyområdet øker svin delen i forbindelse med godkjenning av kjøretøy og ulovlig verkstedsdrift i både godkjente og ikke-godkjente verksteder. Statens vegvesen vil i 2011 videreføre arbeidet for å avdekke og begrense slike ulovligheter. Dette skal bl.a. gjøres gjennom bedre kontrollmetoder, heving av de ansattes kompetanse og utvidet samarbeid med andre myndigheter. Det skal arbeides videre med bl.a. utvikling av datasystem og oppfølging av statistikkmateriale som grunnlag for målretting av tilsyns- og kontrollvirksomheten.

Fra og med 2011 skal yrkessjåfører innen persontransport gjennomføre etterutdanning. Dette vil for Statens vegvesen medføre økt omfang av saksbehandling og veiledning i forbindelse med godkjenning av læresteder. EU-regelverket stiller krav til rapportering, og det forutsettes tilstrekkelig kvalitetssikring av data om implementering av internasjonalt regelverk. For at ordningen skal fungere etter intensjonen er det behov for omfattende informasjonstiltak.

EUs tredje førerkortdirektiv implementeres i 2011 og trer i kraft i 2013. Dette direktivet stiller bl.a. krav til grunn- og etterutdanning for sensorer, endrede opplæringskrav til motorsykkelførere og førere av kjøretøy med tilhenger, samt 10 eller 15 års administrativ gyldighet for førerkort.

Statens vegvesens arbeid med dybdeanalyser av alle dødsulykker gir økt informasjon om årsakssammenhenger ved ulykker. Økt kunnskap gir bedre grunnlag for å prioritere mellom ulike tiltak. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med ulykkesanalyser i 2011.

Statens vegvesen vil videreføre strategien med å satse på et fåtall større nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med en varighet over flere år. Ved valg av tema for kampanjene legges det vekt på at det skal være innenfor områder der en endring fra uønsket til ønsket adferd vil kunne redusere antall drepte eller hardt skadde. I 2011 vil det viktigste være å videreføre kampanjen innenfor temaene fart og fartsrelaterte ulykker, samt bilbeltebruk.

Europaparlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 om vilkår for adgang til yrket som vegtransportør stiller krav til å opprette et felles elektronisk register over vegtransportører. Registeret skal være operativt nasjonalt i løpet av 2011 og for EU-/EØS-området innen 04.12.2012.

Statens vegvesen skal som en følge av EU-direktiv om energimerking av kjøretøy, sette i drift en internettløsning for enklere å kunne velge mer

sikre og mindre miljøbelastende kjøretøy. Løsningen kalles «nybilvelger» og vil gi nybilkjøpere av person- og varebiler på det norske markedet hjelp til å kunne velge et sikkert kjøretøy med lavest mulig CO₂-utslipp.

Vegdirektoratet fastsatte 11.06.2001 forskrift om energimerking mv. av nye personbiler. Forskriften innebærer at det ved annonsering og i forbindelse med salg av nye personbiler skal opplyses om drivstofforbruk og CO₂-utslipp. For å bedre kontrollen med forskriften skal det etableres en egen tilsynsordning med Statens vegvesen som tilsynsmyndighet. Det må gjennomføres forskriftsendringer bl.a. for nærmere regulering av tilsynsorganisering og sanksjoner. Det må også utarbeides nærmere retningslinjer for tilsynet. Det legges opp til at tilsynet vil være operativt i første halvår 2012. Minimumsbehovet for ressurser til slikt tilsyn, inkludert forskriftsarbeid, er anslått til tre årsverk.

EU har vedtatt en forordning om CO₂-utslipp for biler med bl.a. plikt for registreringsmyndighetene til å rapportere CO₂-utslippet til alle personbiler som registreres første gang i EU/EØS-området til EU-kommisjonen. Rapporteringen er grunnlaget for oppfølging av at bilprodusentene oppfyller forordningens krav til gjennomsnittlig CO₂-utslipp for biler. Forordningen forutsetter en første rapportering av CO₂-utslipp i 2011 med data for biler registrert i 2010.

Statens vegvesen har fokus på å holde akseptable ventetider. Det er likevel perioder på året med betydelig større pågang fra publikum, og det arbeides kontinuerlig med å forbedre ventetidene på Statens vegvesens tjenestetilbud i disse periodene.

Statens vegvesen skal i 2011 utrede mulighetene for å etablere en godkjenningsordning for amatørbygde biler og motorsykler, etter modell av tilsvarende ordning i andre europeiske land. Omfanget av ordningen må vurderes nærmere, herunder hvilke unntak den skal baseres på, og det må sees nærmere på om det ut fra trafikksikkerhetshensyn bør legges begrensninger på bruk av kjøretøy som blir godkjent etter en slik ordning. Det må også vurderes om en slik ordning kan innføres uten at dette vil være i strid med EØS-avtalen.

Drift og vedlikehold av riksveger

I 2011 er det foreslått avsatt om lag 5 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksvegnettet, som er en økning på om lag 880 mill. kr eller 21,1 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Dette inkluderer

også midler til forvaltning av vegnettet. Det er forutsatt benyttet om lag 1,9 mrd. kr til drift av vegnettet som er en økning på 200 mill. kr eller 11,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Til vedlikehold er det forutsatt benyttet om lag 1,55 mrd. kr som er en økning på 580 mill. kr eller 60,0 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Til å dekke Statens vegvesens regioners utgifter til sams vegadministrasjon er det nødvendig å nytte om lag 1,3 mrd. kr. I tillegg til dette dekkes om lag 0,3 mrd. kr av Vegdirektoratets utgifter over post 23.

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at et veganlegg skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon m.m. Midler til drift prioriteres slik at kvaliteten på driften av riksvegnettet kan opprettholdes. Målsetningen for driften er at trafikantene tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten, prioriteres høyest. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Videre prioriteres driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten. Det skal legges til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å ivareta god framkommelighet må driften være til rett tid og utføres med riktig kvalitet.

Driftskontraktene (tidligere funksjonskontrakter) omfatter hovedsakelig alle oppgaver som inngår i den daglige driften av vegnettet, inklusive fortau og gang- og sykkelveger. I tillegg inngår noen vedlikeholdsoppgaver. Utlysningen av driftskontrakter i 2010 resulterte i et kostnadsnivå som var om lag 87 pst. høyere enn nivået i kontraktene fra 2005 som ble avløst. Det er krevende å sammenligne kontraktene fordi innholdet er endret i forbindelse med den nye utlysningen. Kostnadsøkningen skyldes en rekke forhold, bl.a. skjerping av kvalitetskrav, åpning av nye veger, endret vinterstrategi fra vinterveg til bar veg, samt en betydelig prisøkning som følge av entreprenørenes erfaringer med hva det faktisk koster å drifte vegnettet i løpet av kontraktsperioden. Dette medfører en økning på om lag 250 mill. kr til drift i 2011 for å videreføre driftsstandarden fra 2010. Forbedret oppfølging av driftskontraktene står sentralt i Statens vegvesens arbeid. Det vises til omtale under Andre saker.

Det er behov for økte midler til byggherrevirksomheten. For å legge til rette for mer strategisk

og langsiktig tenkning vil Statens vegvesen vurdere organiseringen av oppfølgingen av driftskontraktene. Sammen med den nye organiseringen av Statens vegvesen fra 2010, er dette forventet å gi en mer effektiv og enhetlig styring av kontraktene. Endelig organisering av byggherrevirksomheten vil bli gjort i samråd med fylkeskommunene.

Vedlikehold av vegnettet innebærer tiltak for at den fysiske infrastrukturen blir tatt vare på. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler og tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til å sikre god trafikkssikkerhet, god framkommelighet, god tilgjengelighet inklusive universell utforming og godt miljø.

Avsetningen til vedlikehold i 2011 innebærer en betydelig økning i aktivitetsnivået. Basert på dagens beregningsmodeller vil budsjettforslaget for 2011 stanse veksten i forfallet. Budsjettforslaget representerer dermed brudd i en langsiktig trend. Det er knyttet usikkerhet til beregninger av vedlikeholdsbehovet. Dette skyldes bl.a. at en for en del konstruksjoner og tunneler er kommet til et stadium der vedlikeholdsbehovet akselererer. Det er vanskelig å forutsi denne utviklingen.

Statens vegvesen har derfor på oppdrag fra Samferdselsdepartementet satt i gang et større arbeid for å analysere etterslep og vedlikeholdsbehov. I dette inngår en analyse av behovet for vedlikehold og reinvesteringer av bruer og tunneler på riks- og fylkesvegnettet. Analysene vil foreligge i løpet av vinteren 2010/2011. Det arbeides samtidig med en mer detaljert kartlegging av behovet for midler innenfor øvrig drift og vedlikehold som vil inngå i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Størrelsen på forfallet har betydning for nivået på de løpende vedlikeholdsoppgavene.

Med budsjettforslaget vil ikke vedlikeholdsetterslepet knyttet til vegdekker øke i 2011. Basert på gjeldende prisforutsetninger og gjennomsnittlig vegbredde er det beregnet at det vil kunne bli lagt om lag 1 000 km asfalt. For å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene er det nødvendig å rense grøfter og dreneringssystem langs vegene. Vegkroppens bæreevne er avhengig av at den holdes fri for vann. Vannansamlinger i grøftene kan føre til skader også oppover i vegkroppen. Dette svekker vegens bæreevne. Dette medfører risiko for telehiv som ødelegger vegdekket, og som gir dårligere framkommelighet og sikkerhet. Kostnadene til grøfting og drenering er betydelige. En del av økningen i midler til vedlikehold vil gå til økt satsning på denne type tiltak, i kombinasjon med legging av nytt dekke.

Store deler av de økte midlene prioriteres til vedlikehold av bruer og tunneler for å ivareta nødvendig trafikkssikkerhet, samt unngå stengning eller innføring av lastrestriksjoner. Forfallet knyttet til bruer og tunneler fører ofte til alvorlige skader som kan gi raske og uforutsigbare konsekvenser. Det er også avsatt investeringsmidler under programområdet mindre utbedringer til bl.a. utbedringstiltak i tunneler og rehabiliteringstiltak på bruer og ferjekaier, jf. nærmere omtale under post 30.

Statens vegvesen gjennomfører systematisk inspeksjon og vurdering av behov for vedlikeholdstiltak for tunneler og bruer for at vedlikehold blir gjennomført i tide. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet, slik at alvorlige hendelser ikke oppstår. En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. I tillegg er det siden 1985 blitt bygd flere lange tunneler på riksvegnettet med mye teknisk utstyr, herunder tunneler med høy trafikk i bymessige strøk og undersjøiske tunneler. Normal levetid for tunnelutstyret er 10–15 år. Dette medfører store og økende kostnader til reparasjoner og vedlikehold. Flere av bruene på riksvegnettet ble bygget på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder hvor det er behov for mer omfattende vedlikehold for å opprettholde bæreevne og trafikkssikkerhet.

Løpende vedlikehold av ferjekaier og oppretting etter uforutsette hendelser og skader er viktig for å ivareta trafikkssikkerhet og framkommelighet slik at ferjene kan legge til kai som forutsatt.

Med hensyn til effektiv ressursbruk legges det vekt på samordning mellom ulike vedlikeholdstiltak. I tillegg arbeides det med samordning mellom vedlikeholdstiltak og mindre investerings tiltak. Bl.a. er det behov for å se dekkelegging og forsterkning i sammenheng. Dette vil også være en fordel for trafikantene ved at de møter færre hindringer som følge av vegarbeid.

Innen 19.12.2010 vil Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/96/EF av 19.11.2008 om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen bli gjennomført som forskrift til vegloven. Direktivet setter krav til system og metode for sikkerhetsmessig gjennomgang av nye infrastrukturprosjekter/veganlegg og eksisterende veganlegg. Det tas sikte på å gjennomføre direktivet for alle riksveger. De metoder det vises til, som overordnet trafikkssikkerhetsgjennomgang, trafikkssikkerhetsrevisjon og inspeksjon og analyse av trafikkfarlige strekninger, gjennomføres allerede i dag. Utover at antallet trafikkssikkerhetsrevisjoner økes, antas direktivet

ikke å få vesentlige konsekvenser for dagens prioriteringer eller innsats.

Trafikksikkerhetsinspeksjoner avdekker behov for tiltak innenfor drift, vedlikehold og investeringer. Den målrettede innsatsen for å redusere antall drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker videreføres. 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. Nivået til drifts- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner i budsjettet for 2010 videreføres i 2011.

Det er avsatt midler til miljøtiltak innenfor drift og vedlikehold i 2011 på om lag samme nivå som i 2010. Tiltakene omfatter utbedring av steder der vegnettet har negativ påvirkning på biologisk mangfold og vannkvalitet, herunder for eksempel åpning av fylling som sperrer vandringsvei for fisk, måling av luftkvalitet og tiltak mot fremmede arter. Videre inngår drift og vedlikehold av de statlige eide objektene i verneplanen for veger/bruere og vegrelaterte kulturminner som ikke ligger på det vegnettet som er i drift.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 443 mill. kr i 2011. 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. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2011 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 166 mill. kr, som finansieres med 96 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. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2005–2006). For 2011 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 153 mill. kr, som forutsettes finansiert med statlige midler.

Hele prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder stod ferdig i august/september 2009. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2007–2008). For 2011 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 324 mill. kr, som forutsettes finansiert med 194 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 5 498,4 mill. kr i 2011. Rammen i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 er om lag 500 mill. kr lavere enn i Nasjonal transportplan, bl.a. fordi det har vært nødvendig å øke rammene til post 36 og 37 innenfor den samlede rammen i Nasjonal transportplan. Forslaget innebærer at 44,8 pst. av rammen i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 vil være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 080 mill. kr i ekstern finansiering.

Etterfølgende tabell viser gjennomsnittlig ramme i handlingsprogrammet pr. år, bevilgning 2010 inkl. Revidert nasjonalbudsjett, forslag 2011 og oppfølgingsprosent etter to år. Oppfølgingsprosenten er andelen etter to år av den totale rammen i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013. Som vist tidligere, er det innenfor post 30 gjort en del omdisponeringer sammenliknet med Nasjonal transportplan, bl.a. som følge av at Nasjonale turistveger fortsatt skal finansieres over statsbudsjettet.

(i mill. 2011-kr)

	Handlings- program 2010–2013	Budsjett 2010	Forslag 2011	Oppfølging handlings- program i pst.
Store prosjekt	16 168	3 332,2	3 081,0	39,7
Programområder	6 704	1 524,3	1 961,5	52,0
– Mindre utbedringer	1 375	277,0	486,0	55,5
– Gang- og sykkelveger	972	153,3	230,0	39,4
– Trafikksikkerhetstiltak	2 409	682,2	545,0	50,9

(i mill. 2011-kr)

	Handlings- program 2010–2013	Budsjett 2010	Forslag 2011	Oppfølging handlings- program i pst.
– Miljø- og servicetiltak	416	53,1	108,0	38,7
– Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	520	66,4	125,0	36,8
– Planlegging	930	263,1	430,0	74,5
– Grunnerverv m.m	83	29,2	37,5	80,6
Sum rutefordelte midler	22 872	4 856,5	5 042,5	43,3
Ikke rutefordelte midler	1 349	437,3	455,9	66,2
– Nasjonale turistveger	480	105,0	120,0	46,8
– Kjøp av reservebrumateriell	61	15,3	10,0	41,3
– Til disposisjon for Samferdselsdepartementet	20	5,1	5,0	49,5
– Forskning og utvikling	210	51,1	50,0	48,3
– Felles etatsutgifter	577	260,8	270,9	92,1
Sum post 30	24 221	5 355,7	5 498,4	44,8

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettrammen for 2011 må derfor benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2011. Programområdene får en betydelig økning i 2011. De to første årene av planperioden er det gitt særlig høy prioritet til mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging. Budsjettforslaget gir rom for å starte flere nye store prosjekter.

Store prosjekter

Det foreslås bevilget 3 081 mill. kr til store prosjekter i 2011. Med dette vil 39,7 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 2 750 mill. kr i ekstern finansiering.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2011 er høyt. 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 2011:

- E39 Vigeland – Osestad, strekningen Fardal – Osestad i Vest-Agder
- E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset i Akershus og Hedmark

- Rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal
- Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland.

Det foreslås statlige eller eksterne midler til oppstart av følgende store prosjekter (over 100 mill. kr):

- E18 Sydhavna i Oslo
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud, forutsatt Stortingets tilslutning til bompengeprogger, jf. Prop. 157 S (2009–2010)
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E105 Storskog – Hesseng i Finnmark.

Oppstart av E18 Sydhavna i Oslo er avhengig av at det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag når den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført, og før anleggsstart.

Det foreslås videre statlige midler med sikte på mulig oppstart av følgende store prosjekter (over 100 mill. kr) i 2011. Tildeling av statlige midler og oppstart av disse prosjektene forutsetter tilslutning til foreslått bompengeprogger:

- E18 Melleby – Momarken i Østfold

- E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal, jf. omtale av E136 Vågstrandstunnelen under post 31.

Under forutsetning av tilslutning til bompengeprogger kan det i tillegg vere mulig med anleggsstart med bompenger på følgende store prosjekter (over 100 mill. kr) i 2011:

- Rv 2 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E18 Gulli – Langåker i Vestfold
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal
- E16 Fønhus – Bagn i Oppland.

Det vil i 2011 også bli anleggsstart på flere store prosjekter som har bevilgning i 2010 til prosjektering, grunnerverv og evt. anleggsstart. Dette gjelder E39 Vågsbotn – Hylkje, E39 Lavik ferjekai og rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg.

Det er satt av midler til prosjektering, grunnerverv og andre forberedelser for en del prosjekter, der det ikke er fattet beslutning om anleggsstart. Dette framgår nærmere under den korridorvise omtalen av investeringsprogrammet.

Programområdene

Det foreslås bevilget 1 961,5 mill. kr til tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, planlegging og grunnerverv m.m. i 2011. Forslaget innebærer en sterk økning i bevilgningene til programområdene, og med dette vil 52,0 pst. av rammen i handlingsprogrammet vere fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 330 mill. kr i ekstern finansiering. Det gjennomføres også slike tiltak i forbindelse med de store prosjektene. I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Innenfor programområdene er mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak prioritert høyt de to første årene av planperioden. Prioriteringen av mindre utbedringer skyldes at det er et stort behov for midler til å ta igjen forfall, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, bruer og ferjekaier. Særskilte trafikksikkerhetstiltak gir meget god virkning i forhold til ressursinnsatsen. Prioriteringen av slike tiltak er derfor svært viktig for å sikre at målet for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i løpet av perioden 2010–2013 kan oppnås.

Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en vesentlig økning i rammene til riksveginvesteringer, både til store prosjekter og til tiltak

innenfor programområdene. Denne rammeøkningen sammen med høye kostnader knyttet til arbeidet med konseptvalgutredninger/KS1, innebærer at det er behov for mer midler til både planlegging og grunnerverv enn det som er lagt til grunn innenfor handlingsprogramrammene for 2010 og 2011.

Programområdene gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming har alle en betydelig økning fra 2010, men etter to år en noe lavere oppfølging enn gjennomsnittet. Samferdselsdepartementet forutsetter en sterkere satsing på disse tiltakstypene seinere i planperioden, slik at prioriteringene i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 blir fulgt opp.

Mindre utbedringer

Det foreslås bevilget 486 mill. kr til mindre utbedringer i 2011. Med dette vil 55,5 pst. av rammen i handlingsprogrammet vere fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 10 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil bli benyttet til tiltak for å ta igjen forfall, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, bruer og ferjekaier, samt forsterkning av vegkropp. 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. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

Gang- og sykkelveger

Det foreslås bevilget 230 mill. kr til tiltak for gående og syklende i 2011. Med dette vil 39,4 pst. av rammen i handlingsprogrammet vere fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 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. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak, særlig knyttet til skoleveger.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås bevilget 545 mill. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i 2011. Med dette vil 50,9

pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 80 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter. Prioriterte tiltak er bygging av midtrekkverk og etablering av forsterket midtoppmerking. Andre prioriterte tiltak er bl.a. utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikk-sikkerhetsinspeksjoner. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås bevilget 108 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2011. Med dette vil 38,7 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser i forhold til EUs vanddirektiv og ivaretagelse av biologisk mangfold. I tillegg er det satt av midler til bl.a. miljøgateprosjekter. Innenfor dette programområdet er det også satt av midler til bygging og oppgradering av hvileplasser for tungtrafikken.

Tiltak for kollektivtransport og universell utforming

Det foreslås bevilget 125 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2011. Med dette vil 36,8 pst. av handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter. I tillegg er det satt av midler til bl.a. bygging av kollektivfelt. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak, særlig knyttet til oppgradering av knutepunkter.

Planlegging

Det foreslås bevilget 430 mill. kr til planlegging i 2011. Med dette vil 74,5 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 40 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil bli benyttet til planlegging av prosjekter som skal gjennomføres i perioden 2010–2013. I tillegg skal det utarbeides overordnede pla-

ner og langsiktige utredninger for aktuelle investeringer etter 2013. Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en vesentlig økning i rammene til riksveginvesteringer, både til store prosjekter og til tiltak innenfor programområdene. Denne rammeøkningen sammen med høye kostnader knyttet til arbeidet med konseptvalgutredninger/KS1, innebærer at det er behov for mer midler til planlegging enn lagt til grunn innenfor handlingsprogramrammene for 2010 og 2011.

Grunnerverv m.m.

Det foreslås bevilget 37,5 mill. kr til grunnerverv m.m. i 2011. Med dette vil 80,6 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år.

Midlene vil bli benyttet til grunnerverv før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer.

Nasjonale turistveger

Det foreslås bevilget 120 mill. kr til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2011. Med dette vil 46,8 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år.

Den vedtatte satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som skal utvikles til en turistattraksjon som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål. Gjennom økt trafikkgrunnlag og lengre oppholdstid for vegfarende turister legges det til rette for økt verdiskapning, særlig i distriktene.

I tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Verdifulle opplevelser» tas det sikte på samlet markedsføring av turistattraksjonen Nasjonale turistveger med alle 18 strekningene fra høsten 2011. Innen 2020 skal alle vegene utvikles til et kvalitetsnivå som kvalifiserer til status som fullverdige Nasjonale turistveger. Satsingen omfatter også oppgradering av særskilte attraksjoner.

Turistvegsatsingen forutsetter økonomisk medvirkning fra andre offentlige instanser og privat næringsliv. I 2010 og 2011 forutsettes bidragene fra andre aktører å utgjøre til sammen 50–60 mill. kr.

Næringsaktørene har ansvar for å skape aktiviteter og tilby opplevelser som støtter opp om strekningenes egenart. Landbruks- og matdepartementets initiativ for forbedring av mattilbudet langs Nasjonale turistveger ble startet for fullt i 2010 med Sognefjellet og Rondane som de to første prøvestrekningene. Nasjonale turistveger med sin kombinasjon av unik natur og nyskapende arkitektur benyttes ellers aktivt av Utenriksdeparte-

mentet og Innovasjon Norge i byggingen av Norges omdømme.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 524,8 mill. kr til rassikringstiltak på riksvegnettet i 2011. Inkl. foreslått tilskudd på 526,3 mill. kr til rassikringstiltak på fylkesvegnettet over post 62, vil 45,7 pst. av den samlede rammen til rassikring i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 med dette være fulgt opp etter to år. For post 31 innebærer forslaget en oppfølging på 45,4 pst. etter to år. I tillegg er det lagt til grunn 50 mill. kr i ekstern finansiering.

I 2011 legges det opp til anleggsstart på følgende store prosjekter (over 100 mill. kr):

- Rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland, forutsatt lokale vedtak om forskottering
- E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

Det er satt av statlige midler til mulig oppstart av E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Tildeling av statlige midler og oppstart forutsetter tilslutning til foreslått bompengesopplegg for E136 Tresfjordbrua/Vågstrandstunnelen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med E39 Hjartåberga så snart lokale avklaringer er på plass. Videre foreslås midler til videreføring av prosjekter og til anleggsstart på rv 70 Oppdølstranda og rv 80 Løding – Vikan.

Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 142,1 mill. kr i 2011, hvorav 57,8 mill. kr innenfor rammen i Nasjonal transportplan 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 200 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Ny E18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika stod ferdig i september 2010. Det gjenstår fortsatt arbeider med gater i dagen, rampetilslutninger ved Havnelageret samt bygging av Østre Tangent. Disse arbeidene vil pågå i 2011, parallelt med andre etappe. 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 120 mill. kr i 2011. Med dette vil 23,6 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år.

Innenfor denne rammen fullføres arbeidene på delstrekningen Eidsbru – Varpe bru i Oppland. I tillegg legges det opp til anleggsstart på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Videre er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell. Den lave oppfølgingsgraden i forhold til rammen i handlingsprogrammet skyldes at arbeidene ennå er i en oppstartfase. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 110 mill. kr i 2011. Med dette vil 36,3 pst. av rammen i handlingsprogrammet være fulgt opp etter to år.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Jansnes – Halselv. I tillegg legges det opp til anleggsstart på delstrekningen Mølnes – Kvenvik – Hjemmeluft, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Videre er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E6 vest for Alta. Den lave oppfølgingsgraden i forhold til rammen i handlingsprogrammet skyldes at arbeidene ennå er i en oppstartfase. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Bompenger, tilskudd, forskudd og refusjoner

For 2011 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre 3 530 mill. kr, fordelt med 50 mill. kr i forskudd, 30 mill. kr i tilskudd og 3 450 mill. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene. Ekstern finansiering i 2010 og 2011 ventes å utgjøre om lag 30 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013.

I 2009 ble det nyttet 8 530 mill. kr i ekstern finansiering, inkludert daværende øvrig riksvegnett. Av dette utgjør bompenger 6 513 mill. kr, forskudd 1 061 mill. kr og tilskudd 957 mill. kr.

For 2010 er det ventet stilt til rådighet om lag 5 500 mill. kr fra bompengeselskapene.

I tillegg til tallene over kommer bompenger til investeringer på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte 5,57 mrd. kr i bompenger i 2009. Dette er om lag 920 mill. kr mer enn året før. Pr. 01.07.2010 var det 59 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Siden 01.01.2009 er det vedtatt seks nye prosjekter og seks prosjekter er vedtatt utvidet. Fire prosjekter er avviklet.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 01.01.2010 var på om lag 700 mill. kr. I 2010 ventes det innbetalt om lag 100 mill. kr, mens det er forutsatt refundert om lag 120 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2010 ventes følgende å utgjøre om lag 680 mill. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til betaling av vederlag til OPS-prosjektene og riksvegprosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2011 gis en fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler, men slik at de totale refusjonsforpliktelsene ikke overstiger 1 500 mill. kr. Den foreslåtte rammen er uendret fra 2010.

Bindinger

Pr. 01.01.2011 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 18,1 mrd. kr, hvorav om lag 10,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2011 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 22,2 mrd. kr, hvorav om lag 11,9 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Inkludert refusjonsforpliktelser vil de totale statlige bindingene pr. 01.01.2012 utgjøre om lag 12,8 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 2011, 2012 og 2013 og de årlige bindingene i 2011 og 2012. Tabellen omfatter allerede igangsatte/vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2011, men ikke nye prosjekter etter 2011. I etterfølgende tabell er tilsvarende informasjon vist for prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr.

Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2011

	Bindinger pr. 01.01.2011	Behov/ Forslag 2011	Bindinger pr. 01.01.2012	Behov 2012	Behov 2013	Bindinger etter 2013
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	-	443	-	440	440	-
Post 30 Riksveginvesteringer ^{2 3}	7 700	3 600	9 100	4 100	2 400	2 600
- store prosjekter	6 800	2 900	8 200	3 400	2 200	2 600
- programområdene	900	700	900	700	200	0
Post 31 Rassikring ²	1 120	320	1 800	650	650	500
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	140	140	0			
Post 36 E16 over Filefjell ²	730	100	630	230	220	180
Post 37 E6 vest for Alta ²	470	100	370	200	130	40
Sum ekskl. refusjoner	10 160	4 703	11 900	5 620	3 840	3 320
Vedtatte refusjonsforpliktelser ⁴	950	100	850	100	100	650
Sum	11 110	4 803	12 750	5 720	3 940	3 970

¹ Årlige vederlag etter 2011 vil utgjøre om lag 440 mill. kr pr. år (løpende priser).

² Omfatter ikke nye prosjekter etter 2011.

³ I tillegg komme midler til planlegging, som er en forutsetning for å kunne gjennomføre investeringsprogrammet (om lag 400 mill. kr pr. år)

⁴ Omfatter ikke nye forskutteringsavtaler etter 2010.

Bindinger knyttet til riksvegprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr

Prosjekt	Tildelt før 2011				Forslag 2011				Anslag 2012				(i mill. 2011-kr)			
	Kostnads-ramme		Prognose for sluttkostnad		statlige midler		annen finansiering		statlige midler		annen finansiering		statlige midler		annen finansiering	
	ramme	sluttkostnad	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor																
<i>E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>	1 396	1 245	792	276	1 068	235	235	102	102	90			90			90
<i>E18 Krosby – Knapstad, inkl. forskottering/refusjon</i> ¹	972	915	10		10	20	20	300	300	485	50	50	350	485		485
<i>E18 Melleby – Momarken</i> ²																
<i>Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger</i>	1 816	1 700		30	30		150	150	150	560	400	400	550	560	410	970
<i>Rv 2 Kongsvinger – Slomarka</i> ³																
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger																
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>	6 250	5 889	2 108	2 866	4 974	142	200	342	290	290			283	283		283
<i>E18 Bjørvikaprojektet (post 35)</i>	2 288	1 753	685	1 025	1 710	40		40	3	3						
<i>E18 Kopstad – Gulli, inkl. forskottering/refusjon</i>	2 687	2 561		201	201		350	350	800	800			767	653	1 420	653
<i>E18 Gulli – Langåker, inkl. forskottering/refusjon</i> ³	1 952	1 853	89	741	830	210	290	500	190	410	113		113			113
<i>E18 Sky – Langangen</i>																
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim																
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>	1 194	1 107	405	47	452	380		380	240	82			82			82
<i>E39 Kvivsvegen, inkl. forskottering/refusjon</i>																
<i>Rv 9 Kristiansund – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsundal – Voss – Hella – Sogndal</i>	2 600	2 304		639	639		380	380	90	550	640	135	135	510	645	510
<i>Rv 13/rv 7 E39 Hardangerbrua</i>	1 281	1 186	133	215	348	55	125	180	130	270	400	225	225	220	445	220
<i>Rv 13/E16 Vossapakken, inkl. forskottering/refusjon (inkl. post 31)</i> ⁴																
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø																
<i>Rv 7 Hønefoss – Brinnes og rv 52 Gol – Borlang</i>	1 658	1 553		20	20		100	100	30	490	520	705	640	1 345		640
<i>Rv 7 Sogna – Ørgenvika, inkl. forskottering/refusjon</i> ³																
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>	830	787	82		82	80		80	230	395			395			395
<i>E16 Snedalsosen – Maristova – Borlaug (post 36)</i>																
KORRIDOR 6. Oslo Trondheim																
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>																
<i>E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen, inkl. forskottering/refusjon</i>	1 669	1 703	250	1 258	1 508	50	145	195	63				63			
<i>E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, inkl. forskottering/refusjon</i>	2 641	2 435	22	1 159	1 181	420	280	700	180	176	356	198	198			198
<i>E6 Øyer – Tretten, ekskl. fv 254-delen</i>	1 108	1 039	97	266	363	180	150	330	200	44	244	102	102			102
<i>E6 Nordre avlastningsveg, inkl. forskottering/refusjon</i>	1 646	1 642	905	661	1 566	44	32	76	205	205			205			205
<i>E6 Nidelv bru – Grillstad</i>	3 082	2 912	82	829	911	130	155	285	150	450	600	183	983	1 116		983
<i>Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen</i>	3 483	3 813	776	1 625	2 401	210	325	535	80	320	400	97	380	477		380
<i>E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger</i>																
<i>E136 Tresfjordbrua og Vågstandstunnelen</i> ²	1 191	1 103				28	130	158	220	180	400	243	302	545		302
<i>Rv 70 Oppdal – Kristiansund</i>																
<i>Rv 70 Oppdalstranda (post 31)</i> ⁵	998	908	41		41	200		200	270	397			397			397
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen																
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>																
<i>E6 Værnes – Kvithamar</i>	837	794	10	335	345	25	125	150	35	120	155	91	53	144		53
<i>Rv 80 Løding – Viken, inkl. forskottering/refusjon (inkl. post 31)</i> ³	615	526	51		51	40	130	170	91	70	161	134	55	189		55
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes																
<i>E6 Fauske – Nordbøstø med tilknytninger</i>	547	508	10		10	55		55	90	353			90			353
<i>E10 Solbjørneset – Hannøy</i> ⁵																
<i>E6 Nordbøstø – Kirkenes med tilknytninger</i>																
<i>E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft</i> ²	688	654	51		51	100	60	160	170	50	220	173	50	223		50

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 Foreløpig kostnads- og styringsramme. Anslag annen finansiering er avhengig av vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.³ Anslag annen finansiering er avhengig av vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. ⁴ Inkl. tildelinger innenfor rammen til E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger. ⁵ Foreløpig kostnads- og styringsramme.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, er det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det er lagt til grunn en årlig ramme på 2 mrd. kr i tiårsperioden. Ordningen er nærmere beskrevet i Prop. 1 S (2009–2010), s. 183–185.

Det foreslås en investeringsramme på 2 mrd. kr i 2011. Til rentekompensasjon foreslås det bevilget 103,8 mill. kr på post 61 i 2011. Dette skal dekke rentekompensasjon for helårsvirkning av rammene for 2010, og halvårsvirkning av rammene for 2011. Alle fylkeskommunene har søkt om full utnyttelse av foreslått investeringsramme både for 2010 og 2011. Etterfølgende rammer legges til grunn for beregning av rentekompensasjonen for 2011:

Fylke	Investerings- ramme for 2010 Mill. kr	Investerings- ramme for 2011 Mill. kr	Rente- kompensasjon for 2010 1000-kr	Rente- kompensasjon for 2011 1000-kr
Østfold	87	87	2 012	1 505
Akershus	139	139	4 811	1 406
Oslo	112	112	3 877	1 939
Hedmark	104	104	3 600	1 800
Oppland	83	83	2 874	1 437
Buskerud	92	92	3 184	1 593
Vestfold	69	69	2 389	1 195
Telemark	83	83	2 874	1 437
Aust-Agder	52	52	1 800	901
Vest-Agder	69	69	2 389	1 195
Rogaland	131	131	4 535	2 267
Hordaland	176	176	6 092	3 046
Sogn og Fjordane	139	139	4 810	2 406
Møre og Romsdal	131	131	4 535	2 267
Sør-Trøndelag	118	118	4 085	2 042
Nord-Trøndelag	92	92	3 185	1 593
Nordland	159	159	5 503	2 752
Troms	100	100	3 462	1 731
Finnmark	63	63	2 182	1 090
Sum	2 000	2 000	69 200	34 600

Faktisk utbetaling vil skje på grunnlag av faktisk forbruk og faktisk rentenivå etter gjeldende retningslinjer.

Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

I tråd med forutsetningene for forvaltningsreformen tildeles statlige midler til rassikringstiltak på fylkesvegnettet som tilskudd. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for finansieringen av prioriterte prosjekter, inkludert dekning

av ev. kostnadsøkninger. Samtidig gis fylkeskommunene anledning til å foreta omprioriteringer innenfor tildelte statlige rammer. Det er imidlertid en forutsetning at midlene benyttes til rassikringstiltak. Fra og med 2011 tildeles derfor midlene over en egen tilskuddspost, post 62.

I tråd med fastsatt tilskuddsprogram foreslås det bevilget 526,3 mill. kr til rassikringstiltak på fylkesvegnettet for 2011. Inkl. tilskuddet til rassikringstiltak på fylkesvegnettet over post 31 i 2010, innebærer dette en oppfølgingsgrad på 46,0 pst. etter to år av den totale rammen i perioden 2010–2013. Fordelingen mellom fylkene forutsettes å være i tråd med det som er lagt til grunn i tilskuddsprogrammet.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 446,4 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester i 2011. Dette er en økning på 10,4 mill. kr eller 2,4 pst. i forhold til saldert budsjett for 2010. Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbud i 2011 som i 2010. Det endelige rutetilbudet for de samband som ennå ikke er startet som anbudssamband, vil imidlertid være avhengig av resultatet fra forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapene for 2011. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 3,1 pst. fra 01.01.2011.

Samtlige riksvegferjesamband er nå lyst ut på anbud. Start av anbudsdrift på sambandene Brimnes – Bruravik og Festøya – Solavågen vil skje i 2011. Sambandet Halså – Kanestraum vil starte som anbudssamband 01.01.2012. Sambandene over Vestfjorden, Bodø – Værøy – Røst – Moskenes og Bognes – Lødingen, er lyst ut på konkurranse med krav om gassdrevne ferjer, og vil starte med anbudsdrift fra 01.01.2013. De tre riksvegferjesambandene som starter med anbudsdrift etter 2011, vil også i 2011 være gjenstand for forhandlinger.

Trafikkutviklingen i sambandet Mortavika – Arsvågen har vært vesentlig høyere enn forventet ved start av anbudsjordet. Med bakgrunn i dette bygges det en ny gassferje til sambandet. Det er lagt til grunn at ferjen trer inn som en tredje ferje i sambandet Mortavika – Arsvågen, samt at den skal kunne tjene som reserveferje ved Halhjem – Sandvikvåg. Det forventes at ferjen skal være i drift innen utgangen av 2011.

Ferjesambandet Moss – Horten er landets mest trafikkerte samband og har fram til 2010 vært betjent med tre ferjer. Det ble for sommerferien 2010 satt inn en fjerde ferje for å unngå kapasitetsproblemer i sambandet.

Konkurranseutsettingen har medført en modernisering av ferjeflåten. Dette har redusert sannsynligheten for havari og tekniske problemer, samt bedret ferjeflåtens miljøegenskaper. I perioden fra 2006 og fram til alle riksvegferjesamband er startet opp med anbudsdrift i 2013, vil 20 fartøy på de 18 riksvegferjesambandene være erstattet av nybygg. I tillegg vil flere fartøy som trafikkerer det nye fylkesvegnettet, også være erstattet med nybygg innen 2013.

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2007 om innføring av en avgift på utslipp av NO_x fra 01.01.2007. Kompensasjon til riksvegferjedriften for NO_x-avgiften inngår i rammen for post 72. Samferdselsdepartementet har foretatt en nærmere kvalitetssikring av ferjedriftens behov for kompensasjon som gjelder NO_x-avgift. For riksvegferjedriften innebærer denne kvalitetsikringen at rammen for post 72 er redusert med 0,3 mill. kr sammenlignet med videreføring av kompensasjonsbehovet i saldert budsjett 2010.

Det er gitt fritak for den nye CO₂-avgiften for gass til bruk i innenriks sjøfart. EFTAs overvåkingsorgan, ESA, har ikke innvendinger til den nye ordningen. Innføringen av den nye CO₂-avgiften innebærer at energiavgiften på gass ikke blir innført. For 2011 er rammen for post 72 redusert med 2,8 mill. kr sammenlignet med videreføring av kompensasjonsbehovet i saldert budsjett 2010.

I tråd med intensjonen bak lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, ble krav til universell utforming skjerpet på riksvegferjene. Utlysninger som er foretatt etter at loven trådte i kraft, har tatt høyde for disse kravene. Det legges opp til at de nye kravene innføres i takt med ny utlysning av sambandene.

De fleste ferjene som trafikkerer riksvegsambandene, vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming 01.01.2011. Samband som trafikkeres av de eldste ferjene, vil i minst grad oppfylle kravene. Det er forventet en ytterligere forbedring når de siste samband starter med anbudsdrift i 2012 og 2013.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig at staten tilrettelegger for tekniske nyvinninger på materiellsiden. Det legges derfor opp til at sambandet Lavik – Oppedal i 2011 lyses ut som en utviklingskontrakt, der næringen innbys til å konkurrere om leveranse av den mest energi- og miljøeffektive ferjen til riksvegferjedriften. Elektrisk drevet ferje eller ferje med biodrivstoff vil kunne være aktuell i konkurransen om oppdraget.

I slutten av 2009 og første halvdel av 2010 er det innført samordnet billettering i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Roga-

land, Vest-Agder, samt i enkelte samband i Trøndelag og Finnmark. Det felles ferjekortet kan benyttes både på fylkesvegsamband og riksvegsamband i de nevnte fylkene. Statens vegvesen vil gå i dialog med aktuelle ferjefylker som ennå ikke er en del av samordningen, for å vurdere om det er ønskelig å ta i bruk ferjekortet på fylkesvegsamband i disse fylkeskommunene.

Det ble i begynnelsen av 2010 igangsatt en ordning med AutoPASS billettbetaling på sambandet Flakk – Rørvik utenfor Trondheim. Prosjektet vil bli evaluert med sikte på ev. å innføre dette for andre samband. Det krever imidlertid et forenklet takstregulativ.

I budsjetttrammen på post 72 er det tatt høyde for at Statens vegvesen også skal bistå fylkeskommunene i forvaltningen av fylkesvegferjesamband. Dette er gjort ved en videreføring av rammene i 2010 til sams vegadministrasjon på ferjesiden.

Statsgaranti for andreprioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, skal ikke overstige en totalramme på 70 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

Virkninger av budsjettforslaget

Handlingsprogrammet for Statens vegvesen er en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2010–2019. I Nasjonal transportplan er det presentert forventede forbedringer av infrastrukturstandarden i planperioden. I det etterfølgende gis en nærmere beskrivelse av forventet virkning av budsjettforslaget for 2011 og oppfølging av handlingsprogrammet etter to år for indikatorer for infrastrukturstandarden.

Tabell 5.1 Indikatorer for infrastrukturstandard, handlingsprogram og forslag 2011

	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2011	Oppfølging i pst. etter to år
Antall km vegnett med gul midtstripe	125	15	27
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane- baner åpnet for trafikk	54	23	61
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveger	93	22	46
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtopp- merking	183	53	59
Antall rasutsatte strekninger/punkt som er utbedret	54	10	28
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	226	56	39
Antall km kollektivfelt	9	1	20
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som er universelt utformet	795	261	43

I handlingsprogramperioden legges det opp til at 125 km riksveg blir utbedret og breddeutvidet slik at gul midtstripe kan etableres. Dette betyr at lengden riksveg med den laveste standarden blir redusert fra om lag 1 240 km i 2010 til 1 115 km i 2013. Det er ventet at 15 km vil bli ferdig utbedret i 2011.

Det forutsettes ferdigstilt 54 km firefelts veg i perioden 2010–2013. Pr. 01.01.2014 ventes riksvegnettet å ha om lag 545 km firefelts veg. Det startes utbygging av flere firefelts veger i perioden 2010–2013, som vil bli åpnet for trafikk i siste

seksårsperiode. I 2011 er det ventet at 23 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. Dette er blant 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 93 km riksveg med to eller tre felt, hvorav 22 km er planlagt fullført i 2011. Disse strekningene omfatter:

- E18 Mastemyr – Ringnes, Østfold

- E39 Fidjetoppen – Breimyrveien, Vest-Agder
- E39 Fardal – Udland, Vest-Agder
- Kurver på rv 7 i Flå og Nes kommuner, Buskerud
- E16 Sollihøgda – Skaret, Buskerud
- E6 Bergshøgda, Hedmark
- E6 Svemarka, Nord-Trøndelag
- E6 Branes – Mule, Nord-Trøndelag.

I tillegg vil det i 2011 pågå arbeid med etablering av midtrekkverk som ventes avsluttet etter 2011, på følgende strekninger:

- E134 Langebru – Skjøl, Buskerud
- E6 Hagen – Gyllan, Sør-Trøndelag
- E6 Mære N – Vist, Nord-Trøndelag.

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 på 4 000–8 000 kjøretøyer. Tiltaket omfatter merket sperreområde, midtmarkering eller løsninger med fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen (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 53 km

i 2011. I tillegg blir bl.a. tiltak mot utforkjøringsulykker, kryss- og kurveutbedringer og tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner prioritert.

Det er et mål i planperioden å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Den økte satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til dette. I tillegg legges det opp til en betydelig økt satsing på rassikring, som vil øke både tryggheten og påliteligheten for transportene. Det er lagt opp til å utbedre 54 rasutsatte punkt eller strekninger i perioden 2010–2013. I 2011 legges det opp til å fullføre utbedringen av åtte rasutsatte strekninger/punkt.

Det er planlagt å tilrettelegge 226 km for gående og syklende i perioden 2010–2013. I 2011 er det ventet at om lag 56 km gang- og sykkelveger vil bli fullført.

I løpet av perioden 2010–2013 vil det bli etablert om lag 9 km kollektivfelt, hovedsaklig langs innfartsårene til Oslo. I 2011 er det ventet at 1 km kollektivfelt vil bli åpnet for trafikk.

I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt å oppgradere 795 holdeplasser langs riksveg etter prinsippene om universell utforming, hvorav 261 holdeplasser er ventet oppgradert i løpet av 2011.

Det vises for øvrig til del III om oppfølging av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Salgsinntekter m.m.	225 372	151 700	156 400
02	Diverse gebyrer	295 810	279 400	288 100
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	114 606	29 000	29 900
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 451		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	20 535		
17	Refusjon lærlinger	81		
18	Refusjon av sykepenger	50 678		
	Sum kap. 4320	708 533	460 100	474 400

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 156,4 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 eiendomssalg, salg av oppslag fra Autosys, salg av skilt/kjennermerker og bilde til førerkort.

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 288,1 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forutsettes å ha omtrent samme volum i 2011 som i 2010.

De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagprøvekjennermerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inndratte kjennermerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale fellesskapslisenser. Alle gebyrer indeksjusteres fra 01.01.2011.

Statens vegvesen foretok i 2008 en beregning av kostnadsriktige gebyrer, og arbeider nå med en ny gjennomgang av gebyrene for å sikre kostnads-

riktighet. Dersom gjennomgangen viser at enkelte gebyrer bør endres, vil dette skje fra 2011 for de gebyrer der prinsippet om kostnadsriktighet skal gjelde.

Behandlingsgebyrene for fellesskapstillatelser/fellesskapslisenser har vært knyttet opp mot rettsgebyret og er noe høyere enn et kostnadsriktig nivå skulle tilsi. Disse gebyrene vil også bli tilpasset et kostnadsriktig nivå.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 29,9 mill. kr.

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

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
90	Avdrag på lån	24 142	27 000	41 000
	Sum kap. 4322	24 142	27 000	41 000

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk juni 2005. Bompenginnskrevningen startet 01.07.2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Norges andel av lånet utgjorde 695,4 mill. kr pr. 31.12.2009.

Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele lånet. Nettoinntektene fra bompenginnskrevningen skal fordeles mellom Norge og Sverige. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2011 vil være om lag 75 mill. kr, hvorav 41 mill. kr vil gå til avdrag på lån.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
80	Renter	36 143	38 000	34 000
	Sum kap. 5624	36 143	38 000	34 000

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 34 mill. kr i renter i 2011.

Andre saker

Tilsyn med veginfrastrukturen

Innledning

Ved kongelig resolusjon nr. 11/2007–2008 oppnevnte regjeringen et offentlig utvalg til å vurdere et selvstendig statlig organ for tilsyn med veginfrastrukturen (Vegtilsynsutvalget). Utvalget la i februar 2009 fram NOU 2009:3 *På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen*. Et flertall i utvalget gikk inn for å etablere et selvstendig statlig tilsyn for veginfrastruktur. Et mindretall mente et nytt statlig tilsynsorgan for infrastruktur vil ha usikker virkning på trafikksikkerheten, og tilrådte at det ikke ble etablert et slikt selvstendig organ. Ressursene burde etter mindretallets mening heller brukes til trafikksikkerhetstiltak med dokumentert god effekt. Et samlet utvalg anbefalte departementet å vurdere om tilsynsvirksomheten bør gis en innretning slik at tilsynet ser infrastruktur, kjøretøy og trafikant i sammenheng.

Utredningen ble sendt på offentlig høring med frist 14. august 2009. Det kom inn 49 uttalelser med merknader og 10 uttalelser uten merknader. De innkomne uttalelsene bekreftet i stor grad de vurderingene som ble gjort i NOU 2009:3. Et flertall ønsket etablert et uavhengig tilsynsorgan i vegsektoren, men tilrådte at departementet foretar en fornyet vurdering av om det nå eller senere bør opprettes et nytt tilsyn for trafikksikkerhet som ikke er avgrenset til infrastruktur.

Departementets vurdering

Målet med et statlig tilsyn for veginfrastruktur er å bedre sikkerheten for transport på veg ytterligere, i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål. Departementet er etter en samlet vurdering kommet til at vegtilsynsfunksjonen legges til Vegdirektoratet. Hovedbegrunnelsen er at det er fornuftig å samle oppgaver i en enhet for å få en mer helhetlig tilnærming, bedre virkemiddelbruk og styrket koordinering.

Etter omorganiseringen av Statens vegvesen fra 01.01.2010 ble den operative delen av Vegvesenet lagt til det regionale nivået. Vegdirektoratet ble endret til å inneha landsdekkende støtte- og

kompetanseenheter, i tillegg til myndighets- og forvaltningsenheter for styring i vegsektoren. Dette innebærer at integritets- og habilitetsspørsmål ikke vil utgjøre store utfordringer når tilsynsfunksjonen legges direkte under vegdirektøren, og således ikke inngår i etatens normale linjeorganisering.

Omklassifiseringen av deler av riksvegnettet til fylkesveg som ble gjennomført fra 01.01.2010 som del av forvaltningsreformen, har dessuten ført til at fylkeskommunene har fått betydelig større ansvar for sikkerhet i vegtransporten. Ordningen med felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå, legger til rette for at de store vegeierne normalt blir stilt overfor de samme faglige vurderingene og den samme helhetlige kompetansen i sitt arbeid.

Forvaltningsreformen medfører at tiltak knyttet til det offentlige vegnettet i mindre grad er regulert av Statens vegvesen sine håndbøker og retningslinjer. Dette kan være problematisk i og med at fylkeskommunene med et større og mer krevende fylkesvegnett, kan pålegge Vegvesenet å gjennomføre andre og mindre trygge løsninger enn det etaten mener er nødvendig. Likevel mener departementet at dette i praksis ikke vil bli noe stort problem. Etablering av nasjonale føringer kan også bidra til å løse dette. Vegdirektoratet har dessuten ansvar for at håndbøker og retningslinjer implementeres og brukes på riksveg. Gjennom felles vegadministrasjon på regionalt nivå stiller Statens vegvesen sine håndbøker og retningslinjer som gjelder for riksveg, til rådighet også for fylkeskommunene så langt det passer for fylkesveg. Elementer av tilsyn som i dag ligger i Statens vegvesens systemer, håndbøker m.m. for oppfølging av riksveg og som følges opp av Vegdirektoratet, er et godt grunnlag for å etablere og utvikle en tydeligere nasjonal tilsynsfunksjon for veginfrastrukturen for hele det offentlige vegnettet.

En organisering av tilsynsfunksjonen som beskrevet over, vil etter Samferdselsdepartementets vurdering være mer effektiv og gi et minst like godt resultat som om det ble opprettet et selvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen. Organiseringen av tilsynsfunksjonen innebærer at Vegdirektoratets tilsynsoppgaver med veginfrastrukturen samles og utvikles i en egen enhet, med myndighet til å gjennomføre tilsyn med riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Tilsynsoppgavene knyttet til infrastruktur skal skilles tydelig fra andre oppgaver som Statens vegvesen utfører. En slik organisering som del av Vegdirektoratet vil dekke mange av de samme faglige oppgavene som et uavhengig tilsyn ville gjort, og vil i langt

mindre grad føre til et behov for oppbygging av dobbel kompetanse både i en tilsynsenhet og hos vegstyresmaktene.

For å sikre at tilsynsfunksjonen ivaretas på en tilfredsstillende måte, vil departementet få en uavhengig aktør til å gjøre regelmessige vurderinger av Vegvesenets internkontroll med veginfrastrukturen.

Tilsynsvirksomhet knyttet til infrastrukturen vil bli innrettet slik at infrastruktur, trafikant og kjøretøy i fremtiden kan ses i sterkere sammenheng. Spørsmål om å samle de ulike tilsynsfunksjonene i Statens vegvesen knyttet til infrastruktur, trafikant og kjøretøy skal utredes på et senere tidspunkt, bl.a. basert på erfaringer med vegtilsynsfunksjonen som nå opprettes.

Ansvar, oppgaver m.m. for et tilsyn for veginfrastrukturen

Vegtilsynsfunksjon bygges opp som et risikobasert systemtilsyn (jf. NOU 2009:3) med oppgave å føre tilsyn med at vegmyndighetene har etablert tilstrekkelige og effektive styringssystemer og internkontrollsystemer ellers, som ivaretar sikkerhet etter fastsatte krav. Tilsynet skal i tillegg føre tilsyn med at vegmyndigheten har implementert aktuelle systemer i sin organisasjon og at systemene brukes i oppgaveløsningen som forutsatt. Tilsynet skal normalt ikke føre tilsyn med konkrete uønskede hendelser knyttet til vegen eller vegtransporten. Ansvaret for å følge opp ved slike hendelser er en myndighetsoppgave som tilhører politiet, Statens havarikommisjon for transport og aktuell vegmyndighet.

Vegtilsynsfunksjonen vil i hovedsak omfatte:

- Å føre tilsyn med at vegeier har nødvendige systemer som brukes effektivt for å oppfylle fastsatte krav til sikkerhet og gi råd i den sammenheng.
- Å foreslå endringer i lov og forskriftsverk og lignende så langt det er nødvendig for å gjennomføre et effektivt tilsyn med veginfrastrukturen.
- Å gi generell informasjon om formålet m.m. med tilsynsvirksomheten, krav i gjeldende regelverk og andre temaer som har betydning for sikkerheten.

Hvis tilsynets virksomhet resulterer i rapporter eller annet dokument om avvik som krever oppfølging, legger departementet til grunn at ansvarlig vegmyndighet innretter sin ledelse og oppfølging slik at avvik blir håndtert på en forsvarlig måte innen fastsatte tidsfrister. Tilsynsrapporter skal

være offentlige straks de oversendes aktuell vegmyndighet. Det gjøres ikke endringer i adgangen til å gi pålegg og vedta sanksjoner etter veglov, vegtrafikklov eller annet regelverk, utover det som måtte være nødvendig for å harmonisere regelverk i forbindelse med at det etableres en vegtilsynsfunksjon. Imidlertid bør det etableres nødvendig lovhjemmel for at departementet på et senere tidspunkt eventuelt kan gi tilsynsfunksjonen myndighet til å utferdige pålegg og vedta sanksjoner og til å fastsette bestemmelser om hva pålegg og sanksjoner kan gå ut på, hvis dette viser seg å være nødvendig.

Departementet har vurdert om tilsynet skal tillegges godkjenningsmyndighet innenfor visse områder. Departementet går inn for at godkjenningsmyndighet, herunder å godkjenne fravik, skal være en myndighetsoppgave slik det er i dag, og ikke en oppgave tillagt tilsynsfunksjonen. Departementet vil eventuelt komme tilbake til spørsmålet dersom erfaring tilsier en annen ansvarsdeling for godkjenningsspørsmål.

Dagens regelverk hjemler ikke at staten kan opprette og føre tilsyn med veginfrastrukturen for fylkesveg og kommunal veg. Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake til på hvilken måte tilsyn også kan foretas på disse delene av det offentlige vegnettet. Dette må skje i dialog med berørte parter.

Departementet forutsetter at grensesnittene mellom vegtilsynsfunksjonen og virksomheten til Statens havarikommisjon for transport (SHT), politiets virksomhet og eventuelt andre offentlige virksomheter som har oppgaver som vil grense opp til vegtilsynsoppgaven, avklares i det videre arbeidet.

Organisering, styring, m.m.

Departementet legger til grunn at en vegtilsynsfunksjon etableres som en enhet direkte underlagt vegdirektøren, med et tydelig organisatorisk og styringsmessig skille mellom tilsynsvirksomheten og etatens øvrige virksomhet (utøvende virksomhet). Et slikt skille er nødvendig for å sikre tilstrekkelig habilitet i tilsynssaker. Slik Statens vegvesen er organisert etter 01.01.2010, der vegregionene i det alt vesentlige står for all utøvende virksomhet og er forvaltningsmessig førsteinstans i veg- og vegtrafikkspørsmål, ligger det godt til rette for å organisere tilsynsfunksjonen på en slik måte.

For at tilsynsfunksjonen skal gis nødvendig legitimitet i tilsynssaker, er det også nødvendig at tilsynsvirksomheten har tilgang på fagkompetan-

se, som er uavhengig av myndighetsavdelingene i Vegdirektoratet, vegregionene, fylkeskommunene og kommunene. Tilsynsvirksomheten vil imidlertid i stor grad kunne benytte samme administrative personell og administrative systemer som den utøvende virksomhet i Statens vegvesen bruker, uten at det kan reises tvil om tilsynsfunksjonens uavhengighet. Ut fra samme premiss vil tilsynsenheten kunne bruke ressurser fra kompetanseenheter i Vegdirektoratet underlagt vegdirektøren, eller ekstern kompetanse. Vegtilsynsfunksjonen vil etter departementets vurdering kunne nyttiggjøre seg utredninger, håndbøker og annet faglig materiale som utøvende virksomhet har fått utarbeidet, uten at uavhengighet blir sveket.

Etter departementets vurdering vil en vegtilsynsenhet direkte underlagt vegdirektøren gi bedre utnyttelse av tilgjengelig veg- og vegtrafikkfaglig kompetanse, og betydelig lavere administrative kostnader enn om tilsvarende funksjon ble etablert som egen organisasjon. Kvaliteten på tilsynsarbeidet vil etter Samferdselsdepartementets vurdering bli like god. Departementet anslår at funksjonen organisert som egen enhet direkte underlagt vegdirektøren ved oppstart vil ha behov for ca. 5–10 årsverk. Kostnadene vil bli dekket innen rammene for vegbudsjettet.

Lokalisering

Siden tilsynsfunksjonen skal være et risikobasert systemtilsyn for riks-, fylkes- og kommunalt vegnett er det etter departementets vurdering flere steder som kan være aktuelle for lokalisering av denne funksjonen. Vegtilsynsfunksjonen vil ha ansvar for tilsyn med i overkant av 450 tilsynssubjekter over hele landet og må påregne betydelig reisevirksomhet. Enheten bør derfor være lokalisert i et område med gode kommunikasjonsmuligheter. Etter departementets vurdering er det dessuten viktig at lokaliseringen er i et område der det kan påregnes tilfredsstillende tilgang på nødvendig fagkompetanse. Generelt er det knapphet på denne type kompetanse i dag. Med en slik lokalisering vil det også oppnås synergieffekter av at det utvikles kompetanse på relevante fagområder.

Ut fra disse kriteriene er det etter departementets mening mulig å lokalisere virksomheten i alle landsdelene. I tråd med regjeringens politiske plattform, Soria Moria II, er det et mål med lokalisering utenfor Oslo. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Kommunal- og regionaldepar-

tementet foreta en nærmere utredning av lokaliseringen.

Iverksetting m.m.

Etablering av en vegtilsynsfunksjon vil kreve organisatoriske tilpasninger, lovhjemmel, forskrifter, etablering av et eget styringssystem og budsjettmessig avklaring. Departementet tar sikte på at funksjonen kan iverksettes i første halvdel av 2012.

Drift og vedlikehold av vegnettet – evaluering av konkurranseutsetting

Bakgrunn

Den tidligere produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen ble 01.01.2003 skilt ut i et heleid statlig aksjeselskap, Mesta AS. Tidligere var oppdrag innen vegbygging, drift og vedlikehold dels konkurranseutsatt og ble dels tildelt vegvesenets egen produksjonsvirksomhet uten konkurranse. Med utskillelsen ble det konkurranseutsetting av alle oppdrag.

Driften av vegnettet, og noe lettere vedlikehold, blir utført gjennom driftskontrakter (tidligere funksjonskontrakter). Dekkelegging inngår normalt ikke i disse kontraktene, men utføres gjennom egne kontrakter. Driftskontraktene omfatter både riks- og fylkesvegnettet og har normalt en varighet på fem år. Det innebærer at om lag en femtedel av kontraktsmassen blir utlyst på nytt hvert år. Det er i alt om lag 100 driftskontrakter.

De første årene med konkurranseutsetting var det en klar reduksjon i kostnader sammenliknet med før konkurranseutsettingen. Dette bildet endret seg i 2008. I kontraktene som ble inngått dette året, var prisene reelt om lag 40 pst. høyere enn i kontraktene de avløste. Tendensen var den samme i 2009. Kontraktene som er inngått i 2010, viser en kostnadsøkning på 80–90 pst. sammenliknet med de gamle kontraktene. Kostnadsøkningen i de siste utlysingsrundene skyldes også at innholdet i kontraktene er endret ved bl.a. økt arbeidsomfang og økte krav til kvalitet.

Gjennomførte evalueringer

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 varslet Samferdselsdepartementet at det i 2009 ville bli satt i gang en evaluering av den konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene som ble foretatt fra 2003. Hensikten med evalueringen var å vurdere effektene konkurranseutsettingen har hatt på pris og kvali-

tet, om kontraktene bør utformes eller følges opp på en annen måte, og om omfanget av og måten å konkurranseutsette oppgaver på som har blitt utviklet fram til nå, er riktig. Implisitt i det siste ligger en vurdering av om drifts- og vedlikeholdsoppgavene også i framtiden bør konkurranseutsettes.

Oppdraget ble tildelt Dovre Group AS som leverte sin rapport i april 2010.

Dovre sin vurdering er at konkurranseutsetting av drifts- og utvalgte vedlikeholdsoppgaver gjennom driftskontrakter i hovedsak framstår som en velegnet tilnærming for å ivareta en viktig samfunnsoppgave. Det fremheves at tiden siden 2003 har vært preget av mange utfordringer, både for leverandørene og bestiller. De seneste årene er det gjennomført en rekke justeringer av regimet for konkurranseutsetting. Selv om det fremdeles er vesentlig forbedringspotensial, trekker gjennomførte tiltak i positiv retning.

Dovre peker i sin rapport på at det ikke finnes robuste indikatorer for å vurdere kvalitetsutviklingen på drifts- og vedlikeholdsområdet siden konkurranseutsettingen. De indikatorene som er benyttet, er omfattet av en viss usikkerhet, men indikerer at kvaliteten er blitt noe bedre etter 2003. Det pekes videre på at det er grunn til å tro at kvaliteten nå varierer mer enn før.

Den betydelige kostnadsveksten ved reutlysning av kontrakter de siste tre årene, har medført at det samlede kostnadsnivået nå synes å være noe høyere enn nivået før konkurranseutsettingen. De reduserte prisene etter konkurranseutsettingen og den siste tidens kostnadsvekst skyldes i følge Dovre en kombinasjon av flere ulike forhold. De lave prisene de første årene kan skyldes ønske fra entreprenørene om posisjonering i markedet, Mestas solide økonomiske posisjon, og manglende pris- og risikokompetanse hos entreprenørene. Dette er forhold som ikke lenger i samme grad påvirker prisnivået. Utover dette har det gradvis skjedd en omfangsvekst, en tilstramming i ulike regelverk og økende kompleksitet i det arbeid som skal utføres, grunnet økt trafikk og etterslep. Et eksempel på at økt vedlikeholdsetterlep påvirker utførelsen av driftsoppgaver er at dype hjulspor gjør vinterdriften vanskeligere.

Det har gjennom hele perioden med konkurranseutsetting vært relativt få tilbydere på hver enkelt kontrakt. Gjennomsnittlig antall tilbydere i Norge var høyere enn tre i 2003 og 2004, men har siden den tid holdt seg i underkant av tre tilbydere pr. konkurranse. Andelen konkurranser med bare en eller to tilbydere har variert gjennom perioden, og har ligget mellom 20 og 60 pst. Manglende el-

ler begrenset konkurranse kan være en faktor som medvirker til et høyere prisnivå.

Selv om det i de siste utlysingsrundene har vært økt deltakelse, er markedet fremdeles sårbart for at en av de tre store aktørene reduserer sitt ambisjonsnivå. For å unngå å komme i situasjoner hvor Statens vegvesen på grunn av mangelfull konkurranse blir tvunget til å velge svært ugunstige tilbud, anbefaler Dovre at det etableres alternative gjennomføringsstrategier. En tydeliggjøring overfor tilbydere om at det alltid finnes en alternativ plan for gjennomføring av de oppgaver som ligger i utlysningen, vil etter Dovres vurdering gjøre byggherren mindre sårbar.

Selve kontraktsutformingen mener Dovre er unødig kompleks. Det bør vurderes en sterkere grad av standardisering, for å begrense mulighetene for lokale endringer og tilpasninger i kontraktsutformingen. Mer enhetlige kontrakter vil gi grunnlag for mer rasjonell drift og mulighet for bedre oppfølging for både entreprenører og Statens vegvesen som byggherre.

Dovre anbefaler at det legges til rette for større kontrakter gjennom parallelle utlysninger for tilstøtende områder, og da med opsjon for sammenslåing av disse. Dette vil kunne vise om entreprenørene mener det vil være stordriftsfordeler. Dette gjøres til en viss grad for konkurranser som lyses ut høsten 2010. Samtidig vurderer Dovre det som hensiktsmessig å redusere størrelsen på andre kontrakter, eventuelt kombinert med andre kontraktsformer, i spesielt komplekse områder eller ved ikke-fungerende lokale markeder.

De kravene som stilles til økonomisk soliditet hos entreprenørene vurderer Dovre som hensiktsmessige. Tilsvarende vurdering har Dovre av innskjerpinger i de siste utlysningene av krav til kvalitetssystemer og -planer. På sikt bør det vurderes å vektlegge andre kriterier enn pris ved valg av entreprenør, men markedet vurderes ikke å være modent for slike mer sofistikerte tildelingskriterier nå. Rapporterings- og kontrollsystemene har etter Dovre sin vurdering fram til nå ikke fungert tilfredsstillende. Foreløpig har det etter Dovres vurdering gått for kort tid siden nye krav til rapporteringssystemer ble innført til at det har kunnet la seg dokumentere om de har medført endringer i rapporteringene. Dovre understreker at kravene må begrenses til den informasjon som er nødvendig for å følge opp kontraktene, eller på annen måte er nødvendig styringsinformasjon.

Riksrevisjonen har gjennomført en forvaltningsrevisjon av drift og vedlikehold av vegnettet, jf. Dokument nr. 3:16 (2008–2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet.

Rapporten ble offentliggjort i september 2009, om lag på det tidspunkt Dovre startet sitt arbeid. Riksrevisjonen har i rapporten vurderinger som sterkt indikerer at vegmyndighetene har utfordringer knyttet til drifts- og vedlikeholdsarbeidet på vegnettet. Rapporten ble behandlet av Stortinget tidligere i år, jf. Innst. 155 S (2009–2010).

De sentrale funnene i Dokument nr. 3:16 var:

- Mangler ved kvaliteten på drift av vegnettet
Riksrevisjonen slår fast at kvaliteten på driftsarbeidet ikke er tilstrekkelig god til å bidra til god og sikker framkommelighet for trafikantene hele året.
- Mangelfull rapportering på tilstanden på vegnettet

Riksrevisjonen stiller spørsmål om Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har tilstrekkelig styringsinformasjon til å vurdere om driften av vegnettet skjer etter fastsatt standard.

- Mangelfull styring av og oversikt over tilstanden på vegnettet

Riksrevisjonen stiller spørsmålstegn ved at store kontraktsverdier forvaltes i ytterste ledd i etaten, uten at ledelsen i Statens vegvesen har sørget for å ha et styringssystem som i større grad sikrer oppfølging av om tilfredsstillende resultat oppnås. Riksrevisjonen slår fast at departementet ikke har fulgt opp sitt ansvar overfor Statens vegvesen med å sikre at en underliggende etat har etablert gode nok styringssystemer og legger til grunn at slike systemer nå blir etablert.

- Manglende evalueringer på et område med styringsutfordringer

Riksrevisjonen viser til at Statens vegvesen ved en rekke anledninger har rapportert til departementet om styringsmessige utfordringer knyttet til funksjonskontraktene. Det er likevel ikke gjort systematiske evalueringer på dette området. Riksrevisjonen viser til at departementet nå har satt i gang en evaluering, men mener at det burde vært gjort evalueringer tidligere.

- Mangelfull oppfølging og lavt kontrollnivå i mange kontrakter

Riksrevisjonen stiller spørsmål om Vegdirektoratets oppfølging overfor regionene har vært tilstrekkelig knyttet til kontrollansvaret, jf. at Samferdselsdepartementet stiller krav til Vegdirektoratet om dette. Det stilles også spørsmål om departementet har nok styringsinformasjon til å vurdere om kontrollansvaret er ivaretatt.

- Ulik praksis knyttet til bruk av sanksjoner overfor entreprenører

Vegdirektoratet har estimert omfanget av sanksjoner i perioden 2003–2008 til om lag 15 mill. kr. Det er likevel uklart hvor stort omfang sanksjonene utgjør økonomisk, da dette regnskapsføres sammen med andre typer bøter. Riksrevisjonen stiller på den bakgrunn spørsmålstegn ved om direktoratet har tilstrekkelig styringsinformasjon når det gjelder bruken av sanksjoner som virkemiddel overfor entreprenørene.

- Mangelfull rapportering fra entreprenører

Det er mangler ved rapporteringene fra entreprenøren til byggeleder og Riksrevisjonen stiller spørsmål om byggeleder har grunnlag for en tilstrekkelig og forsvarlig kontroll av entreprenørene.

- Svak konkurranse om mange kontrakter

Det er noen få store entreprenører som har fått de fleste kontraktene, og i mange utlysninger har det vært en eller to tilbydere. Riksrevisjonen stiller på denne bakgrunn spørsmål om det er tilstrekkelig grad av konkurranse om funksjonskontraktene. Riksrevisjonen viser til at Statens vegvesen har prøvd ulike kontraktsstrategier for å øke konkurransen, men kan ikke se at det er igangsatt et systematisk arbeid for å prøve ut ulike kontraktsstrategier. Riksrevisjonen forutsetter at departementet følger opp at det blir gjort et systematisk arbeid for å stimulere konkurransen i entreprenørmarkedet.

Oppfølging av Dovres rapport og Dokument nr. 3:16 (2008–2009)

Samferdselsdepartementet registrerer at det er stor grad av samsvar mellom de vurderinger som kom fram i Riksrevisjonens Dokument nr. 3:16 (2008–2009), og de som framkommer i Dovre sin rapport. Det er imidlertid en klar forskjell når det gjelder størrelsen på kontrakter. Mens Riksrevisjonen synes å mene at konkurransen vil kunne bedres ved oppsplitting i flere og mindre kontrakter, mener Dovre at større kontrakter vil kunne redusere kostnadene.

En god del av de foreslåtte tiltakene omhandler interne forhold i Statens vegvesen eller mellom vegvesenet og entreprenørene. Enkelte forhold omhandler departementets styring og kontroll av Statens vegvesen. I samarbeid med Statens vegvesen har allerede departementet startet arbeidet med å følge opp anbefalingene i rapporten fra Dovre og de forhold som Riksrevisjonen

har påpekt ikke er tilfredsstillende håndtert fram til nå, jf. omtale under.

I Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019, støttet flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen at det skulle gjennomføres en evaluering av effektene av konkurranseutsettingen på samferdselssektoren slik det var beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Komiteens flertall uttalte videre: *«Flertallet mener at avhengig av resultatet av evalueringen, må det vurderes å gjenopprette en vedlikeholds- og produksjonsavdeling i Statens vegvesen. Som en del av evalueringen bør det vurderes om Statens vegvesen selv bør utføre drift- og vedlikehold i et område for å sammenlikne dette mot de områdene som er konkurranseutsatte.»*

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det betydelige utfordringer med å få til et system med velfungerende konkurranse for drift og vedlikehold av vegnettet. Det er likevel ingen av de svakheter som er påvist i systemer og rutiner, som det ikke er mulig å forbedre innenfor dagens hovedstruktur, jf. også Dovres hovedkonklusjon. Denne hovedstrukturen innebærer at Statens vegvesen har en bestiller- og byggherrerolle, men ikke utførerrolle. En situasjon hvor Statens vegvesen i tillegg til å være byggherre også skulle være med å utføre entreprenøroppgaver, ville skape lite ryddige ansvars- og styringsforhold, og reise problemstillinger i forhold til habilitet. Det er etter departementets vurdering heller ikke åpenbart på hvilken måte en eventuell statlig entreprenørvirksomhet innenfor Statens vegvesen ville kunne bidra til å effektivisere sektoren.

Departementet ser det følgelig ikke som hensiktsmessig å gå tilbake til en modell med egen produksjonsvirksomhet i Statens vegvesen. Ressursene bør heller settes inn for å løse de utfordringer som er påpekt av både Riksrevisjonen og Dovre. Dette synes etter departementets vurdering å være den mest hensiktsmessige veien å gå nå, for å nå de overordnede målene i transportpolitikken. Departementet vil likevel følge utviklingen nøye.

Statens vegvesen arbeider med en rekke tiltak som ventes å føre til forbedringer i håndteringen av drift og vedlikehold av vegnettet. Dette er tiltak som det har blitt arbeidet med over lengre tid, men også tiltak som har sin bakgrunn i det som kom fram i Dokument nr. 3:16 (2008–2009) og i rapporten fra Dovre. For en del av de konkrete tiltakene vil det kreves tid både til utvikling og gjennomføring. Dette skyldes bl.a. at driftskontraktene har fem års varighet. Nye tiltak som skal inn i

kontraktene, får derfor ikke full virkning før etter forholdsvis lang tid.

Tiltakene har særlig vekt på å bedre forutsetningene for styring og rapportering. Forbedret rapportering gjelder både fra entreprenørene til Statens vegvesen, og fra Statens vegvesen til departementet. Noen av tiltakene er allerede iverksatt, herunder bl.a. ny mal for driftskontakter, forbedret tertialrapportering til departementet, oppgradering av byggherreskolen og innføring av ELRAPP og ELRAPP-kontroll. ELRAPP er et sentralt system for rapportering og styring som brukes til kommunikasjon og oppfølging mellom byggherre og entreprenør. Modulen ELRAPP-kontroll er fra 2010 tatt i bruk for stikkprøvekontroll i alle kontrakter, og brukes til planlegging, gjennomføring og registrering av kontrollresultatet. I tillegg medfører omorganiseringen av Statens vegvesen fra 01.01.2010 endringer i rutiner og ansvar. Statens vegvesen vil vurdere hvordan oppfølging av driftskontraktene løses i denne nye organiseringen. Formålet vil være å legge til rette for mer strategisk og langsiktig tenking, bl.a. på bakgrunn av påpekningene av at en stor del av ansvaret for oppfølging av kontraktene har vært plassert for langt ute i organisasjonen. Sammen med den nye organiseringen av etaten er dette forventet å gi en mer effektiv og enhetlig styring av kontraktene. En slik endring av oppfølgingen vil være en del av en generell styrking av byggherrevirksomheten i etaten, en styrking som også kan medføre et økt ressursbehov. Endelig organisering av byggherrevirksomheten vil bli gjort i samråd med fylkeskommunene.

Som påpekt av Dovre, er det et fåtall store aktører som historisk har dominert markedet i vegsektoren. Det er viktig å få etablert en større grad av konkurranse om oppdragene. Statens vegvesen vil derfor intensivere arbeidet med å legge til rette for at små og mellomstore entreprenører skal kunne kvalifisere seg for større oppdrag i vegsektoren. Vegvesenet arbeider også aktivt for å få internasjonale selskaper interessert i å delta i anbudskonkurranser.

En viktig del av dette arbeidet er å utvikle konkurranseformer som gir en riktig balanse mellom incitament og risiko tilpasset det enkelte oppdrag, både i et kortsiktig og et langsiktig perspektiv. Statens vegvesen vil intensivere dette arbeidet for å øke omfanget av nye gjennomføringsmetoder.

De første kontraktene var i stor grad basert på funksjonskrav, og med en stor del av risikoen lagt til entreprenørene. Det er grunn til å tro at entreprenørene priser dette med en høy risikopremie.

Det er derfor en utvikling mot at Statens vegvesen tar en noe større del av risikoen, f.eks. når det gjelder vinterdriften. Forsøk med å dele driftskontraktene i rene fagspesifikke kontrakter er også igangsatt. Dette er for eksempel gjennomført i Vesterålen hvor det ved utløpet av kontraktsperioden ble gjort en overgang til flere mindre fagkontrakter med sterkere byggherrestyring.

En kontraktstype som til nå ikke har blitt prøvd ut i Norge, er såkalte utviklingskontrakter. Dette er kontrakter for prosjekter hvor det er ønskelig å se utbygging, vedlikeholdstiltak og drift for en lengre, sammenhengende strekning under ett for å kunne optimalisere tiltakene og legge disse inn i samme kontrakt. Statens vegvesen vurderer nå mulighetene for å benytte en slik kontraktstype på E6 på Helgeland, jf. nærmere omtale i Del III om entreprenørmarkedet.

Statens vegvesen har i sitt arbeid med kontraktsstrategier et sterkt fokus på å tilpasse konkurranseform og -modell til markedssituasjonen. Sammen med bransjeorganisasjonene arbeider Statens vegvesen aktivt for å utvikle både utbyggings- og driftskontraktene for å oppnå økt effektivitet og en optimal risikofordeling.

Videre er det satt i verk en rekke tiltak innenfor utvikling av retningslinjer og styringsverktøy som over tid vil bidra til økt effektivitet. Flere håndbøker er nylig revidert eller snart ferdig revidert. Dette gjelder bl.a. standardbeskrivelse for drift og vedlikehold.

Samferdselsdepartementet deler Dovres vurdering av årsakene til den markante kostnadsøkning for driftskontraktene de siste tre årene. Det er en rekke årsaker til kostnadsøkningen. Dessuten er det krevende å foreta en direkte sammenligning av kontraktene fordi innholdet i disse er betydelig endret i den tiden som er gått. En vesentlig del av kostnadsøkningen synes imidlertid å ha sin årsak i at prisnivået i de første kontraktene trolig har vært for lavt. Tilbudene synes å ha vært basert på en for optimistisk vurdering av både risiko og muligheter for kontrakter med andre i området, og i noen grad undervurdering av kompleksitet og ressursbehov for gjennomføring. Det var generelt lite erfaring hos entreprenørene med å regne på denne type oppdrag. Det kan også tenkes at det i de første utlysingsrundene var et innslag av strategisk prising. Kostnadsøkningen i de siste utlysingsrundene skyldes også at innholdet i kontraktene som nevnt, er endret ved bl.a. økt arbeidsomfang og økte krav til kvalitet.

Som påpekt har Statens vegvesen gjennom lengre tid arbeidet systematisk med å utvikle og forbedre systemet med driftskontrakter. Staten

har satt i verk en rekke tiltak. Vurderingene og anbefalingene fra Riksrevisjonen og Dovre vil være med å danne grunnlag for departementets og Statens vegvesens videre arbeid med å utvikle systemet med driftskontrakter. Departementet har bedt om en forbedret rapportering fra Statens vegvesen om driftskontraktene. Dette er allerede delvis implementert i styringsdokumentene. Departementet vil framover legge stor vekt på drift og vedlikehold av vegnettet i styringsdialogen med Statens vegvesen. Siktemålet er at vegbrukerne skal bli tilbudt et vegnett som er driftet og vedlikeholdt i henhold til fastsatte standarder, og at dette kan skje til en lavest mulig kostnad.

Organisering og effektivisering

Statens vegvesen innførte fra 01.01.2010 en ny organisasjonsstruktur. Den nye organiseringen er et resultat av en omfattende prosess hvor etaten har tilpasset seg forvaltningsreformen. I tillegg har det vært et mål å utvikle en organisasjon som er bedre rustet til å møte framtidens utfordringer ved å ha økt fokus på at tjenester skal leveres på en enhetlig og kvalitetsmessig god måte. Videre har det vært viktig å utvikle en organisasjon som effektivt forvalter menneskelige og økonomiske ressurser. Statens vegvesen har beholdt den desentrale organisasjonsstrukturen.

Hovedprinsippene for organiseringen er at regionene har fått et mer operativt utførende ansvar. For å sikre effektive og enhetlige leveranser er nå trafikant- og kjøretøyområdet etablert som egen enhet i regionene. Regionene er ansvarlige for sams vegadministrasjon og det er etablert en avdeling i hvert fylke som ivaretar riksveg og fylkesveg.

Statens vegvesen søker å etablere nye arbeidsplasser utenfor Oslo. Ved etablering av nye organisatoriske enheter eller stillinger vurderes det om det er hensiktsmessig å flytte disse ut av Oslo. Eksempelvis har enheten for nasjonal vegdatabank blitt flyttet til Trondheim, og deler av direktoratets anskaffelsesfunksjon etableres nå på Hamar. Etaten har i årene framover et behov for å sikre kritisk og tilstrekkelig kompetanse. Det er derfor nødvendig å kunne utnytte kompetanse fra hele landet.

Målsettingen for omorganiseringsarbeidet har vært å etablere en effektiv og enhetlig organisasjon. Støttefunksjonene som tidligere var lagt til en region, er nå i hovedsak organisert som nasjonale enheter i Vegdirektoratet. Disse har det faglige ansvaret innenfor områder som IKT, personal, økonomi, strategi og administrasjon, samt fors-

kning og spesiell fagkompetanse. Støttefunksjonene er fortsatt i stor grad lokalisert i regionene.

Som en videre oppfølging av omorganiseringsarbeidet er det etablert et eget prosjekt for å forbedre etatens kvalitetssystem.

Statens vegvesen skal utnytte de midlene som stilles til rådighet, på en mest mulig effektiv måte. Dette gjelder både å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og sikre at tiltakene gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Når det gjelder kostnadseffektivitet, har Statens vegvesen fokus på hvordan etaten opptrer som kjøper av entrepriser, konsulenttjenester m.m., og hvordan egen virksomhet innrettes. Fra 2008 til 2009 økte omsetningen i Statens vegvesen med om lag 20 pst., samtidig som antall ansatte økte med 9 pst. og bruken av konsulenter med 17 pst.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med kompetanseutvikling. Det er nylig gjennomført risikovurderinger og en kompetanseundersøkelse for hele etaten. Disse viser at etaten i årene framover vil ha et stort behov for å rekruttere og utvikle kompetente medarbeidere innenfor flere sentrale områder. Innen bygging, drift og vedlikehold gjelder dette byggherrevirksomhet, planlegging, prosjektering, alle sider innen tunnelvirksomheten, samt elektronikk og spesialkompetanse innenfor trafikkteknikk. Innen trafikktilsynet gjelder det sensorkompetanse og ny teknisk kompetanse på kjøretøysiden. Det er også et behov for kapasitetsøkning innen noen av disse fagfeltene.

Statens vegvesen arbeider med effektivisering av virksomheten både overfor brukere, tjenesteleverandører og internt i etaten, bl.a. gjennom tiltak som internettsatsing og utvikling av selvbetjeningsløsninger.

Statens vegvesen har videreutviklet metodikk og EDB-verktøy for kostnadsoverslag som tas i bruk andre halvår 2010. I løpet av 2010 vil det også bli tatt i bruk et system for å bedre usikkerhetsstyringen på investeringsprosjekter, fra før start og i hele gjennomføringsfasen. I tillegg utvikles det et programsystem som skal sikre optimal prosjektgjennomføring, forbedre den totale budsjettstyringen og optimalisere utnyttelsen av de årlig tildelte midlene, samt vurdere og synliggjøre konsekvenser av ulike budsjetter. Systemet samler og kombinerer data fra flere andre systemer til aggregerte styringsdata, samt sikrer sporbarhet og dokumentasjon av ulike prosjektdata. Dette vil være fullt operativt i løpet av 2011. Videre arbeides det med forbedringer og utvikling av Kostnadsbanken, for bedre bruk av erfaringsdata. Disse tiltakene vil ha virkning for både utbyggingskontrakter og driftskontrakter.

Etter Riksrevisjonens Dokument 3:16 og etterfølgende behandling i Stortinget, samt evaluering av konkurranseutsettingen utført av Dovre Group AS, har Statens vegvesen til vurdering en rekke tiltak, både kortsiktige og mer langsiktige. Tiltakene forventes å øke effektiviteten innenfor drift av vegnettet. Det vises til egen omtale om evaluering av konkurranseutsetting av drift og vedlikehold under Andre saker.

Bevilgningene til riksvegferjedrift utgjør i 2011 om lag 450 mill. kr, mens totalkostnadene er om lag 1,7 mrd. kr. Effektiviseringen av riksvegferjedriften skjer gjennom konkurranseutsetting. Samtlige riksvegferjesamband er lyst ut på anbuds-konkurranse. Alle unntatt tre samband, vil være satt i anbudsdrift i løpet av 2011. For de tre siste sambandene skjer dette fra 01.01.2013. Det er forventet at effektiviseringsgevinsten ved anbuds-kontraktene som inngås, i økende grad vil gjøre seg gjeldende ut over i anbudsperiodene. Effektivisering i denne første utlysingsrunden framkommer gjennom redusert tilskuddsbehov for operatør over kontraktsperioden, på grunn av økende billettinntekter, samt avtagende kapital-kostnader for operatøren.

Etablering av etatsrammeavtaler for kjøp av varer og tjenester økes i 2011. Innkjøp gjennom disse avtalene vil primært skje gjennom e-handelsløsningen. Ved å samle kjøp innenfor landsdekkende eller regionale rammeavtaler oppnår Statens vegvesen bedre betingelser, samt enklere og mer effektiv bestillings- og fakturahåndtering.

For å oppnå bedre kvalitet og effektivitet i hele prosessen for kjøp av varer og tjenester skjer det stadig oppdatering og forbedring av malverk for gjennomføring av anbudskonkurranser. Statens vegvesen har innført faste kurs og lederopplæringsprogrammer for ansatte, slik at de skal kunne gjennomføre mer effektive innkjøp med høyere kvalitet i overensstemmelse med regelverk og forskrifter på området. Statens vegvesen vil i 2011 gjennomføre organisatoriske endringer for å kunne drive mer effektive innkjøp. I løpet av 2011 vil det være i drift en egen fagenhet for etatsrammeavtaler på Hamar. Enheten vil være underlagt Vegdirektoratet.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet arbeider Statens vegvesen med effektivisering av virksomheten overfor brukere, tjenesteleverandører og internt i etaten, bl.a. gjennom tiltak som internettsatsing og utvikling av selvbetjeningsløsninger. Investering i tilstrekkelig kompetanse gir også effektiviseringsgevinster i bl.a. redusert klagesaksbehandling.

Statens vegvesen utvider i 2010 de elektroniske betalingsløsningene på trafikkstasjonene til også å gjelde betaling av avgifter til Toll- og avgiftsdirektoratet. Dette innebærer at publikum bl.a. kan betale omregistreringsavgift, samt ev. skyldig års- og vektårsavgift, direkte på trafikkstasjonene. Kundene behøver da å møte opp bare en gang mot tidligere ofte to ganger. Dette gir et bedret tjenestetilbud for kunden og en mer effektiv drift for Statens vegvesen.

Forvaltningsreformen

Arbeidet med å gjennomføre forvaltningsreformen innenfor vegsektoren er senest omtalt i Prop. 124 S (2009–2010) Kommuneproposisjonen 2011.

Fylkeskommunene og Oslo kommune overtok som forutsatt 01.01.2010 ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferje-forbindelser, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), St.prp. nr. 72 (2008–2009), St.prp. nr. 68 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010). Overføringen av ansvaret har skjedd uten særskilte problemer verken for brukerne av offentlig veg, berørte parter, fylkeskommunene eller staten. Arbeid som er forutsatt utført etter at reformen trådte i kraft, følges opp som planlagt. Dette gjelder bl.a. navneendring i matrikkel og grunnbok, konkret avgrensing av riksvegansvar for gang- og sykkelveger og nødvendig omskiltning.

Nødvendig tilpasning av Statens vegvesens organisasjon til ny ansvarsdeling ble iverksatt 01.01.2010. Tilpasningen ble gjort i samråd med fylkeskommunene. Fylkeskommunene benytter den felles vegadministrasjonen i ulik grad.

I samarbeid med Statens vegvesen utviklet fylkeskommunene i 2009 en grunnmodell for et helhetlig, forutsigbart og mest mulig enhetlig og effektivt system for virksomhetsstyring av fylkesvegområdet, jf. Prop. 1 S (2009–2010). I grunnmodellen inngår strategi/langtidsplan for fylkesveg, flerårig handlingsprogram, årlig budsjett og et avtaleverk med bl.a. fullmakter og opplegg for rapportering. Den enkelte fylkeskommune har videreutviklet, detaljert og tilpasset grunnmodellen til sitt fylke, noe som har ført til at systemet for virksomhetsstyring av fylkesvegområdet er noe ulikt utformet i fylkeskommunene. Det er også ulikt hvilke fullmakter den enkelte fylkeskommune har gitt til den felles vegadministrasjonen for å utføre oppgaver for fylkeskommunen. Ved iverksettelse av reformen hadde fylkeskommunene ulik framdrift med å implementere styringssystemet. Det er gjort visse tilpasninger i Statens vegvesens økonomisystem for å forbedre og forenkle rapporte-

ringen av regnskapstall til fylkeskommunenes økonomisystemer. Endringene i Statens vegvesens økonomisystem ble iverksatt 01.01.2010.

Forvaltningsreformen er innenfor vegsektoren en stor reform med behov for fortsatt tilpasning av fylkeskommunenes og Statens vegvesens organisasjoner og styringssystemer.

Overføring av ansvaret for det vesentlige av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband har ført til at fylkeskommunene får økt ansvar for at nasjonale mål innenfor vegtransport, trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima, lokal støybelastning og luftforurensing m.m. blir nådd. Samferdselsdepartementet skal vurdere om rapporteringen fra fylkeskommunene ivaretar behovet for å følge utviklingen på områder der det er satt nasjonale mål herunder gjeldende rapportering i KOSTRA.

Det vises til omtalen i Prop. 124 S (2009–2010) Kommuneproposisjonen 2011 om arbeidet med nasjonale føringer for standarden på fylkesveg og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid.

FoU

Forskning og utvikling initiert av eller utført i Statens vegvesen skal være rettet mot bedre trafiksikkerhet med nullvisjonen som føring, bedret framkommelighet og sikre en vegtrafikk med minst mulig negativ effekt på miljøet. Hovedsatsingene i arbeidet gjennomføres i større programmer kalt Etatsprogram som går over flere år, typisk 4–5 år. I tillegg til etatsprogrammene utføres det mindre prosjekter på årsbasis, eventuelt over to år. Nordisk og internasjonalt FoU-arbeid dekkes også innenfor bevilgningen.

I 2011 prioriteres ressursene til følgende etatsprogram:

- Miljøvennlig bytransport
- Klima og transport
- Salt SMART
- Moderne vegtunneler
- Vegdekker og vegteknologi

I tillegg igangsettes det forprosjekter innen flere fagområder som underlag for mulige nye etatsprogrammer i 2012. For to av etatsprogrammene som avsluttes i 2010, avsettes ressurser til implementering av resultatene.

Trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø har ulik vekt både i de ulike etatsprogrammene og andre FoU-prosjekter. Bedret framkommelighet for næringslivet er nødvendig av hensyn til konkurranseevnen og kvalitet på produkter som transporteres. I urbane områder er det viktig å

forbedre mulighetene for vareleveranser. Samtidig skal trafikksikkerheten ivaretas både for transportører og andre trafikanter, og transportene skal ha minst mulig negative effekter på miljøet. I løsningen av disse problemstillingene vil utnyttelse av ITS (intelligente transportsystemer) som verktøy være avgjørende for utviklingen. ITS vil også ha stadig større betydning både som støtte-systemer i kjøretøy, i kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur og i all type informasjon. Dette vil være hovedtema i en søknad til Norges Forskningsråd om et Senter for forskningsdrevet innovasjon. Senteret er tenkt etablert på NTNU/SINTEF. Statens vegvesen vil være en sentral aktør i senteret sammen med bl.a. Jernbaneverket og flere næringslivsrepresentanter. Søknaden avgjøres høsten 2010.

Større kunnskap om trafikk og trafikanter og deres reisevaner og reisemønster innenfor alle typer transport kan gi grunnlag for en «smartere» transportpolitikk. Bedre kunnskap og grunnlagsdata vil gjøre det mulig å revidere eksisterende og utvikle nytt modellverktøy. Dette vil være med å danne grunnlag for å planlegge og legge til rette for en transportpolitikk som utnytter alle transportformer bedre og mer effektivt med gevinster både i form av bedret framkommelighet og mindre belastning på miljøet. Et nordisk FoU-samarbeid innenfor fagfeltet vurderes, noe som vil gi bedre datagrunnlag og større sikkerhet i beregningsgrunnlag.

Statens vegvesen må vurdere og håndtere konsekvenser av endret klima. Mer nedbør totalt og økende nedbørsintensitet vil ha innvirkning på ras, skred og flom. Sikkerheten i områder som tidligere ble ansett som sikre, må revurderes. Dreneringsforhold og dimensjoneringskriterier må vurderes på nytt. Driften av vegnettet både sommer og vinter får nye utfordringer. Mildere klima vil gi «0-føre» i områder som tidligere hadde stabile vinterforhold og behovet for friksjonsforbedringsmidler som salt, vil øke. Gjennom økt forskningsinnsats vil Statens vegvesen finne fram til metoder for best mulig snøfjerning og optimal bruk av salt/strømidler for å redusere negative miljøeffekter av vinterdriften. Gjennom dette legges det også et grunnlag for forbedringer i metoder og utvikling av nytt utstyr.

Økende nedbørintensitet vil medføre økt fare for ras og utglidning av løsmasser. Her har Statens vegvesen mange felles problemstillinger med NVE (Norges vassdrags- og energiverk). I 2011 starter planleggingen av et forskningsarbeid der Statens vegvesen og NVE går sammen om en fel-

les FoU-innsats for å øke kunnskapen og beredskapen.

Statens vegvesen har også et delansvar for at regjeringens klimamål nås. Utslipp fra transportsektoren er vesentlig i denne sammenhengen. Klimamålet krever utviklingsarbeid og noe av dette må sannsynligvis Statens vegvesen ta ansvar for selv om den vesentligste forskningsinnsatsen dekkes av andre.

Veggtunneler er et viktig vegelement i Norge. Driften av disse er kostbart. Statens vegvesen er opptatt av hvordan eksisterende tunneler kan forvaltes, driftes og vedlikeholdes kostnadseffektivt, samtidig som sikkerheten ivaretas. Redusert energiforbruk er et nøkkelord både i denne sammenhengen og totalt sett som en del av driftskostnadene på vegnettet. Det er viktig å utprøve ny teknologi, for eksempel LED-lys (Light Emitting Diode) som har stort potensial for innsparing både i og utenfor tunnelene og som kan åpne for alternativer til tradisjonelt veglys utenfor urbane områder. Det legges opp til et forprosjekt for et nytt etatsprogram innen energiøkonomisering i 2011.

I tillegg til de to forprosjektene som er nevnt innen ras og energiøkonomisering, gjennomføres ytterligere fire forprosjekter i 2011 med mål om at flere av disse skal initiere nye etatsprogram fra 2012. Forprosjektene har fokus på kvalitet og holdbarhet av materialer med hovedvekt på tunneler, håndtering av vann på og langs veg, støy og ITS.

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 hjem kunnskap som kan implementeres direkte eller gjennom tillempinger og tilpasninger. Det legges særlig vekt på samarbeid innenfor Norden og gjennom det europeiske FoU-samarbeidet som er utviklet gjennom ERA-NET der det er flere store samarbeidsprosjekter i gang.

Ny felles trafikkportal – trafikkforvaltning

I regi av Samferdselsdepartementet arbeides det nå med å få etablert et samarbeid mellom fylkeskommunene, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne om etableringen av en nasjonal reiseplanlegger for kollektivtransport. Reiseplanleggeren skal møte behovet for et landsdekkende, konkurransenøytralt informasjonssystem hvor

den potensielle kollektivreisende enkelt kan skaffe seg oversikt over tilgjengelige transportalternativer for sitt reisebehov. Et viktig element for å oppnå dette er avtalen som er inngått mellom Statens vegvesen, NRK, Ruter AS og Trafikanten AS om å etablere en felles rute- og trafikkportal. Nettstedet skal integrere sanntidsdata og informasjonstjenester for biltrafikk og kollektivtrafikk. En internettbasert reiseplanlegger vil bidra til å gjøre det enklere å reise med kollektivtransport. Det legges opp til å lansere trafikkportalen i juni 2011.

Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) –
praktisering av forskriftens fraviksbestemmelser

Tunnelsikkerhetsforskriften gjelder for alle riksvegtunneler med lengde over 500 meter. I følge forskriftens § 8 Sikkerhetstiltak kan Vegdirektoratet gjøre unntak fra krav om nødutganger for tunneler som er kortere enn 10 km og med ÅDT under 8 000 kjøretøy dersom det kan dokumenteres at alternative tiltak vil føre til tilsvarende eller bedre sikkerhet. Det er innvilget slikt unntak for prosjektet E6 Øyer – Tretten der den om lag 4 km lange Skarsmotunnelen er planlagt med to løp, men bygges med ett løp og forsterket midtoppmerking. Det andre løpet er forutsatt å stå ferdig på det tidspunktet ÅDT gjennom tunnelen når 8 000 kjøretøy.

Statens vegvesen ønsker å legge samme fortolkning av tunnelsikkerhetsforskriften til grunn ved bygging av tilsvarende tunneler på riksvegnettet. Det forutsettes at tunnelene planlegges med to løp med bredder på hhv. 10,5 m og 9,5 m og at løpet med bredde 10,5 m og forsterket midtoppmerking åpnes først. Det andre løpet forutsettes åpnet for trafikk når ÅDT passerer 8 000 kjøretøy. Det forutsettes videre at det blir montert ATK i begge retninger for å kontrollere kjørefarten. I tillegg forutsettes det montert TV-overvåking for å gi rask konstatering av hendelser, og at det blir montert fjernstyrte bomber for å sikre rask stenging av tunnelene ved hendelser. Risikoanalyser viser at en slik løsning vil gi minst like god sikkerhet som en tunnel med ett løp og med evakueringsmulighet.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er dette opplegget for valg av tunnelstandard i tråd med tunnelsikkerhetsforskriftens krav.

Utvidelse av EasyGo til også å omfatte Østerrike

EasyGo ble innført 01.03.2007 og gjorde det mulig for norske AutoPASS-brukere å kjøre gjennom

bomstasjonene på Øresunds- og Storebæltbroen, samt enkelte ferjestrekninger i Sverige og Danmark ved hjelp av sin AutoPASS-avtale. Statens vegvesen arbeider nå, sammen med sine partnere i EasyGo, med å se på muligheten for å utvide EasyGo til å omfatte Østerrike også. Det vil gjøre det enklere for norske transportører som kjører i Østerrike. Det vil også bidra til at et økende antall utenlandske, tunge kjøretøy kjører i Norge med brikke, noe som vil øke bompengeselskapenes inntekter og redusere driftskostnader. Det vil videre kunne være et viktig bidrag i forbindelse med utvikling av den europeiske tjenesten for samordnet betaling av bompenger. EU-kommisjonen har vedtatt at dette skal tilbys innen utgangen av 2012.

Modernisering av førerkort- og motorvognregisteret (Autosys)

Samferdselsdepartementet redegjorde for Statens vegvesens prosjekt for modernisering av førerkort- og motorvognregisteret, nytt Autosys, i Prop. 127 S (2009–2010).

Den teknologiske plattformen som dagens Autosys er bygd på, er utdatert, noe som vil gjøre vedlikehold og videreutvikling av systemet svært vanskelig i årene framover. Den nye IKT-løsningen vil dekke de funksjonene og tjenestene som dagens Autosys leverer, slik at det gamle systemet kan fases ut. Samtidig skal løsningen dekke helt nødvendige behov for å tilfredsstille statens økonomireglement, gi nødvendig økt datakvalitet, gode selvbetjenings- og brukertjenester, generell IKT-sikkerhet mv.

Kostnadsrammen for prosjektet er 746 mill. kr med en styringsramme på 586 mill. kr. Kostnadene vil bli dekt innenfor Statens vegvesens budsjett. Prosjektet for nytt Autosys er planlagt gjennomført over fem år fram til og med 2014. Flere leveranser vil bli satt i produksjon i perioden. Prosjektet vil bygge videre på tidligere gjennomført arbeid, bl.a. modulen for enkeltgodkjenning av kjøretøy som ble satt i produksjon ved årsskiftet 2009/2010.

Det vil bli avsatt 142 mill. kr til prosjektet i 2011. Kontrakt med utviklingsleverandør er planlagt signert første kvartal 2011. Arbeidet med utviklingen av resterende deler av nytt Autosys vil da starte. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av den nye IKT-løsningen er knyttet til modernisering av IKT-plattformen og utvikling av nye tjenester for brukerne. Forventet netto nåverdi er beregnet til om lag 1 mrd. kr. Som beregningsteknisk forutsetning for nytte- og kostnadsvurdering-

ene er det lagt til grunn en levetid på 15 år og at det ved utløpet av denne perioden vil være en restverdi. Samferdselsdepartementet vil gi Stortinget en status for arbeidet i de årlige budsjettproposisjonene.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen er forvalter av viktig veginfrastruktur med en rekke samfunnskritiske funksjoner. Staten har derfor et sterkt fokus på å sikre disse i forhold til uønskede hendelser, hvor sårbarheten bl.a. knyttes til ulykker og ekstremvær. Dette ivaretas gjennom arbeid med forebyggende sikkerhet og beredskap. I arbeidet legges det vekt på utvikling av god sikkerhetskultur.

Ved hjelp av risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplaner, forebyggende tiltak, øvelser og kompetanseheving arbeider Statens vegvesen for å styrke egen evne og kapasitet til å håndtere uønskede hendelser. For å ivareta dette har Statens vegvesen etablert et system for krisehåndtering. Dette systemet ble i 2009 brukt både under øvelser og ved reelle hendelser. I slutten av 2009 startet implementeringen av det elektroniske beredskaps- og krisestøtteverktøyet, VegCIM. Arbeidet er videreført i 2010.

Etter pandemihendelsen i 2009 utarbeidet Statens vegvesen kontinuitetsplaner for å sikre drift under en pandemi. Slike planer er bl.a. viktige for å ivareta etatens samfunnsansvar i perioder med stort sykefravær.

For reservebrumateriell ble det i 2009 startet et investeringsprogram på logistikksiden, som går på en generell forbedring av lagerforholdene og en vesentlig økt lagringskapasitet ved hovedlageret. Innkjøp av tungt reservebrumateriell som kan brukes både på veg og jernbane, ble ført videre, og det ble anskaffet spesialkomponenter og annet utstyr som bedrer utnyttelsen av det eksisterende brumateriellet på en effektiv måte.

Våren 2010 viste hvor viktig det er å ha en god bruberedskap som sikrer framkommeligheten på veg. Etter flommen i mai 2010 er det i de tre nordligste fylkene montert flere beredskapsbruer for å kunne gjenopprette brutte vegforbindelser.

En samarbeidsavtale med Jernbaneverket om et forpliktende samarbeid om bruberedskap er undertegnet.

Lagersteder og god tidsmessig logistikk er grunnpilarene for bruberedskapen, og investering i lager og bedret logistikk vil fortsette i årene fremover. Det meste av investeringene vil bli brukt på hurtigmonterbart brumateriell. Statens vegvesen har også startet planleggingen av en

spesiell lagringsmetode for enkelte beredskapssett som vil gi en stor effektiviseringsgevinst og redusere responstiden ytterligere. Arbeidet med å tilpasse de eksisterende mobile ferjekaiene til de nye ferjetyperne har startet opp og det forventes at det her må gjøres en del investeringer fremover.

Som en oppfølging av SAMROS-prosjektet er VegCIM ROS (risiko- og sårbarhetsanalyse) benyttet for å vurdere vegberedskapen. FoU-prosjektet «Klima og transport» bidrar til dette arbeidet med en veileder for vurdering av sårbarhet i forhold til klimaendringer, samt faglige råd for forebyggende tiltak og rutiner for faglige vurderinger ved ekstremvær. Prosjektet arbeider også med utvikling av sårbarhetsindekser for beskrivelse av tilstandsgraden for bruer, stikkrenner og spesielt utsatte vegstreknings. I forbindelse med revisjon av mal for beredskapsplaner på driftskontrakter vil prosjektet også utarbeide forslag til denne. Prosjektet avsluttes i 2010, med noen leveranser planlagt til juni 2011.

I februar 2010 ble det gjennomført en internasjonal øvelse mellom Sverige og Norge. Øvelse «Bordercrossing 2010» var en fellesøvelse mellom svenske og norske vegmyndigheter. Formålet var å øve på håndtering av uønskede hendelser som kan gi utfordringer på tvers av riksgrensen. Det er aktuelt å gjennomføre flere slike øvelser.

For å sikre kvaliteten i fagområdene samfunnssikkerhet, forebyggende sikkerhet, beredskap og krisehåndtering vil Statens vegvesen gjennomføre prosessbeskrivelse av fagområdet med utgangspunkt i styrende dokument, eksempelvis Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren og Handlingsprogrammet for Statens vegvesen 2010–2013.

Statens vegvesen ønsker å sette fokus på ROS-analyser i konseptvalgutredninger (KVU) og utbyggingsprosjekter i tiden fremover. KVU og ROS (med et samfunnssikkerhetsperspektiv) skal avdekke risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om et areal er egnet for utbyggingsformål. Det vises i denne sammenheng til ny plan- og bygningslov § 4-3, samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Samfunnssikkerhet er et omfattende fagområde i stadig utvikling. Statens vegvesen vil arbeide med henblikk på verstefallscenarier og eventuelle forandringer i trusselbildet. Samferdselsdepartementet har gjennomført prosjektet «krisescenarier i samferdselssektoren» (KRISIS). Funn som fremkommer her vil bli tatt tak i, og implementert og videreutviklet gjennom et eget prosjekt i Statens vegvesen. I tillegg vil Statens vegvesen, sammen med andre etater og virksomheter, starte

et arbeid med sektorovergripende beredskapsplaner for å sikre god nasjonal krisehåndtering.

Grønn stat

Arbeidet med oppfølging av Grønn stat i Statens vegvesen fortsetter i 2011. Det arbeides med å redusere bruk av egen bil som transportmiddel til og fra steder med godt utbygd kollektivtilbud. Etatens tilsatte skal få tilbud om opplæring i klimavennlig kjøring (øko-kjøring).

Satsing på bruk av videomøter gjør det nødvendig å øke kapasiteten. Det arbeides systematisk med å forbedre både kapasitet og kvaliteten på overføringen. Tiltak for å redusere energibruk i etatens bygg vurderes fortløpende, til dels i samarbeid med utleiere av etatens lokaler. Arbeidet med kildesortering og gjenvinning av avfall videreføres. Det blir lagt vekt på at leverandører og tjenester til Statens vegvesen er miljøsertifiserte, samtidig som det arbeides videre med miljøsertifisering i egen etat.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2011 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, Stortingets behandling av meldingen og Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013. Etterfølgende tabeller viser forslaget til investeringsprogram for 2011. Av tabellene framgår også forutsatte investeringer i 2010–2011 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2010–2013.

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er store. En vesentlig del av budsjettrammen for post 30 i 2011 må derfor benyttes til videreføring av igangsatte

prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2011. Det er likevel funnet rom for midler til å starte flere nye prosjekter i 2011. I tillegg er det foreslått midler til prosjektering og andre forberedelser, med sikte på å sikre anleggsstart på store prosjekter i 2012/2013. Ut over dette prioriteres mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging 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 handlingsprogram for perioden 2010–2013 varierer mellom rutene. Variasjonen i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut i løpet av planperioden.

I det etterfølgende gis en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2011 samt en omtale av Oslopakke 3. Alle prosjekter med styringsramme over 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. Investeringsprosjekter som er omtalt gjennomføres innenfor de kostnadsrammer som er angitt og øvrige prosjekter innenfor en samlet ramme, jf. forslag til vedtak VI. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 500 mill. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst. Kostnadsrammen settes dermed lik styringsrammen + 10 pst.

Kostnadsendringer omtales dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010).

Post 30 Riksveginvesteringer – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2011

Mill. 2011-kr												
Korridor/rute	St medl. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering					Totalt til investeringer i 2011
		Endring 2010–2013	Handlings- program 2010–2013	Bevilget 2010	Forslag 2011	Sum 2010–2011 i % av HP	Handlings- program 2010–2013	Anslag 2010 ¹⁾	Anslag 2011	i % av HP	Sum	
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø												
E 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	420	-51	369	188	28,0	58,5	361	64	56	33,4	84	
2. Oslo – Ørje/Magor												
E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	2 068	182	2 249	513	317,0	36,9	551	40	105	26,3	422	
Rv 2 Riksgrensen/Magor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger	714	-28	686	86	71,0	22,9	1 337	6	17	1,7	88	
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger												
E 18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	2 613	-140	2 473	575	685,0	50,9	6 114	1 133	474	26,3	1 159	
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim												
E 39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	3 558	-94	3 465	620	824,0	41,7	1 542	52	96	9,6	920	
E 39 Ålesund – Trondheim	588	-24	564	286	89,0	66,5	227	72	0	31,5	89	
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	598	-53	546	110	66,8	32,4	2 044	685	430	54,5	497	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø												
E 134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	1 165	-87	1 078	101	161,0	24,3	623	20	50	11,3	211	
Rv 7 Hønefoss – Brinnes og rv 52 Gol – Borlaug	714	-41	672	170	172,0	50,8	1 124	100	8,9	272		
E 16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	1 186	-120	1 066	188	225,0	38,7	925	45	98	15,5	323	
6. Oslo Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund												
E 6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	4 933	-232	4 701	1 034	1 396,0	51,7	10 162	2 655	1 462	40,5	2 858	
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger	451	9	460	62	100,0	35,2					100	
Rv 15 Otta – Måløy	546	-47	499	61	114,0	35,0					114	
E 136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	535	-29	506	77	51,7	25,4	306				52	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger	346	-18	328	101	164,0	82,7	218	133	60	88,6	224	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige												
E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	1 711	-62	1 648	484	376,0	52,2	1 310	258	133	29,8	509	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland												
E 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	924	-122	801	101	104,0	25,6	1 686				104	
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	850	-90	760	94	98,0	25,3	72				98	
Sum rutefordelte midler	23 920	-1 048	22 872	4 857	5 042,5	43,3	28 601	5 163	3 081	28,8	8 124	
Ikke rutefordelte midler	806	543	1 349	499	455,9	70,8					456	
Sum post 30	24 726	-505	24 221	5 356	5 498,4	44,8	28 601	5 163	3 081	28,8	8 579	
1 Anslag i Prop. 1 S (2009–2010).												

¹ Anslag i Prop. 1 S (2009–2010).

Post 31 Rassikring – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2011

Korridor/rute	Mill. 2011-kr										
	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering					
	St meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring	Handlings- program 2010–2013	Bevilget 2010	Forslag 2011	Sum 2010–2011 i % av HP	Handlings- program 2010–2013	Anslag 2010	Anslag 2011	Sum 2010–2011 i % av HP	Totalt til investeringer i 2011
Korridor/rute											
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø											
E 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger											
2. Oslo – Ørje/Magnor											
E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo											
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger											
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger											
E 18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger											
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
E 39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	504	-89	415	78	124,0	48,6					124
E 39 Ålesund – Trondheim											
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	210	-33	177	105	30	76,5					30
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
E 134 Drammen – Haugesund med tilknytninger		38	38	22	15,0	99,1		50		-	65
Rv 7 Hønefoss – Brinnes og rv 52 Gol – Borlaug	21	-1	20	10	10,0	98,9					10
E 16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	157	68	226	83		36,7					
6. Oslo Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund											
E 6 Oslo – Trondheim med tilknytninger											
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger											
Rv 15 Otta – Måløy	105	-54	51								
E 136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	168	-35	133		27,8	20,9	164				28
Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger	420	238	658	59	208,0	40,6					208
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige											
E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	105	-3	102	51	40,0	89,1					40
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland											
E 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	388	-130	259	15	55,0	27,2					55
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	21	-1	20	5	15,0	98,4					15
Sum post 31	2 099	0	2 099	429	524,8	45,4	164	50		30,6	575

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2011

	Mill. 2011-kr						
	Statlige bevilgninger			Ekstern finansiering			Totalt til investeringer i 2011
	St meld. nr. 16 (2008-2009)	Handlings- program 2010-2013	Forslag 2010 2011 i % av HP	Handlings- program 2010-2013	Anslag 2010 ²⁾ 2011 i % av HP	Sum 2010-2011	
Korridor/rute							
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger							
E 18 Oslo - Kristiansand og E39 Kristiansand - Stavanger med tilknytninger	115	304	419	240	142,1	91,3	342
Sum post 35	115	304	419	240	142,1	91,3	342

Post 36 E16 over Filefell – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2011

	Statlige bevilgninger						Ekstern finansiering				Mill. 2011-kr
	St meld. nr. 16 (2008–2009)	Endring	Handlings- program 2010–2013	Bevilget 2010	Forslag 2011	Sum 2010–2011 i % av HP	Handlings- program 2010–2013	Anslag 2010	Anslag 2011	Sum 2010–2011 i % av HP	Totalt til investeringer i 2011
Korridor/rute											
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	651	427	1 078	135	120,0	23,6					120
E 16 Sandvika – Bergen med tilknytning											
Sum post 36	651	427	1 078	135	120,0	23,6					120

Post 37 E6 Vest for Alta – Investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2011

	Mill. 2011-kr					
	Statlige bevilgninger			Ekstern finansiering		
	St meld. nr. 16 (2008-2009) 2010-2013 Endring	Handlings- program 2010-2013	Bevilget 2010 2011	Forslag 2010 2011	Sum 2010-2011 i % av HP	Sum 2010-2011 i % av HP
Korridor/rute						Totalt til investeringer i 2011
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland						
E 6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	682	43	726	153	110,0	36,3
Sum post 37	682	43	726	153	110,0	36,3

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er sist omtalt for Stortinget i Prop. 127 S (2009–2010). Oslopakke 3 skal finansiere raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 og St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2.

Hovedmål for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper. For å nå framkommelighetsmålet må veksten i biltrafikken begrenses, og andelen som reiser med kollektivtransport, sykkel og til fots økes. Klimamålet er en sentral premiss for prioritering av midlene. Videre skal pakken bidra til økt trafikksikkerhet og til reduserte lokale miljøproblemer.

Siden 2002/2003 har det vært en sterk vekst i antall kollektivreiser i Oslo og Akershus. Ifølge Ruter AS var det en samlet vekst i regionen på 6,4 pst. i 2008 og 4,1 pst. i 2009. Samtidig har antall passeringer gjennom bomringen (Oslo-snippet) falt med 5,4 pst. i 2009 sammenliknet med 2008.

Tiltakene i Oslopakke 3 finansieres i hovedsak av bompenger. I perioden 2011–2014 utgjør disse i overkant av 70 pst. av disponibel ramme, eksklusiv statens bidrag til jernbaneinvesteringer i regionen. Bompengandelen er i overkant av 40 pst. dersom statens midler til jernbaneinvesteringer tas med. I tillegg brukes statlige midler til riksvegnettet og kommunale og fylkeskommunale midler til lokale tiltak i Oslo og Akershus.

Jernbane har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og inngår som en del av Oslo-

pakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten.

Målrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten, og det er derfor etablert en styringsgruppe som ledes av vegdirektøren. Styringsgruppen har bl.a. ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 som grunnlag for staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune sitt budsjettarbeid. Handlingsprogrammet som rulleres årlig, skal sikre at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3 og fordele tilgjengelige bompenger mellom de tre partene i samarbeidet. For å ivareta den tverrpolitiske forankringen om pakken, er det også etablert en referansegruppe.

Bruk av midlene i 2010

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2010 ble fastsatt gjennom Stortingets og lokale myndigheters budsjettvedtak som i hovedsak fulgte opp styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2010–2013 fra september 2009. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 53 S/Innst. 96 S (2009–2010) er det åpnet for at Fjellinjen AS kan låne inntil 1,1 mrd. kr i 2010. Et låneopptak i 2010 er nødvendig for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3.

Tabellen nedenfor viser disponering av midlene i Oslopakke 3 i 2010.

(Mill. 2011-kr)

	2010		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
Riksveg			
E6 Vinterbro – Assurtjern	84	0	84
E16 Wøyen – Bjørum	64	0	64
E18 Bjørvikaprojektet	240	388	629
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	342	664	1 007
E18 Sydhavna	0	20	20
Riksveg – programområder inkl. planlegging	135	172	307
Sum riksveg	866	1 245	2 110
Lokale vegtiltak og programområder			
Akershus	133	172	305
Oslo	177	115	292

(Mill. 2011-kr)

	2010		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
Planlegging Oslo & Akershus	0	57	57
Sum lokale vegtiltak og programområder	310	344	654
Store kollektivtiltak			
Akershus – Fornebu	0	1	1
Akershus – Kolsåsbanen	0	420	420
Oslo – T-bane	0	404	404
Sum store kollektivtiltak	0	825	825
Bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv			
Akershus	0	273	273
Oslo	0	343	343
Sum bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv	0	616	616
Sum Oslopakke 3	1 175	3 030	4 206
Store jernbanetiltak			
Lysaker stasjon	15	0	15
Lysaker – Sandvika	664	0	664
Oslo S – Ski (inkl. ombygging Ski stasjon)	194	0	194
Osloprosjektet/fornyelse Oslo	480	0	480
Sum store jernbanetiltak	1 353	0	1 353
Sum Oslopakke 3 med store jernbanetiltak	2 528	3 030	5 559

Prioriteringen av midler i 2010 har tatt utgangspunkt i målene for Oslopakke 3 om å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper og prioritere næringsliv og kollektivtransport. Om lag 56 pst. av midlene brukes til kollektivtrafikktiltak (41 pst. hvis jernbaneinvesteringer holdes utenfor).

En stor del av midlene til riksveg brukes til videreføring og sluttfinansiering av store, igangsatte prosjekter som E18 Bjørvikaprojektet, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og E16 Wøyen – Bjørum, jf Prop. 1 S (2009–2010). De store riksvegtiltakene vil gi bedret framkommelighet og avlastning av boliggate. Videre vil nærmiljøene bli skjermet for støy og luftforurensing og det kan legges til rette for byutvikling i Bjørvika og Økern/Løren-området. Midlene til programområdene brukes først og fremst til gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer og tiltak for mer konkurransedyktig kollektivtransport.

I Akershus prioriteres i 2010 om lag 400 mill. kr til oppgradering av Kolsåsbanen fram til Bekkestua, noe som vil gi et betydelig bedret kollektivtilbud i dette området. Midler til fylkesveger disponeres i stor grad til mindre investeringer på programområdene, og kollektivtiltak er høyest prioritert med utbygging av nye kollektivfelt, innfartsparkering og utvikling av kollektivknutepunkter.

Oslo kommune vil etter planen bruke nesten 400 mill. kr til opprusting av T-banen i 2010. Oppgradering av Holmenkollbanen og Lambertseterbanen, samt stasjonsoppgraderinger er hovedaktiviteten i 2010. Oslo kommune har videre satt av midler til lokale veger i tilknytning til riksvegprosjektene i Bjørvika og på Sinsen og til videreføring av innsats på programområdene.

Bompenger til drift av kollektiv og mindre investeringer (Ruter) anvendes i 2010 til bl.a. seksvogns tog på flere T-banestrekninger, 7,5 minut-

ters rute på Furusetbanen, buss- og ferjetilbudet i Akershus og mindre oppgraderinger av T-bane- og trikketraseer, som samlet sett vil gjøre kollektivtilbudet i regionen mer attraktivt.

Det er satt av i underkant av 1 400 mill. kr til investeringer og fornyelse i jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3-området i 2010. Dobbeltspor Lysaker-Sandvika og Osloprosjektet (langsiktige fornyelsestiltak på jernbanen i Oslo-området) utgjorde 1 120 mill. kr, og er de største prosjektene i 2010. I tillegg planlegges nytt vendeanlegg på Høvik, nytt dobbeltspor Oslo – Ski og ny containerterminal på Alanbru.

Foreslått bruk av midler i 2011

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2011, herunder forslag om utvidet låneopptak på 0,5 mrd. kr for 2011, fikk bred tverrpolitisk tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Akershus fylkeskommune 17.06.2010 og i Oslo bystyre 25.08.2010.

Tabellen nedenfor viser forslag til disponering av midlene i Oslopakke 3 og av statsmidler til investering i jernbane i 2011.

(Mill. 2011-kr)			
	2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
Riksveg			
E16 Sandvika – Wøyen (planlegging)	0	20	20
E18 Bjørvikaprojektet	142	200	342
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	210	325	535
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund (planlegging/prosjektering)	0	10	10
E18 Sydhavna	0	60	60
Riksveg – programområder inkl. planlegging	142	274	416
Sum riksveg	494	889	1 383
Lokale vegtiltak og programområder			
Akershus	176	62	238
Oslo	177	115	292
Planlegging Oslo & Akershus	0	80	80
Sum lokale vegtiltak og programområder	353	258	610
Store kollektivtiltak			
Akershus – Fornebu	0	2	2
Akershus – Kolsåsbanen	0	358	358
Oslo – T-bane	0	294	294
Sum store kollektivtiltak	0	654	654
Bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv			
Akershus	0	273	273
Oslo	0	343	343
Sum bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv	0	616	616
Sum Oslopakke 3	847	2 417	3 263

(Mill. 2011-kr)

	2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
Store jernbanetiltak			
Lysaker – Sandvika	370	0	370
Oslo S – Ski (inkl. ombygging av Ski stasjon)	221	0	221
Osloprosjektet/fornyelse Oslo	539	0	539
Sum store jernbanetiltak	1 130	0	1 130
Sum Oslopakke 3 med store jernbanetiltak	1 977	2 417	4 393

I henhold til målene for Oslopakke 3 er kollektivtrafikktiltak også prioritert i 2011, samtidig som det er nødvendig å avsette tilstrekkelig med midler for å sikre rasjonell framdrift av pågående store prosjekter. Om lag 63 pst. av midlene brukes til kollektivtrafikktiltak (46 pst. hvis jernbaneinvesteringer holdes utenfor).

Av St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 framgår også at det framtidige transport-systemet i Osloregionen skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og lokal miljøkvalitet. I 2011 vil en betydelig del av midlene til riksveg brukes til videreføring av igangsatte prosjekter som E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, som bidrar til byutvikling, bedret framkommelighet og bedre lokal miljøkvalitet. Det er også foreslått midler til oppstart av E18 Sydhavna. Oppstart av prosjektet er avhengig av at det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag når den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført, og før anleggsstart. Det skal også gjennomføres en nytte/kostnadsberegning av prosjektet før saken legges fram for Stortinget. Det er også foreslått planleggingsmidler til E16 Sandvika – Wøyen, og midler til planlegging/prosjektering av rv 22 Lillestrøm – Fetsund. Midler til programområdene i 2011 er i tråd med foreslått nivå fra Handlingsprogram 2010–13 og anvendes til tiltak innenfor gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet, mindre utbedringer og kollektivtiltak på veg. Dette er viktige tiltak for å realisere målene for pakken.

I Akershus videreføres arbeidet med Kolsåsbanen fram til Bekkestua (inkludert Gjønnestasjon) i 2011. Stortinget har tidligere fått seg forelagt et kostnadsoverslag for strekningen Lysakerelva – Jar på 440 mill. 2009-kr og for Jar-Bekkestua en styringsramme på 600 mill. kr og kostnadsramme på 650 mill. 2009-kr. Med utgangspunkt i dette

har Akershus fylkeskommune for hele strekningen Lysakerelva – Bekkestua tatt utgangspunkt i en styringsramme på 1 068 mill. 2010-kr og en kostnadsramme på 1 120 mill. 2010-kr. Akershus fylkeskommune mener at kobling til, og tiltak ved Gjønnestasjon kan gjennomføres innenfor kostnadsrammen til Bekkestua. Styringsgruppen har lagt til grunn at Gjønnestasjon blir inkludert i parsellen som bygges fra Jar til Bekkestua og at dette dekkes innenfor kostnadsrammen for parsellen frem til Bekkestua. Styringsgruppen legger særlig vekt på at det ved Gjønnestasjon legges opp til et større antall innfartsparkeringsplasser. I Oslo videreføres oppgraderingen av T-banefrastrukturen, med bl.a. oppgradering av Lambertseterbanen.

Bompenger til driftstiltak for kollektivtransport skal anvendes i tråd med vilkår som er stilt ved Stortingets behandling av endringen av vegloven § 27 i 2008, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) og Innst. O. nr. 26 (2007–2008). Et system med bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk vil kunne føre til en overføring av persontransport fra personbil til kollektive transportmidler. Bruk av inntektene i en bompengepakke må ses i sammenheng med de transportoppgaver som skal løses. For å nå målsettingen med pakken, må det tilstrebes at det er de samfunnsøkonomiske sett mest fornuftige prosjektene som blir realisert og de beste tiltakene som blir satt i gang. Driftsmidler til kollektivtransporten i Oslo og Akershus gjennom Oslopakke 3 videreføres på samme realnivå som i 2010 med en ramme på 616 mill. 2011-kr. Dette tilsvarer om lag 31 pst. av disponible bompenger. I 2011 anvendes midlene til å styrke kollektivtilbudet og økte attraktiviteten gjennom bl.a. økt frekvens og lengre tog på flere T-banestrekninger. Det er vurdert slik at tiltakene oppfyller kravene i Ot.prp. nr. 15 (2007–2008).

Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtrafikk kommer i tillegg til tjenestekjøp/tilskudd til Ruter AS fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, som for 2010 er henholdsvis om lag 0,5 mrd. kr og om lag 1,4 mrd. kr. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenge fra Oslopakke 3, ved behandling av sine økonomiplaner for 2011–2014 i desember 2010.

I 2011 er i underkant av 1 200 mill. kr foreslått til investeringer og fornyelse i jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3-området. Ferdigstillelse av dobbeltspor Lysaker – Sandvika og Osloprosjektet vil være de største prosjektene i 2011, og utgjør om lag 900 mill. kr. I tillegg videreføres planlegging av nytt vendeanlegg på Høvik, nytt dobbeltspor Oslo – Ski (arbeid med nye Ski stasjon pågår) og ny containerterminal på Alnabru.

Forventede bompengeinntekter i 2011 er om lag 2 010 mill. 2011-kr. Styringsgruppen har for å unngå redusert og urasjonell framdrift for pågående store prosjekt, samt å kunne videreføre satsingen på drift av kollektivtransporten og på programområdene, anbefalt å utvide lånefullmakten med ytterligere 0,5 mrd. kr. Dette beløpet er vurdert ut fra hva som er nødvendig for både å kunne prioritere kollektivtrafikktiltak, programområder og videreføre pågående prosjekter. Det er ikke foreslått oppstart av nye store prosjekter i 2011 utover oppstart av koblingen til Sydhavna i Oslo. Forslag om låneopptak for 2011 har fått tverrpolitisk bred oppslutning gjennom behandlingen av handlingsprogrammet for 2011–2014. Ulempen ved låneopptak er at det i viss grad begrenser handlingsfriheten i framtiden. Et låneopptak på 0,5 mrd. kr gir årlige rentekostnader som med dagens rentenivå vil utgjøre nærmere 1 pst. av de årlige bompengeinntektene. Det er vurdert at gevinsten ved rasjonell gjennomføring av pågående prosjekt og fortsatt høy satsing på kollektivtrafikk og programområdene veier opp ulempen ved et låneopptak.

Samferdselsdepartementet støtter forslaget fra styringsgruppen om bruk av midler i 2011, inkl. et låneopptak på 0,5 mrd. kr. Departementet legger til grunn at framtidige renteutgifter ved et låneopptak i 2011, må dekkes inn gjennom reelle omprioriteringer fra andre tiltak i Oslopakke 3.

Handlingsprogram 2011–2014 – forslag fra styringsgruppen for Oslopakke 3

Det er lagt opp til en årlig rullering av handlingsprogrammet, bl.a. av hensyn til årlig rullering av

4-årig økonomiplan i Oslo og Akershus. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 i perioden 2011–2014 ble lagt fram i mai 2010 og fikk tilslutning fra flertallet i den lokalpolitiske behandlingen i Akershus fylkeskommune 17. juni 2010 og i Oslo bystyre 25. august 2010. Styringsgruppens handlingsprogram for 2011–2014 tar utgangspunkt i målene for Oslopakke 3 som definert i St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og det lokale forslaget til Oslopakke 3 fra mai 2006. Forslaget er basert på de fire partenes (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen) handlingsprogrammer (økonomiplaner) for sine deler av transportsystemet. Styringsgruppen har avholdt møter med den politiske referansegruppen om utformingen av handlingsprogrammet.

Styringsgruppen har tatt utgangspunkt i at samlet disponibel ramme for Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden 2011–2014 utgjør 19,9 mrd. 2011-kr, hvorav 8,5 mrd. 2011-kr til investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Dette er basert på planrammen for statlige midler til riksveger og jernbane i Oslopakke 3 fastsatt ut fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 17 (2008–2009) og Jernbaneverkets og Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2019. Samlede forventede bompengeinntekter i perioden er om lag 8,4 mrd. 2011-kr. Når det gjelder statlige midler til riksveg i 2014, har styringsgruppen lagt til grunn et gjennomsnitt av rammen i perioden 2014–19 slik den framkommer i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Bidrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er anslått som videreføring av nivå for økt rammetilskudd til veinvesteringer i 2010 etter overføring av øvrige riksveger på bakgrunn av forvaltningsreformen.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011–2014 forutsetter imidlertid et finansieringsbehov på om lag 23 mrd. 2011-kr (inkl. 8,5 mrd. 2011-kr til jernbanetiltak), altså et behov på om lag 3 mrd. kr mer enn disponibel ramme. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011–2014 er basert på et bompengebidrag på om lag 11,6 mrd. 2011-kr i perioden. Dette innebærer et ytterligere låneopptak i årene 2012–2014 på 2,6 mrd. kr. Akkumulert lånesaldo vil i så fall være på om lag 4,4 mrd. kr ved utgangen av 2014.

Et låneopptak vil gi bindinger som reduserer framtidig handlingsrom. Samtidig vil flere store prosjekter bli ferdigstilt i løpet av handlingsprogramperioden 2011–2014. Styringsgruppen mener det er mulig å betjene en slik lånesaldo siden

det vil bli en større finansiell fleksibilitet innenfor rammene av Oslopakke 3 fra 2014.

Fra styringsgruppen sin side er det lagt vekt på å opprettholde andelen til drift og investeringer i kollektivtrafikken, og å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter. Et bedre kollektivtilbud er en forutsetning for å nå målet.

Styringsgruppen foreslår at det brukes 7 mrd. 2011-kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2011–2014. Dette fordeler seg med 5,7 mrd. kr på store prosjekter og 1,3 mrd. kr på programområdene. I tillegg til E18 Sydhavna, E6 Alnabruterminalen og E16 Sandvika – Wøyen som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019, foreslås oppstart av Kolsåsbanen på strekningen Bekkestua-Kolsås, E18 Vestkorridoren og rv 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund). Det er lagt til grunn at om lag 600 mill. kr i bompenger pr. år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Akershus fylkeskommune har lagt til grunn at disse midlene skal brukes til høyere frekvens og styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og til et bedre tilbud på Nesoddbåtene. Videre har Akershus fylkeskommune lagt til grunn at midlene også skal brukes til gjennomføring av et forenklet takst- og sonesystem. Samferdselsdepartementet har på visse vilkår gitt tilslutning til at det er anledning til å bruke bompenger til et slikt tiltak. I Oslo er det lagt til grunn å prioritere midlene til økt frekvens, økt vognkapasitet og mindre investeringer for trikk og T-bane. Innsatsen på programområdene skal øke framkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken, bidra til universell utforming, økt trafikksikkerhet og sammenhengende sykkelvegnett. I tillegg settes det av midler til mindre utbedringer og ulike miljøtiltak. Dette er tiltak som er tenkt satt inn på strekninger med spesielle problemer, og som vil gi stor nytte.

Bussen har flest trafikanter. Styrket busstrafikk gjennom økt frekvens, kollektivfelt og annen prioritering for økt framkommelighet samt tiltak for økt tilgjengelighet er derfor også viktige deler av kollektivtrafikksatsingen i Oslopakke 3.

For reiser i Akershus og over bygrensa er jernbanen det viktigste skinnegående transportmiddelet, mens T-bane er viktigst for reiser internt i Oslo. Sammen danner de ryggraden i kollektivtilbudet for Oslo og Akershus. Jernbaneverkets utbygging i Oslo-området inngår i en større strategi for det sentrale Østlandet. En effektiv jernbanetransport i regionen er et viktig bidrag for å oppnå målet om god mobilitet og redusert støy, lokal forurensing og klimagassutslipp. Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i til-

legg til økt punktlighet og redusert reisetid, gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høyere frekvens i Oslo-området. I perioden 2011–14 har styringsgruppen lagt til grunn at det nye dobbeltsporet i vest skal åpnes for trafikk og strekningen mellom Lysaker og Etterstad, som inkluderer Oslotunnelen, er fullstendig modernisert. Videre planlegges nytt vendeanelgg på Høvik, nytt dobbeltspor Oslo – Ski og utvidelse av terminalkapasiteten på Alnabru.

Det har hittil ikke vært rom for å starte nye store prosjekter i Oslopakke 3. Fra 2014 øker imidlertid handlingsrommet for nye prosjekter. Styringsgruppen vil derfor høsten 2010 gi høy prioritet til arbeid med et beslutningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer i Oslopakke 3, og ser det som naturlig at finansieringsgrunnlaget for pakken er et element i denne sammenheng. Det skal foretas en helhetlig vurdering av transportsystemet med fokus på de tre hovedkorridorene inn mot byen og Oslo indre by. Samlet transportbehov og transportkapasitet på veg, jernbane og kollektiv og virkninger av tiltak i korridorene skal vurderes. Ulike tiltak skal vurderes ut fra transport- og miljøvirkninger for hele korridoren og for det regionale transportsystemet. Lokale virkninger for miljø, trafikksikkerhet og stedsutvikling må dessuten vurderes for hvert enkelt tiltak. Det skal tas hensyn til konsekvenser av og for arealutviklingen i regionen. Resultatet fra arbeidet skal foreligge i tide til rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 våren 2012, slik at styringsgruppen kan behandle langsiktige prioriteringer før de statlige transportetatene slutfører sitt arbeid med planforslag til Nasjonal transportplan 2014–23. Styringsgruppen ser behovet for at det gjøres en parallell utredning av finansieringen av Oslopakke 3 og vil i samarbeid med den politiske referansegruppen etablere et grunnlag for dette.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet støtter forslaget fra styringsgruppen om bruk av midler i 2011, inkl. et låneopptak på 0,5 mrd. kr, og ber om Stortingets samtykke til at et slikt låneopptak kan gjøres. Departementet legger til grunn at framtidige renteutgifter ved et låneopptak i 2011, må dekkes inn gjennom reelle omprioriteringer fra andre tiltak i Oslopakke 3.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det viktig at det, før det kan tas stilling til oppstart av nye prosjekter, blir etablert et opplegg for porteføljestyring med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer,

samt kriterier for prioritering av tiltak, samt en finansieringsplan for Oslopakke 3. Dette systemet må fastsettes slik at det kan ligge til grunn for arbeidet med rulleringen av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 i perioden 2012–2015. Vi viser her til føringer som er gitt om gjennomføring og styring av pakken i St.meld. nr. 17 (2008–2009). Det er behov for god økonomisk styring av pakken, og prioriteringer må skje innenfor disponible rammer.

På denne bakgrunn legger Samferdselsdepartementet ikke opp til at Stortinget skal ta konkret stilling til utbygging og prioritering av tiltak etter 2011 på nåværende tidspunkt. Hvordan den finansielle situasjonen skal håndteres videre og hvilke framtidige prioriteringer som skal gjøres, vil departementet komme tilbake til.

Når det gjelder utbygging av E18 Vestkorridoren, viser departementet til omtalen i St.meld. nr. 17 (2008–2009), kap. 11 om at E18 Vestkorridoren er en sentral del av den tverrpolitiske enigheten om Oslopakke 3, og at departementet derfor legger til grunn at det vil skje en utbygging av E18. Samferdselsdepartementet legger også til grunn at det videre arbeidet med Oslopakke 3 fortsatt skal ha fokus på å øke kollektivandelen gjennom en sterk kollektivsatsing.

Departementet legger også til grunn at det tverrpolitiske samarbeidet ivaretas i det videre arbeidet med pakken, jf. Innst. S. nr. 301 (2008–2009) der det heter at det er viktig at alt videre arbeid med pakken gjøres gjennom en bred forankring lokalt mellom de partiene som var en del av kompromisset om Oslopakke 3.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 28,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 56 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Midlene er i all hovedsak prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak og mindre utbedringer. Det legges opp til å videreføre trafikksikkerhetstiltakene på E6 mellom Ryen og Teisen i Oslo. Videre foreslås bl.a. midler til bygging av kollektivfelt på E6 ved Klemetsrud. Det er også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til planlegging og prosjektering av rv 22 på strekningen Lillestrøm – Fetsund i Akershus med sikte på anleggsstart i 2012.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 317,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 105 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Innenfor denne rammen prioriteres fullføring av prosjektet Krosby – Knapstad i Østfold. I tillegg er det foreslått statlige midler til anleggsstart på prosjektet Melleby – Momarken i Østfold. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det er også satt av statlige midler til videre planlegging og prosjektering av E18 på strekningen Knapstad – Retvedt i Østfold og Akershus, med sikte på anleggsstart i 2013. Videre er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til å starte byggingen av ny adkomst til Sydhavna i Oslo.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Det legges opp til å fullføre byggingen av midtrekkverk på E18 mellom Ringnes og Mastemyr i Akershus. I tillegg foreslås bl.a. midler til å starte byggingen av gang- og sykkelveger langs E18 mellom Nygårdskrysset og Vinterbru i Akershus og mellom Fiskvollbukta og Ulvøya bru i Oslo. Innenfor rammen til planlegging er det bl.a. forutsatt midler til å videreføre planleggingen av E18 på strekningen Retvedt – Vinterbru.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E18	Krosby – Knapstad	1 396	1 245	175,0	2
E18	Melleby – Momarken ¹	972	915	20,0	885
E18	Sydhavna ¹	533	484	60,0	404

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjektoptakten.

E18 Melleby – Momarken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, og Prop. 1 S (2009–2010), side 81.

Dagens E18 mellom Melleby og Momarken har flere kryss og avkjørsler, med boliger lokalisert helt inntil E18. Vegstandarden er dårlig ut fra vegens funksjon. Fra Ørje til Melleby er det tofelts veg, og vest for Momarken blir det firefelts veg forbi Askim fram til Knapstad. Strekningen Krosby – Knapstad åpnes for trafikk i november 2010. Strekningen Melleby – Momarken vil følgelig utgjøre et markert standardbrudd. Årsdøgntrafikken er om lag 8 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 15–19 pst.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,3 km veg med midtrekkverk. Som det framgår av St.meld. nr. 16 (2008–2009), er det behov for forbikjøringsfelt på deler av strekningen. Det legges nå opp til å bygge fire felt sammenhengende på den om lag 6 km lange strekningen fra Momarken til Hærland. Ved Hærland skal det bygges en 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekningen bygges med to felt. Det er planlagt toplanskryss ved fv 123, nordøst for Ramstad, og ved rv 22, nord for Momarken.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av gjenstående deler av E18 i Østfold. Det legges opp til etappevis utbygging der strekningen Melleby – Momarken i Eidsberg kommune bygges ut først. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Det er satt av statlige midler med sikte på mulig anleggsstart i 2011. Tildeling av statlige midler og anleggsstart forutsetter tilslutning til foreslått bompengeprogger. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Melleby – Momarken så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

E18 Krosby – Knapstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, St.prp. nr. 72 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010), side 82. 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 Askim, Spydeberg og Hobøl kommuner. Vegene bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. Ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen inngår i prosjektet. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim.

I St.prp. nr. 72 (2008–2009) ble det varslet kostnadsøkninger på prosjektet. Det er nå varslet reduksjon av kostnadene. Prognosen for sluttkostnaden innebærer en reduksjon på om lag 90 mill. kr i forhold til revidert styringsramme.

Anleggsarbeidene startet i august 2007, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2010. Midlene til prosjektet i 2011 vil bli benyttet til restarbeider, inkl. legging av slitelag, og til sluttoppgjør. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 175 mill. kr er det lagt til grunn 60 mill. kr i statlige midler for tilbakebetaling til bompengeselskapet.

E18 Sydhavna

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 218–219, og Prop. 1 S (2009–2010), side 82. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Gjennom utvikling av Fjordbyen skal store områder som tidligere har vært disponert til havnevirksomhet, benyttes til byutvikling. Samtidig er Oslo havn en svært viktig havn både nasjonalt og regionalt, og det er vedtatt at denne skal være hovedhavn for containere i Oslofjorden. Når havnevirksomheten i Sydhavna utvikles og konsen-

treres, vil trafikken til og fra området øke vesentlig.

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med planskilt rundkjøring. Fra krysset skal det bygges ny bru ned til havna. I tillegg skal Mosseveien utvides på en om lag 900 meter lang strekning for å få plass til kollektivfelt i begge retninger. Bygging av gang- og sykkelveg inngår også i prosjektet. Prosjektet vil føre til inngrep i Ekebergskranningen som er visuelt viktig og har et stort biologisk mangfold. Imidlertid unngås inngrep i et relativt nylig vedtatt landskapsvern-område. En del verneverdig bebyggelse blir flyttet.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme for prosjektet så snart det foreligger nærmere avklaringer, og før anleggsstart. Det skal også gjennomføres nytte/kostnadsberegning av prosjektet før saken legges fram for Stortinget.

Det legges opp til anleggsstart høsten 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Nødvendig sprengningsarbeid for å få plass til planlagte

kollektivfelt langs Mosseveien ble gjennomført sommeren 2010, da trafikken likevel var lagt om i forbindelse med arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet. Midlene i 2011 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 71,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 17 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre arbeidene på rv 2 mellom Lier og Magnormoen i Hedmark. Under forutsetning av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering, kan det være mulig å videreføre utbyggingen av rv 2 mellom Kongsvinger og Kløfta gjennom anleggsstart på prosjektet Kongsvinger – Slomarka.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv 2	Kongsvinger – Slomarka	1 816	1 700	0	1 670

Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219, og Prop. 1 S (2009–2010), side 82.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av rv 2 mellom Kongsvinger i Hedmark og Kløfta i Akershus. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, og ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført. Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være mulig med anleggsstart i 2011 med bompenger. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av rv 2 på strekningen Kongsvinger – Slomarka så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 685,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med til sammen 474 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E18 Sky – Langangen i Vestfold, E39 Vigeland – Osestad i Vest-Agder og rv 510 Solasplitten i Rogaland. I tillegg vil det bli gjennomført restarbeider på prosjektene E18 Kopstad – Gulli i Vestfold og E39 Stangeland – Sandved i Rogaland. Under forutsetning av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet, kan det være mulig å videreføre utbyggingen av E18 i Vestfold gjennom anleggsstart på prosjektet Gulli – Langaker.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikk sikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. er det lagt til grunn midler til å fullfinansiere ombyggingen av Åbykrysset på E18 i Telemark. I Aust-Agder legges det opp til å starte byggingen av midtrekkverk på E18 mellom Bie og Frivoll. I tillegg videreføres arbeidene med å etablere midtrekkverk og tosidig

forbikjøringsfelt på en strekning av E39 ved Søgne i Vest-Agder samt utbedringen av E39 ved Helleland jernbanebru i Rogaland. Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene i Oslo og Akershus.

Arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet i Oslo videreføres i 2011. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvikva.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E18	Kopstad – Gulli	2 288	1 753	40,0	3
E18	Gulli – Langåker	2 687 ¹	2 561	0	2 360
E18	Sky – Langangen	1 952	1 853	500,0	523
E39	Vigeland – Osestad	466	334	90,0	110
E39	Stangeland – Sandved	295	286	19,0	0
Rv 510	Solasplitten	544	523	120,0	143
E18	Bjørvikaprojektet	6 250	5 889	342,1	573

¹ Kostnadsrammen er foreløpig, jfr. prosjekttomtale.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 220–221, og Prop. 1 S (2009–2010), side 83–84. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet, som omfatter bygging av 12 km firefelts veg i Horten, Re og Tønsberg kommuner, ble åpnet for trafikk i desember 2007. Midlene i 2011 vil bli benyttet til ombygging av eksisterende E18, mindre restarbeider, samt til å dekke gjenstående kostnader til grunnerverv og sluttoppgjør.

E18 Gulli – Langåker

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 222, St.prp. nr. 60 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010), side 84. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet og ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført.

Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være mulig med anleggsstart i 2011 med bompenger. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av E18 Gulli – Langåker så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

E18 Sky – Langangen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, og Prop 1 S (2009–2010), side 84. 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. 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 sommeren 2012. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 290 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Vigeland – Osestad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, og Prop. 1 S (2009–2010), 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 skal det bygges kryss med tilknytning til eksisterende veg. På delstrekningene Vigeland – Fardal og Udland – Osestad har det vært forutsatt at det skal gjennomføres utbedringstiltak tilpasset kostnadsoverslaget for prosjektet. Det er varslet kostnadsreduksjoner på delstrekningen Fardal – Udland, foreløpig anslått til om lag 90 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen for prosjektet.

Etter ønske fra Lindesnes kommune er det utarbeidet forslag til kommunedelplan for å avklare framtidig veglinje på strekningen Vigeland – Fardal. Det er utredet fire traséalternativer der kostnadene for det mest aktuelle alternativet ligger i størrelsesorden 500 mill. kr.

Anleggsarbeidene på strekningen Fardal – Udland – Osestad startet i november 2009, og arbeidene ventes fullført i november 2011. Det legges til grunn at det velges en enkel løsning for tilkøpling mellom ny og gammel veg på Fardal. Departementet vil komme tilbake til videre utbygging av strekningen Vigeland – Fardal.

E39 Stangeland – Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 68 (2006–2007) og Prop. 1 S (2009–2010), side 84–85.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E39 fra to til firefelts veg på en 2,2 km lang strekning mellom kryss med rv 509 og kryss med rv 44 i Sandnes kommune. Omfattende støytiltak inngår i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i desember 2008, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2010. Midlene til prosjektet i 2011 vil bli benyttet til sluttoppgjør og endelig oppgjør for grunnverv. Videre kan det bli behov for ytterligere støyskjerming. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 19 mill. kr er det lagt til grunn 50 mill. kr i statlig refusjon til Sandnes kommune.

Rv 510 Solasplitten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 165, Prop. 1 S (2009–2010), side 85, og Prop. 127 S (2009–2010). 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 tilrettelagt for senere utbygging til firefelts veg. Prosjektet omfatter også omlegging av lokalvegnettet med bl.a. bygging av gang- og sykkelveger. I øst knyttes prosjektet til E39 via eksisterende toplanskryss ved Forus nord (Solasplittkryss), og i vest til eksisterende vegnett ved Sømmevågen øst, med etablering av nytt toplanskryss. Nye ramper mot E39 samt toplanskryss ved Næringsveien og Norstone bygges med tilskudd fra lokalt næringsliv.

Det er i Prop. 127 S (2009–2010) lagt til grunn en løsning med kort kulvert gjennom Kristensberget. Sola kommunestyre har gjennom vedtak av 17.06.2010 gått inn for at kommunen likevel skal finansiere merkostnadene ved lang kulvert. Merkostnadene er anslått til 29 mill. kr omregnet til 2011-prisnivå, dvs. vel 15 mill. kr mindre enn lagt til grunn i St.prp. nr. 58 (2008–2009). Kommunen legger opp til å endre reguleringsplanen i tråd med dette. Styringsrammen for prosjektet er derfor økt med 29 mill. kr i forhold til i Prop. 127 S (2009–2010). Samferdselsdepartementet forutsetter at Sola kommune også dekker evt. merkostnader knyttet til bygging av lang kulvert.

Anleggsarbeidene startet i august 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2012. Av midlene i 2011 forutsettes 26 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 Prop. 1 S (2009–2010), side 59 og side 85. Prosjektet inngår i Oslo-pakke 3, jf. bl.a. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Første etappe omfatter ny E18 i en om lag 1,2 km lang tunnel under Bjørvika og Bispevika (mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen), hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det bygges kryss ved Havnalageret 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 sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for østgående trafikk i april 2010 og for vestgående trafikk i september 2010. Hele prosjektet vil etter planen stå ferdig i 2013–2014.

Prosjektet finansieres over post 35. Det foreslås bevilget 142,1 mill. kr i 2011, hvorav 57,8 mill. kr innenfor rammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009). I tillegg er det lagt til grunn 200 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3. 2011 er siste år med statlig bevilgning.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 824,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 96 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre utbyggingen av E39 over Stord i Hordaland. I tillegg legges det opp til å videreføre prosjektene Torvund – Teigen og Anda ferjekai på E39 i Sogn og Fjordane samt prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Videre legges det opp til anleggsstart på prosjektet E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland. Det er også satt av statlige midler til videre planlegging

og prosjektering av E39 på strekningen Svegatjørn – Rådal i Hordaland, med sikte på anleggsstart i 2012.

Ombygging av Nyborgkrysset på E39 i Bergen finansieres med tilskudd og forskudd fra lokalt næringsliv som del av etableringen av et nytt varehus. Utbyggingen ble utsatt i påvente av endelig godkjenning av reguleringsplanen for området. Godkjenningen forelå i desember 2009, og ombyggingen av krysset startet i juni 2010.

Prosjektet E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane fikk tildelt midler til anleggsstart i 2010, men Høyanger kommune har gått inn for å endre reguleringsplanen. Statens vegvesen legger foreløpig til grunn anleggsstart i løpet av sommeren 2011.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer, samt midler til planlegging. Bl.a. legges det opp til å fullføre byggingen av gang- og sykkelveg langs E39 mellom Farsund og Kusslid i Førde i Sogn og Fjordane og fortau langs Kyrkjegata i Ørsta sentrum i Møre og Romsdal. Videre foreslås midler til å starte ombyggingen av Festøy ferjekai på E39 i Møre og Romsdal.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 124,0 mill. kr over post 31 for 2011. Midlene foreslås i sin helhet til oppstart av prosjektet Hjartåberga i Møre og Romsdal. Det vises til egen prosjekttale.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E39	Vågsbotn – Hylkje ¹	319	290	30,0	248
E39	Torvund – Teigen	408	371	110,0	163
E39	Kvivsvegen	1 194	1 107	380,0	275
E39	Hjartåberga ¹	530	482	124,0	276

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjekttalen.

E39 over Stord

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2009–2010), side 86. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126, St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 112, og St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 84.

For 2011 foreslås 50 mill. kr i statlige midler. I tillegg forutsettes 20 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Utbedring av den 1,1 km lange strekningen fra Børtveit kraftstasjon til Steina nestunnelen, inkl. rehabilitering av tunnelen, startes i november 2010, og strekningen ventes åpnet for trafikk høsten 2011. I tillegg legges det opp til å starte utbedringen av en 2,2 km lang strekning

ved Engevik sør sommeren 2011, og denne strekningen ventes åpnet for trafikk høsten 2012.

E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop 1 S (2009–2010), side 86.

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 ved Vågsbotn. Videre inngår nødvendige omlegginger av lokalvegsystemet.

Prosjektet fikk tildelt midler både i 2009 og 2010. I forbindelse med sikkerhetsgodkjenning av tunnelen er utbyggingsstandarden kommet opp til ny vurdering. Det planlegges nå tunnel med to løp, mot tidligere ett løp. Bergen kommune og Statens vegvesen arbeider med sikte på at reguleringsplanen kan sluttbehandles i bystyret i mars 2011. Ut fra dette legges det opp til anleggsstart i september 2011. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endelig styringsramme og kostnadsramme og framdriftsplan for prosjektet så snart det foreligger nærmere avklaringer.

E39 Torvund – Teigen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2009–2010), side 86.

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 startet i desember 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2012.

E39 Kvivsvegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, Prop. 1 S (2009–2010), side 86, og Prop. 125 S (2009–2010), side 82.

Prosjektet omfatter bygging av veg i ny trasé gjennom Kviven med 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 riksveg mellom Nordfjord og Sunnmøre og knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion.

Gjennom behandlingen av Prop. 125 S (2009–2010) ble bevilgningen til prosjektet i 2010 økt med 80 mill. kr. Årsaken er større utbetalinger i 2010 enn tidligere forutsatt som følge av raskere framdrift for enkelte arbeider enn det som opprinnelig var lagt til grunn.

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

E39 Hjartåberga

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 232, og Prop. 127 S (2009–2010), side 5.

Etter åpning av prosjektet E39 Kvivsvegen vil E39 bli flyttet til dagens fv 651 på nordsiden av Austefjorden i Møre og Romsdal. Det er ventet at dette vil føre til en økning i årsdøgntrafikken på strekningen fra om lag 600 kjøretøy til nærmere 2 000 kjøretøy. Eksisterende veg er utsatt for ras gjennom hele året og har dessuten lav standard med flere krappe kurver og flaskehalser, bl.a. to mindre rasoverbygg. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det derfor lagt opp til å sikre den rasfarlige strekningen ved Hjartåberga i løpet av perioden 2010–2013. Som omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) er prosjektet tildelt 10,2 mill. kr til prosjektering og forberedende arbeider gjennom interne omdisponeringer innenfor post 31 i 2010. I tillegg er 71,5 mill. kr av bevilgningen til fylkesveger i 2010 om-disponert til dette prosjektet.

Prosjektet omfatter den 8 km lange strekningen mellom Årset og Løvikneset. Ved Hjartåberga legges det opp til å bygge en om lag 3,5 km lang tunnel. For øvrig utbedres eksisterende veg med til dels ny linjeføring. Den eksisterende Årsetunnelen på 250 m utbedres. I prosjektet inngår også om lag 1 km nye sideveger, 0,6 km gang- og sykkelveg, rasteplass med døgnhvileplass ved Hjartåelva og tosidig kontrollplass ved Hunnes. Det foreligger ikke godkjent reguleringsplan for prosjektet. Kommunestyret kan først behandle saken når kulturminnemyndighetene har frigjort kulturminner som blir berørt, trolig høsten 2010. Oppgitt kostnads- og styringsramme for prosjektet er derfor usikker.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme så snart lokale avklaringer er på plass.

E39 Ålesund – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 89,0 mill. kr over post 30 for 2011.

Innenfor denne rammen legges det opp til å fullfinansiere prosjektet Renndalen – Staurset. Det er lokal tilslutning til å utvide bompengelopplegget for prosjektet Knutset – Høgset i Møre og Romsdal til også å omfatte strekningen Astad – Knutset. Forutsatt tilslutning til et slikt opplegg kan det være mulig med anleggsstart i 2011. Aktiviteten på strekningen Knutset – Høgset i 2011 vil skje med overførte midler fra tidligere år. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av E39 Astad – Knutset så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikk sikkerhetstiltak. Videre prioriteres mindre utbedringer, samt midler til planlegging. Bl.a. legges det opp til å fullføre ombyggingen av Halså og Kanestraum ferjekai, inkl. landarealene.

Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommuner har gått inn for å forskuttere inntil 100 mill. kr til prosjektet E39 Harangen – Høggjølen i Sør-Trøndelag. Det foreligger godkjente reguleringsplaner fra 1995. Disse blir nå revidert, og det er ventet at det vil foreligge godkjent reguleringsplan for hele strekningen i løpet av første halvår 2011. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

(i mill. 2011-kr)

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E39 Renndalen – Staurset	359	326	23,0	0

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 Prop. 1 S (2009–2010), side 87.

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 ble åpnet for trafikk i september 2010. Midlene i 2011 vil gå til sluttoppgjør.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 66,8 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 430 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Hardangerbrua på rv 7/rv 13 og prosjektene på rv 13 innenfor Vossapakken. I tillegg fullføres utbyggingen av rv 9 på strekningen Tveit – Krokå i Setesdal. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2011. Videre er det prioritert midler til tiltak innenfor programområdene med hovedvekt på trafikk sikkerhetstiltak. Utbedringen av Meierisingen på rv 13 i Odda kommune i Hordaland fullføres. I tillegg legges det opp til å utbedre en smal strekning av rv 13 ved Goteviki mellom Vik og Vangsnes i Sogn og Fjordane. Prosjektet er et fellesprosjekt med Statkraft som skal benytte overskuddsmasse fra prosjektet til utbedring av en dam i området.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 30,0 mill. kr over post 31 for 2011. Midlene foreslås i sin helhet til delfinansiering av prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense innenfor Vossapakken, der sikring av det rasutsatte partiet Skjervet inngår.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv7/rv13	Hardangerbrua	2 600	2 304	380,0	1 285
Rv13	Vossapakken ¹	1 281	1 186	180,0	658

¹ Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også utbyggingen på E16. Foreslåtte midler i 2011 er inkl. 30 mill. kr i statlige midler på post 31 og 90 mill. kr til utbyggingen av E16, herav 75 mill. kr i bompenger.

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 Prop. 1 S (2009–2010), side 88. 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 totallengde 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 2011 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Vossapakken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231–232, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, St.prp. nr. 61 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010), side 87–89. Prosjektene i Vossapakken er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 61 (2008–2009).

Prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Granvin og Voss kommuner omfatter om lag 5,2 km ny veg, hvorav om lag 4,4 km i tunnel. Prosjektet vil erstatte eksisterende veg ved Skjervet der det er rasfarlige punkter og stor høydeforskjell med svært krappe svinger. Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2012.

Prosjektet rv 13 Mønshaug – Palmafoss i Voss kommune omfatter bygging av om lag 3,5 km ny

veg, sanering/samling av avkjørsler, ombygging av kryss og busslommer, samt bedret atkomst til gang- og sykkelveg. Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2012 mot tidligere forutsatt høsten 2011.

Prosjektet E16 Omlegging forbi Voss sentrum omfatter bygging av 3,4 km ny veg nord for 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 lagt til grunn miljømessig opprusting av eksisterende E16 i Voss sentrum. Anleggsarbeidene starter høsten 2010 med bygging av en kulvert under jernbanen. Arbeidet med Vangstunnelen vil starte høsten 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

I Vossapakken er det i tillegg lagt til grunn midler til ombygging av krysset på E16 ved Stanghelle i Vaksdal kommune.

Av foreslåtte midler til Vossapakken i 2011 forutsettes 125 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

I St.prp. nr. 61 (2008–2009) var det lagt til grunn at bomstasjonsopplegget skulle omfatte en bomstasjon på rv 13 i Voss kommune, nær grensen med Granvin kommune, og en bomstasjon på E16 i Vaksdal kommune, nær grensen med Voss kommune. Ved den lokalpolitiske behandlingen av takstsøknaden vinteren/våren 2010, fremmet Vaksdal og Voss kommuner forslag om å endre plasseringen av bomstasjonene. Voss kommune foreslo å flytte bomstasjonen på rv 13, mens Vaksdal kommune foreslo å flytte bomstasjonen på E16. Fylkesutvalget sluttet seg til Vaksdal kommunes ønske om flytting av bomstasjonen på E16.

På bakgrunn av fylkesutvalgets vedtak har Statens vegvesen vurdert alternative løsninger for plassering av bomstasjonen på E16. En alternativ plassering 130 m vest for tunnelåpningen til Bolstadstunnelen i Voss kommune ble vurdert som akseptabel. Dette er om lag 4,3 km østover i forhold

til den opprinnelig forutsatte plasseringen ved Furnestreet i Vaksdal kommune. Granvin, Vaksdal og Voss kommuner har sluttet seg til dette alternativet. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn at bomstasjonen på E16 plasseres vest for Bolstadttunnelen. Bomstasjonen på rv 13 er etablert som opprinnelig forutsatt.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 161,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 50 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Haugalandspakken. Midlene i 2011 vil bli benyttet til prosjektene E134 Kryss Førrebotn/Furretjørn og rv 47 Bøkrysset/Norheim – Bøkrysset. Videre er det aktuelt med bompenger til anleggsstart på prosjektet E134 Skjold – Solheim i løpet av høsten 2011. Det er også satt av statlige midler til prosjektering av prosjektet E134 Gvammen –

Århus i Telemark, med sikte på anleggsstart i 2012/2013.

De statlige midlene til denne ruta foreslås i all hovedsak prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer, samt midler til planlegging. Det er satt av midler til utbedring av Austmannalitunnelen på E134 over Haukeli. I tillegg videreføres utbedringen av rv 13 mellom Kilane og Osberg i Rogaland. Videre er det bl.a. lagt opp til å starte byggingen av midtrekkverk på E134 mellom Langebru og Skjøl i Buskerud. Under forutsetning av lokale vedtak om forskuttering legges det opp til anleggsstart på rv 13 Tysdalsvatnet i 2011.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 15,0 mill. kr over post 31 for 2011. Midlene vil bli benyttet til å videreføre prosjektet rv 13 Osberg i Suldal kommune i Rogaland. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2011. I tillegg er det lagt til grunn forskutterte midler til anleggsstart på prosjektet rv 13 Vatne – Skreppeneset ved Tysdalsvatnet i Rogaland.

(i mill. 2011-kr)

	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv 13 Tysdalsvatnet (Vatne – Skreppeneset)	440	400	50	350

Rv 13 Tysdalsvatnet

Rv 13 langs Tysdalsvatnet i Strand og Hjelmeland kommuner i Rogaland er en av de mest rasfarlige strekningene på Vestlandet. Samtidig er rv 13 eneste vegforbindelse mellom deler av Ryfylke og Jæren/sørlege deler av Rogaland. Omkjøringsrutene er så lange at de ikke framstår som reelle alternativer. Rv 13 er dessuten en viktig transportrute for denne delen av Ryfylke, både næringstrafikk til/fra Hjelmeland, arbeidspendling, skoleskyss og annen lokal transport mellom Strand-/Stavangerområdet og Hjelmeland.

Et snø- og isras på det mest rasutsatte punktet langs Tysdalsvatnet, Svoa, i mars 2010 førte til at en person omkom. På grunn av rasfare var vegen stengt i 14 dager etter ulykken, og all trafikk ble avvirket med ekstraferjer mellom Tau og Hjelmeland og ulike hurtigbåtopplegg. Ulykken førte til et stort lokalt engasjement for å framskynde rassikringen av rv 13 på strekningen Vatne – Skreppeneset. Rogaland fylkeskommune gikk på møte i

fylkestinget i juni 2010 inn for et forskutteringsopplegg som innebærer at fylkeskommunen og Strand, Hjelmeland og Suldal kommuner forskutterer deler av utbyggingskostnadene.

Prosjektet omfatter omlegging av rv 13 på strekningen Vatne – Skreppeneset gjennom bygging av 3,5 km tunnel og 1,6 km ny veg i dagen. Gjennomføring av prosjektet vil sikre rv 13 forbi det mest rasutsatte punktet, Svoa. Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, og arbeidene er kostnadsberegnet til om lag 400 mill. kr (styringsramme).

Prosjektet er ikke prioritert i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Samferdselsdepartementet ser derfor positivt på det lokale initiativet til forskuttering for å framskynde rassikringen. I forskutteringsopplegget som Rogaland fylkeskommune har gått inn for, er det lagt til grunn forskuttering av totalt 250 mill. kr, basert på anleggsstart i 2011 og trafikkåpning i 2013. Dette forutsetter at staten bevilger 150 mill. kr til prosjektet i 2013 og 2014, fordelt med 100 mill. kr i 2013 og 50 mill. kr i 2014. I til-

legg er det forutsatt at hele forskutteringsbeløpet refunderes i 2014.

Samferdselsdepartementet går inn for et opplegg som innebærer at det må finnes rom for 150 mill. kr i statlige bevilgninger til prosjektet i 2013 og 2014. På grunn av store bindinger finner departementet det vanskelig å legge til grunn refusjon av hele forskutteringsbeløpet i 2014. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn en forutsetning om refusjon, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2014 og 2015. Dersom Rogaland fylkeskommune og Strand, Hjelmeland og Suldal kommuner slutter seg til dette opplegget, kan anleggsarbeidene starte høsten 2011 med trafikkåpning i 2013.

Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 172,0 mill. kr over post 30 for 2010. I tillegg er det regnet med 100 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene. Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengeprogget i Prop. 157 S (2009–2010), legges det opp til anleggsstart på prosjektet Sokna – Ørgenvika på rv 7 i Buskerud.

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 og etablere forsterket midtmarkering på rv 7 mellom Flå og Kjerringvika.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 10,0 mill. kr over post 31 for 2011. Midlene vil bli benyttet å fullføre sikringen av et rasusatt punkt på rv 52 ved Stongenuten i Buskerud.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv 7	Ramsrud – Kjeldsbergsvingene	426	419	80,0	117
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	1 658	1 553	100,0	1 433

Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2009–2010), side 89.

Prosjektet som starter ved krysset med E16 på Ve ved Hønefoss, 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 juli 2009. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2012 mot tidligere forutsatt høsten 2011.

Rv 7 Sokna – Ørgenvika

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 157 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter bygging av 17 km ny veg mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune. Den nye vegen innebærer en forkorting av rv 7 med om lag 20 km. Hele strekningen mellom Sokna og Ørgenvika skal bygges med forsterket midtmarkering. En strekning på 6 km bygges med forbikjøringsfelt. To tunneler med lengde 2,8 km og 3,8 km samt en miljøtunnel på 170 m like nord for Sokna inngår i prosjektet. Dagens veg gjennom Sokna bygges om til miljøgate. I prosjektet inngår også rundkjøring i Noresund og ombygging av kryss mellom rv 7 og fv 280 på Hamremoene. Rundkjøringen i Noresund ble bygd i 2008 med forskutterte midler.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengeprogget i Prop. 157 S (2009–2010), legges det opp til anleggsstart høsten 2011. Strekningen ventes åpnet for trafikk i 2014. Midlene i 2011 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Av midlene i 2011 forutsettes 9 mill. kr i refusjon til Krødsherad kommune.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 225,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 98 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å fullføre utbedringen av E16 på strekningen Seltun – Stuvane i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Videre er det lagt opp til å videreføre omleggingen av E16 forbi Voss, jf. omtale av Vossapakken under korridor 4. Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til videre planlegging av prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i Akershus.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer, samt midler til planlegging. Det er satt av midler til å videreføre arbeidet

med å bygge midtrekkverk på strekninger av E16 mellom Sollihøgda og Skaret i Buskerud og til arbeidet med omlegging av E16 ved Skulstadmo i Hordaland. Det er også satt av midler til å fullfinansiere opprustingen av Flenjatunnelen på E16 i Sogn og Fjordane.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 120,0 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2011. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Eidsbru – Varpe bru i Oppland som er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2011. I tillegg legges det opp til anleggsstart på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Det er også satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	871	787	80,0	625
E16	Fønhus – Bagn – Bjørgo ¹	400	350	0	350

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme, strekningen Fønhus – Bagn.

E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237.

Det blir arbeidet med et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det foreligger godkjent reguleringsplan for delstrekningen Fønhus – Dølvesæter, mens forslag til reguleringsplan for delstrekningen Dølvesæter – Bagn har ligget ute til offentlig ettersyn. For delstrekningen Bagn – Bjørgo pågår arbeid med kommunedelplan. På grunn av plansituasjonen vurderer Samferdselsdepartementet det som mest aktuelt med etappevis utbygging.

Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være mulig med anleggsstart på strekningen Fønhus – Bagn i 2011 med bompenger. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238, og Prop. 1 S (2009–2010), side 90.

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. De delene av den historiske Kongevegen som ikke blir berørt av utbyggingen, knyttes sammen gjennom etablering av nye turveger. Stigningsforholdene blir forbedret for å unngå at vogntog blokkerer veien under vanskelige vinterforhold. Masseoverskudd blir benyttet til å løfte veglinja på fjellplatået, slik at brøytesituasjonen blir lettere og bruken av snøskjermer reduseres. Det bygges en kjettingplass, og forholdene legges bedre til rette for venting i forbindelse kolonnekjøring, både for E16 over Filefjell og for rv 52 over Hemsedalsfjellet.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet leg-

ger til grunn en styringsramme på 750 mill. 2009-kr og en kostnadsramme på 830 mill. 2009-kr.

Det legges opp til å starte arbeidene på brua for rv 52 og forskjæringene til tunnelen tidlig i 2011, mot tidligere forutsatt høsten 2010. Arbeidene på hovedentreprisen er planlagt startet sommeren 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014 mot tidligere forutsatt i 2013.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 396,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 1 462 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektene E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, E6 Øyer – Tretten, E6 Nidelv bru – Grillstad og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. Videre prioriteres midler til restarbeider og sluttoppgjør på prosjektet E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen. Det er lagt til grunn bompenger til prosjektering og forberedelser til anleggsstart på E6 mellom Minnesund og Skaberud/Kleverud, med sikte på anleggsstart i 2012. Utbyggingen av E6 til firefelts veg og dobbeltsporet jernbane gjen-

nomføres som ett prosjekt, Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. I tillegg er det satt av statlige midler til videre planlegging og prosjektering av E6 på strekningen Ringebu – Otta i Oppland, med sikte på anleggsstart i 2013.

I Sør-Trøndelag prioriteres midler til prosjektering og anleggsstart på E6 i Oppdal sentrum. Med bompenger fra Miljøpakke Trondheim legges det opp til anleggsstart på delstrekningen Senterveien – Tonstad på E6. Det er også lagt til grunn bompenger til å forberede anleggsstart på første byggetrinn av prosjektet E6 Sluppen – Stavne.

I tillegg foreslås en stor satsing på tiltak innenfor de ulike programområdene, både trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger, mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. foreslås midler til etablering av bommer og kjørefeltsignaler i Granfoss-tunnelen på rv 150 i Oslo, brurehabilitering på E6 ved Stubberudmyra i Oslo, bygging av gang- og sykkelveg langs rv 163 mellom Grorud og Lørenskog, utvikling av sykkelnettet i Trondheim, videreføring av midtrekkverksprosjektet på E6 ved Bergshøgda i Hedmark og bygging av gang- og sykkelveg og midtrekkverk på E6 mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag, samt kollektivtrafikktiltak i Trondheim.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E6	Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen	1 669	1 703	195,0	0
E6	Dal – Minnesund og Skaberudkrysset	2 641	2 435	700,0	554
E6	Øyer – Tretten, ekskl. fv 254	1 108	1 039	330,0	346
E6	Senterveien – Tonstad	472	429	100,0	288
E6	Nordre avlastningsveg	1 646	1 642	76,0	0
E6	Nidelv bru – Grillstad	3 082	2 912	285,0	1 716
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	3 483	3 813	535,0	877

E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, og Prop. 1 S (2009–2010), side 91. 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 fi-

refelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Hovinmoen – Dal i Akershus er om lag 10 km lang, mens strekningen Skaberud – Kolomoen i Hedmark er om lag 13 km lang.

Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet, foreløpig anslått til om lag 107 mill. kr over fastsatt styringsramme og 34 mill. kr over fastsatt kostnadsramme. Økningene skyldes mengdeøkninger

og tilleggsbetaling til entreprenørene. Det er fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnadene for prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i desember 2007. Begge strekningene ble åpnet for trafikk i oktober 2009. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 145 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppgjør, herunder inndekning av merforbruk ut over tildelte midler i 2010.

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), og Prop. 1 S (2009–2010), side 91. 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 av E6 på om lag 2 km. 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 i oktober 2011. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 280 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Øyer – Tretten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, Prop. 1 S (2009–2010), side 91–92, og Prop. 70 S (2009–2010). 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. Dagstrekningene på E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger. Tunnelen bygges med ett løp og midtfelt. Utbygging av sammenhengende lokalvegnett og gang- og sykkelvegnett inngår i prosjektet. Ny bru over Lågen ved Tretten inngår fra 2010 i fylkesvegnettet (fv 254). Brua bygges som en del av prosjektet med bompenger og midler fra Oppland fylkeskommune.

I Prop. 70 S (2009–2010) varslet Samferdselsdepartementet kostnadsøkninger på prosjektet. En revidert finansieringsplan og ny styrings- og kostnadsramme ble lagt fram. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring av Statens vegvesens nye og reviderte kostnadsoverslag av de elementene i prosjektet som ikke inngår i hovedentreprisen. Departementet vil evt. komme tilbake til dette som egen sak, jf. Prop. 70 S (2009–2010).

Anleggsarbeidene startet i april 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 150 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Sentervegen – Tonstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 248–249, og Prop. 127 S (2009–2010). Prosjektet inngår i miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

E6 sør for Trondheim mellom Jaktøya og Tonstad har lav standard i forhold til trafikkmengden. Kombinasjonen av mye trafikk, delvis tofelts veg, sterk stigning og liten kapasitet i kryssene fører til dårlig framkommelighet og relativt mange ulykker. Sentervegen – Tonstad er en delstrekning av Jaktøya – Tonstad.

Strekningen mellom Sentervegen og Tonstad er 2,3 km lang. Her skal en strekning på 1,3 km utvides fra to til fire felt, mens resten av strekningen skal utvides fra fem til seks felt. Nytt Tillerkryss i to plan inngår i prosjektet. Det blir også bygd ny veg til Tillerbyen som vil frigjøre Østre Rosten og tilstøtende boligområder for store trafikkmengder. Situasjonen for kollektivtrafikken blir forbedret ved bygging av ny kollektivveg fra Sentervegen til Sivert Tonstads veg. Det blir etablert to planskilte kryssinger (bruer/underganger) for gang- og sykkeltrafikken, og de støyutsatte boligene langs vegen blir skjermet. På grunn av kostnadsøkninger er prosjektet redusert i omfang sammenlignet med det som tidligere er lagt til grunn.

Forberedende arbeider startes i oktober 2010, og det legges opp til å starte hovedarbeidene i oktober 2011. Prosjektet vil bli åpnet for trafikk etappevis. Hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2014. Foreslåtte midler i 2011 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 Prop. 1 S (2009–2010), side

92. Prosjektet er delvis bompengefinansiert gjennom Trondheimpakken, 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.

Miljøverndepartementet har avslått søknaden fra Trondheim kommune og Statens vegvesen om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for å gjennomføre den regulerte løsningen med gang- og sykkelveg som påheng til Skansen jernbanebru. Det pågår planlegging av alternative løsninger for gang- og sykkeltrafikken over Skansenløpet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til valg av løsning og kostnader når det foreligger nærmere avklaringer.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ble åpnet for trafikk i mai 2010. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 24 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet og 8 mill. kr stilt til disposisjon av Trondheim kommune, hvorav 6 mill. kr som tilskudd og 2 mill. kr som forskudd. Bompengene kommer fra bompengoordningen før 2006. Midlene i 2011 vil bli benyttet til restarbeider på Brattøra og sluttoppgjør.

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 Prop. 1 S (2009–2010), side 92. 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. Det legges opp til å åpne deler av prosjektet for trafikk i

2013, mens hele prosjektet vil stå ferdig i 2014. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 155 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. 72 (2008–2009), side 8, og Prop. 1 S (2009–2010), side 93. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009), side 19, St.prp. nr. 40 (2007–2008) og Prop. 127 S (2009–2010).

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 tilbuds konkurransen for tunnelentreprisen på grunn av vesentlig høyere tilbud enn forutsatt. Prosjektet ble derfor omprosjektert og revidert, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008). I St.meld. nr. 17 (2008–2009) ble det varslet om nye kostnadsøkninger på prosjekter.

Anleggsarbeidene på lokalvegene startet i juni 2008, og deler av disse ble åpnet for trafikk i juli 2010 samtidig med at Østre Aker vei ble stengt ved Økern i forbindelse med byggingen av Økerntunnelen. Hovedarbeidene på rv 150 startet høsten 2008. Det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 325 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 100,0 mill. kr over post 30 for 2011.

Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikkssikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Det legges opp til å videreføre arbeidene med trafikkssikkerhetstiltak og breddeutvidelse på rv 3 mellom Opphus nord og Søkkunna bru i Hedmark. Videre foreslås bl.a. midler til utbedring av rv 3 ved Nåverdals bru i Sør-Trøndelag.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv 3	Åsta bru med tilstøtende veg	254	304	25,0	269

Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 250, og i Prop. 1 S (2009–2010), side 93.

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.

Styringsrammen er økt med om lag 73 mill. kr (29 pst.) sammenlignet med Prop. 1 S (2009–2010). Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. prisøkning på konstruksjoner og vegens overbygning, økte rekkverkskosten og økte kostnader som følge av at det må legges til grunn belysning på hele strekningen. I tillegg er det tatt hensyn til usikkerhet som følge av vanskelige grunnforhold. Kostnadsreduserende tiltak vil bli vurdert før anleggsstart.

Prosjektet har fått tildelt midler til prosjektering og evt. forberedende arbeider i 2010. Det legges opp til anleggsstart høsten 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2012/2013.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 114,0 mill. kr over post 30 for 2011.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å gjennomføre strakstiltak i Strynefjellstunnelene i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres utbedringen av rv 15 på strekningen Rise bru – Stryn aust i Sogn og Fjordane.

Rv 15 Strynefjellstunnelene

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det prioritert midler til tiltak for å øke frihøyden i de tre tunnelene på rv 15 over Strynefjellet til 4,2 meter. I tillegg er det lagt til grunn bygging av sammenhengende rasoverbygg mellom to av tunnelene. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) har Samferdselsdepartementet videre opplyst om at det ikke foreligger formelle

planer for prosjektet, men at arbeidet med kommunedelplan er startet opp.

I planprogrammet for kommunedelplanarbeidet er det lagt opp til å vurdere 7 alternative løsninger. Flere av alternativene innebærer bygging av nye tunneler i ny trase der kostnadene ligger langt over 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet har derfor vedtatt at det skal gjennomføres en konseptvalgutredning for rv 15 over Strynefjellet, som grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS1). Videre planlegging etter plan- og bygningsloven er utsatt i påvente av konklusjonene fra dette arbeidet.

Platehvelvene i eksisterende tunneler løsner og har omfattende korrosjonsskader. I tillegg er det behov for å gjennomføre rensk og sikringstiltak bak hvelvene. Uavhengig av valg av framtidig løsning er det derfor behov for å gjennomføre strakstiltak i eksisterende tunneler. Arbeidene med fjerning av resterende platehvelv, rensk og sikring er konkurranseutlyst med sikte på anleggsstart i november 2010. Kostnadene ved dette er stipulert til om lag 15 mill. kr.

Parallelt med dette vil det bli gjennomført risikoanalyser for å avdekke behovet for ytterligere tiltak for at tunnelene kan sikkerhetsgodkjennes. Konklusjonene fra disse analysene er ventet å foreligge våren 2011. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til samlet kostnadsoverslag for nødvendige strakstiltak. Foreløpig er det lagt til grunn 30 mill. kr til finansiering av arbeidene i 2010 og 2011.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 51,7 mill. kr over post 30 for 2011. Midlene er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Bl.a. er det satt av midler til å videreføre arbeidene med trafikksikkerhetstiltak på Hjelvikbruene i Møre og Romsdal og bygging av gang- og sykkelveg mellom Bottheim og Bø i Oppland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 27,8 mill. kr over post 31 for 2011. Mid-

lene foreslås i sin helhet til oppstart av prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til

delvis bompengefinansiering av dette prosjektet og prosjektet E136 Tresfjordbrua.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E136	Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen ¹	1 191	1 103	27,8	1 075

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjektmøtet.

E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen

Prosjektene er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251 og side 252.

Eksisterende E136 rundt Tresfjorden i Vestnes kommune har mye randbebyggelse og er ulykkesbelastet. På østsiden av fjorden er det to svært smale partier. På det ene partiet er det også noen skarpe kurver. Eksisterende E136 mellom Måndalstunnelen og Våge i Rauma kommune er smal, med vegbredde ned mot 5,8 m på deler av strekningen. I tillegg er det registrert fire rasutsatte punkter.

Prosjektet Tresfjordbrua omfatter bygging av om lag 2,8 km ny veg. Av dette er selve brua på 1,2 km, og en sjø- og landfylling der overskuddsmassene fra Vågstrandstunnelen benyttes er på 0,8 km. Det skal også bygges lokalveger med tilbud for gående og syklende. Tresfjordbrua fører til en innkorting av E136 på om lag 13 km. Fra Vikebukta til Helland som er kommunesentrum i Vestnes blir innkortinga om lag 22 km. Vågstrandstunnelen omfatter en om lag 3,6 km lang tunnel. I tillegg inngår om lag 1,2 km ny veg i dagen. Også omlegging av lokalveger og bygging av gang- og sykkelveg inngår i prosjektet.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av Tresfjordbrua og

Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektene, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Det er avsatt statlige midler (post 31) med sikte på mulig anleggsstart i 2011. Tildeling av statlige midler og anleggsstart forutsetter tilslutning til foreslått bompengeproplegg. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektene så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 164,0 mill. kr over post 30. I tillegg er det regnet med 60 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal. I tillegg er det bl.a. satt av midler til den pågående rehabiliteringen av Freifjordtunnelen, inkl. statlig refusjon.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 208,0 mill. kr over post 31 for 2010. Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal. I tillegg er det satt av midler til å dekke forutsatte utgifter til båtskyss på strekningen i 2011.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
Rv 70	Brunneset – Øygarden	258	235	90,0	27
Rv 70	Freifjordtunnelen	256	250	60,0	9
Rv 70	Oppdølstranda ¹	998	908	200,0	667

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjektmøtet.

Rv 70 Brunneset – Øygarden

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252, og Prop. 1 S (2009–2010), side 94. 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, blir delstrekninger åpnet for trafikk etter hvert som de står ferdig. Det er ventet at hele strekningen vil stå ferdig i november 2011. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 70 Freifjordtunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252, og Prop. 1 S (2009–2010), side 94.

Prosjektet omfatter oppgradering av den 5,1 km lange Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal. Deler av kostnadene forskutteres av Bompengeselskapet for Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) sammen med Møre og Romsdal fylkeskommune og Kristiansund, Gjemnes og Tingvoll kommuner.

Anleggsarbeidene startet i august 2009, og oppgraderingen forventes ferdigstilt i løpet av 2010. Midlene til prosjektet i 2011 vil gå til sluttoppgjør. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 60 mill. kr er det lagt til grunn 50 mill. kr i statlig refusjon.

Rv 70 Oppdølstranda

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252–253, Prop. 1 S (2009–2010), side 94–95, og Prop. 50 S (2009–2010).

Strekningen mellom Sunndalsøra og Oppdøl, som er om lag 6,5 km lang, har fire dagstrekninger på til sammen 3,3 km samt tre tunneler og et rasoverbygg. På alle dagstrekningene er det risiko for ras. Det har vært flere alvorlige hendelser de siste årene. Vegen er fortsatt stengt for skolebusser, og elevene fraktes med båt. Selv om det er gjennomført rassikringstiltak på de fire dagstrekningene, er Oppdølstranda vurdert som den mest rasutsatte strekningen i Møre og Romsdal. En av tunnelene har dessuten frihøyde på 3,9 m, og en av tunnelene er så smal at det skaper problemer dersom store kjøretøyer møtes.

I Prop. 1 S (2009–2010) ble det opplyst at det pågår arbeid med planlegging av alternative løsninger for lang tunnel på strekningen. Det foreligger nå godkjent reguleringsplan for en om lag 9 km lang strekning, hvorav 7,6 km i tunnel. Prosjektet vil også omfatte bygging av om lag 0,5 km gang- og sykkelveg.

Foreløpig styringsramme er økt med om lag 270 mill. kr (43 pst.) sammenlignet med Prop. 1 S (2009–2010). Tunnelens lengde og påhugg er ikke endret, men det er kommet flere tillegg, bl.a. større tunneltverrsnitt som følge av nye standardkrav, mer kostnadskrevende løsning for dagsonene med større omfang av grunnerverv, økte krav til tunnelutrusting, økt sikringsbehov i tunnelen og økte byggherrekostnader. Til tross for økte kostnader går Samferdselsdepartementet inn for at prosjektet gjennomføres. Departementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme for prosjektet så snart det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) og før anleggsstart.

Det legges opp til anleggsstart våren 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige*E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 376,0 mill. kr over post 30 for 2011. I tillegg er det regnet med 133 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Værnes – Kvithamar og Harran – Nes bru på E6 i Nord-Trøndelag. I tillegg er det satt av midler til å dekke merforbruk på prosjektet E6 Vist – Jevika – Selli som sto ferdig i oktober 2009.

I Nordland er det forutsatt midler til restarbeider på prosjektet E6 Majavatn i Grane kommune som åpnes for trafikk i oktober 2010. I tillegg foreslås midler til å starte utbedring av E6 på delstrekningen Brenna – Kappskarmo. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av videre utbygging av E6 på Helgeland. I tillegg utredes alternative kontraktsformer for å se utbygging, vedlikehold og drift av en lengre strekning i sammenheng. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

På rv 80 videreføres prosjektet rv 80 Røvika – Strømsnes. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Under forutsetning av tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering, kan det være mulig med anleggsstart på prosjektet Løding – Vikan i 2011.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det forutsatt midler til bl.a. bygging av gang- og sykkelveger og planlegging. Bl.a. videreføres byggingen av midtrekkverk på E6 ved Svemarka i Nord-Trøndelag og arbeidene med utbedringer og trafikksikkerhetstiltak på rv 80 ved Hestsundet bru i Nordland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 40,0 mill. kr over post 31 for 2011. 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 tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for slutt- kostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E6	Værnes – Kvithamar	837	794	150,0	299
Rv 80	Røvika – Strømsnes	383	526	70,0	13
Rv 80	Løding – Vikan	629	526	40,0	435

E6 Værnes – Kvithamar

Prosjektet er omtalt i bl.a. St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2009–2010), side 95. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. 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 tofelts løp bygges om for å betjene nordgående trafikk. Tre rundkjøringer inngår i prosjektet; kryss med E14, Havnekrysset og kryss med tilknytning til bolig- og industriområder. Strekningen 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.

Bygging av Havnekrysset ble gjennomført med forskuttete midler, og krysset sto ferdig i august 2009. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013. Av foreslåtte midler i 2011 forutsettes 125 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 Prop. 1 S (2009–2010), side 96. Prosjek-

tet 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. Prognose for sluttkostnad er økt med om lag 50 mill. kr (10 pst.) sammenliknet med Prop. 1 S (2009–2010). Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. mengdereguleringer, diverse tilleggsarbeider, økt merverdiavgift og dyrere elektroarbeider enn tidligere forutsatt.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2011.

Rv 80 Løding – Vikan

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2009–2010), side 96. Prosjektet inngår i den planlagte Vegpakke Salten fase 2.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 2,1 km ny veg, hvorav ny Tverlandet bru på om lag 700 m. Prosjektet planlegges som firefelts veg med midtrekkverk over brua, og som tofelts veg på begge sider av brua. Ved Løding og Vikan bygges tilknytninger til eksisterende veg. Om lag 1,9 km gang- og sykkelveg inngår i prosjektet. Dette vil gi sammenhengende gang- og sykkelveg fra Tverlandet til Bodø sentrum. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på om lag 2 km. Prosjektet Løding – Vikan vil eliminere et rasutsatt punkt ved Hopshamran og delfinansieres med midler fra post 31 Rassikring. Det

er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjektet. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme på 515 mill. 2010-kr og en kostnadsramme på 615 mill. 2010-kr.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av rv 80 Løding – Vikan. Det er avsatt statlige midler (post 31) med sikte på mulig anleggsstart i 2011. Tildeling av statlige midler og anleggsstart forutsetter tilslutning til foreslått bompengeopplegg. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om finansiering og utbygging av Løding – Vikan så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

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 104,0 mill. kr over post 30 for 2011.

Midlene er i all hovedsak prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Bl.a. prioriteres utbedring av Moskenes ferjekai på rv 80 i Nordland, inkl. innseglingen til ferjekaia, og utbedring av oppstillingsplassen ved Lødingen ferjekai på rv 85.

Det er satt av midler til oppfølging av statens forpliktelser i forbindelse med Tromsøpakke 2.

Midlene er forutsatt benyttet til å tilbakebetale lån i forbindelse med utbedringen av Langnestunnele på rv 862. I tillegg kommer kompensasjon for innkreving av merverdiavgift på drivstoffavgiften. Kompensasjonen er forutsatt benyttet til å styrke satsingen på gang- og sykkeltiltak, jf. St.prp. nr. 62 (2004–2005).

Prosjektet E6 Bru over Rombaken (Hålogalandsbrua) er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Som det framgår i St.meld. nr. 16 (2008–2009), er det en forutsetning for prosjektet at Narvik lufthavn, Framnes, legges ned. Staten vil ved denne nedleggingen spare flyrutekjøp. Regjeringen har avklart at denne innsparingen, regnet over en periode på 30 år, skal bidra til finansieringen av Hålogalandsbrua i byggeperioden. Avinor AS ville om få år stå over for betydelige sikkerhetsmessige oppgraderinger dersom Narvik lufthavn skal drives videre. Den innsparingen som dermed oppnås ved nedlegging, skal også bidra til den samlede finansieringen.

De avklaringene som nå er gjort, gir det nødvendige grunnlaget for å arbeide videre med finansieringsplan for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en proposisjon for utbygging og finansiering av E6 Bru over Rombaken så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 55,0 mill. kr over post 31 for 2011. Midlene foreslås i sin helhet til oppstart av prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E10	Solbjørnneset – Hamnøy ¹	547	508	55,0	443

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjektoptakten.

E10 Solbjørnneset – Hamnøy

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 260, som del av de store rassikringstiltakene i Vest-Lofoten.

E10 på strekningen er utsatt for snøskred og steinsprang. I 2007 ble det åpnet en 1,7 km lang rassikringstunnel i Fjødalen. Rassikringen av den 4,4 km lange strekningen fra Solbjørnneset i Flakstad kommune til Hamnøy i Moskenes kommune er en videreføring. I tillegg til rassikring vil pro-

sjektet gi en viss standardheving og forbedring av trafikk sikkerheten.

Prosjektet omfatter flere rasoverbygg på til sammen om lag 0,8 km, brede grøfter og voller. På delstrekningen Akkarvikodden – Hamnøy, gjennom Hamnøyfjellet, skal det bygges en tunnel på vel 1,4 km.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnads-

ramme for prosjektet så snart det foreligger nærmere avklaringer.

Det legges opp til anleggsstart våren/sommeren 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 98,0 mill. kr over post 30 for 2011.

Innenfor denne rammen foreslås anleggsstart på utbedringen av E105 på strekningen Storskog – Elvenes i Finnmark, som første etappe av prosjektet Storskog – Hesseng. Videre prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. videreføres omleggingen av rv 94 mellom Skjåholmen bru og Kargenes bru 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 15,0 mill. kr over post 31 for 2011.

Innenfor denne rammen prioriteres fullføring av sikringen av et rasutsatt punkt på E69 ved Ytre Sortvik i Porsanger kommune i Finnmark.

Innenfor post 37 foreslår Samferdselsdepartementet en statlig ramme på 110,0 mill. kr for 2011. Arbeidene på delstrekningen Jansnes – Halselv er forsinket på grunn av vanskelige grunnforhold i Talvikområdet. Det har derfor vært nødvendig å foreta nye geotekniske undersøkelser og beregninger. Statens vegvesen legger til grunn at fullføringen av prosjektet blir forsinket med om lag ett år, til høsten 2012. Det er derfor lagt til grunn at det ikke er behov for midler til prosjektet i 2011 ut over det som er bevilget for 2009 og 2010.

Det legges opp til anleggsstart på strekningen Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft under forutsetning av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Prioriteringen av statlige midler til prosjektet i 2010 og 2011 er betinget av slik tilslutning. I tillegg er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E6 vest for Alta.

(i mill. 2011-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2011	Restbehov pr. 01.01.2012
E6	Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft ¹	703	654	100,0	499
E105	Storskog – Hesseng ²	80	78	25,0	53

¹ Foreløpig kostnads- og styringsramme, jf. prosjektomtalen.

² Strekningen Storskog – Elvenes.

E105 Storskog – Hesseng

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263–264.

E105 er eneste vegforbindelse mellom Norge og Russland, og forbindelsen antas å få større betydning etter hvert som samhandelen med Russland øker. Strekningen fra riksgrensen til kryss med E6 ved Hesseng er om lag 10 km lang. Vegbredden er mindre enn 7,5 m på halvparten av strekningen, med en enfelts bru ved Elvenes. Vegen har dessuten dårlig kurvatur. Årsdøgntrafikken varierer mellom 640 og 1 100 kjøretøy.

I Elvenes må vegen legges om på grunn av bebyggelse, og det må bygges ny bru over Pasvikelva. På resten av strekningen legges det opp til kurutbedringer og breddeutvidelse. Det foreligger

godkjent reguleringsplan for strekningen Storskog – Elvenes. For strekningen Elvenes – Hesseng vil arbeidet med reguleringsplan starte høsten 2010. Det legges derfor opp til en etappevis utbygging.

Det legges opp til anleggsstart på delstrekningen Storskog – Elvenes i april 2011, og strekningen ventes åpnet for trafikk i løpet av 2012.

E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, og Prop. 1 S (2009–2010), side 97.

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 byg-

ging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 9,3 km lang strekning. 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. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 på om lag 6 km.

I Prop. 1 S (2009–2010) var det lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2010 under forutsetning av endelig avklaringer av bompengelopplegg. I møte i kommunestyret 22. februar 2010 sluttet Alta kommune seg til videre utredning av en Altpakke med delvis bompengefinansiering. Kommunen forutsatte imidlertid at utbyggingen av E6 vest for Alta skulle fullfinansieres med statlige midler. Regjeringen mener at sammenhengende utbygging av vegprosjekter er viktig, slik at utbyggingen gjennomføres rasjonelt. I juni 2010 beslut-

tet derfor Samferdselsdepartementet å avlyse tilbudskonkurransen for delstrekningen Møllnes – Kvenvik og utsette utbyggingen til det foreligger en plan for fullfinansiering av hele strekningen Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft.

I møte 21. juni 2010 fattet kommunestyret prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av E6 på strekningen Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Det arbeides med sikte på endelig kommunal og fylkeskommunal behandling av saken i løpet av høsten 2010. I tillegg skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Forutsatt tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet legges det opp til anleggsstart så tidlig som mulig i 2011.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1330	Særskilte transporttiltak	686 196	747 100	824 800	10,4
	Sum kategori 21.40	686 196	747 100	824 800	10,4

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes og 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 bestillingstran-

sport og TT-tjenesten, samt bidrag til utvikling av en nasjonal reiseplanlegger og nasjonal forvaltning av 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.

Post 75 gjelder ordningen for kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 824,8 mill. kr, en økning på 10,4 pst. fra 2010. Bevilgningen er fordelt med 513,1 mill. kr på post 60, 291,1 mill. kr på post 70 og 20,6 mill. kr på post 75.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	370 670	429 100	513 100
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	315 526	298 000	291 100
75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser		20 000	20 600
	Sum kap. 1330	686 196	747 100	824 800

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 513,1 mill. kr på post 60.

Til belønningsordningen er det foreslått 431,1 mill. kr. Til tilgjengelighetstiltak og forsøk med kollektivtransport i distriktene er det foreslått henholdsvis 42 mill. kr og 20 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 15 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) (Klimameldinga) ble det besluttet at midlene til belønningsordningen skulle dobles i 2009, forutsatt at det 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 tråd med rådene fra evalueringen og forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) ble bevilgningen til belønningsordningen doblet fra 2008 til 2009. Det ble åpnet for at Samferdselsdepartementet kunne inngå avtaler om tildeling av midler for inntil fire år framover. En slik avtale forutsetter at byområdene har klare, kvantifiserte mål for redusert personbilbruk og at de forplikter seg til å sette i verk effektive, trafikkregulerende tiltak.

I 2009 inngikk departementet fireårige avtaler med Kristiansandsregionen, ved Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, og

Trondheimsregionen, ved Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. En tilsvarende avtale ble inngått tidlig i 2010 med Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen (Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker). Forutsatt at byområdene gjennomfører de tiltakene som fremgår av avtalene, og med forbehold om Stortingets vedtak, er allerede 240 mill. kr tildelt fra belønningsordningen for 2011. Av dette er Kristiansandsregionen tildelt 65 mill. kr, Trondheimsregionen er tildelt 105 mill. kr og Buskerudbyen er tildelt 60 mill. kr. Det pågår forhandlinger med Bergen kommune/Hordaland fylkeskommune og Tromsø kommune/Troms fylkeskommune om mulige avtaler fra 2011.

Avhengig av innspill og forslag fra byområdene om konkrete avtaler for å redusere biltrafikken, ønsker departementet i 2011 å øke andelen midler til fireårige avtaler på bekostning av midler tildelt for ett år. Eventuelle nye fireårige avtaler vil inngås med forbehold om Stortingets samtykke. Det vil fortsatt bli anledning til å søke om midler for ett år.

Det foreslås å bevilge til sammen 431,1 mill. kr til belønningsordningen i 2011. Dette er en økning på nær 30 pst. i forhold til saldert budsjett for 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 delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etaters og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet. Den er viktig for å gjøre hele reisekjeden tilgjengelig. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Etter søknad tildeler Vegdirektoratet midlene til kommuner og fylkeskommuner. I 2009 mottok Statens vegvesen søknader om 110 ulike tiltak, fra 39 kommuner og 9 fylkeskommuner. Det totale søknadsbeløpet var om lag 120 mill. kr. Det ble tildelt 56 mill. kr til i alt 49 ulike tiltak og tiltakspaker i kommunesektoren. Midlene blir benyttet til ulike typer infrastrukturtiltak, bl.a. oppgradering av bussholdeplasser og bussterminaler, utbedring av uteområder rundt knutepunkter, bygging av miljøgater som følger prinsippene for universell

utforming og utbedring av avstand mellom t-banevogn og plattform i Oslo. I tillegg finansierer ordningen opplærings- og informasjonstiltak.

En utfordring knyttet til ordningen er at flere av søkerne som får tildelt midler ikke klarer å fullføre prosjektene innenfor søknadsåret. Det er flere grunner til dette, bl.a. anbudsprosesser og mangel på planressurser i kommunene, og at tiltakene kan utløse behov for nye reguleringsplaner og detaljplaner. Vegdirektoratet har satt i gang flere tiltak for å bidra til raskere gjennomføring, bl.a. er det lagt opp til raskere avklaring og tildeling av midler fra Vegdirektoratets side, og søkere som tidligere har vist god gjennomføringsevne er til en viss grad prioritert i fordelingen av midlene. En relativt betydelig andel av bevilgningen til tilskudd til tilgjengelighetstiltak står likevel ubrukte ved utløpet av det året de ble bevilget, og Samferdselsdepartementet foreslår derfor å redusere bevilgningen til ordningen noe, til 42 mill. kr i 2011. Det ble bevilget 57 mill. kr til ordningen i 2010.

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 etablert en tilskuddsordning til forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene, med mål om å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Ordningen krever en egenandel på minimum 50 pst. I perioden 2007–2010 har Samferdselsdepartementet tildelt rundt 67 mill. kr til om lag 70 kollektivprosjekter over hele landet. Erfarings og informasjonsutveksling mellom fylkene har vært en viktig del av ordningen. For å bidra til dette er det blitt arrangert flere samlinger for saksbehandlere og ledere med ansvar for kollektivtransport i distriktene.

Ordningen ble evaluert i 2010 av Urbanet analyse og NIVI analyse. Rapporten slår fast at mange av brukerne av prosjektene som har mottatt støtte fra ordningen er svært fornøyd med tilbudet. Det slås også fast at det fortsatt er behov for en statlig stimuleringsordning som kan bidra til å nå regjeringens mål om et bedre kollektivtilbud i distrikte-

ne. Utredningen peker også på at ordningen har et forbedringspotensial, bl.a. at den bør være mer målrettet og langsiktig.

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre ordningen i 2011, og at det avsettes 20 mill. kr. Departementet vil gå grundig gjennom rapporten om dagens ordning, og vurdere eventuelle justeringer i forbindelse med søknadsprosessen for 2011.

Samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten

Regjeringen etablerte i 2009 et treårig prosjekt med formål å prøve ut samordning av bestillingstransport og tilrettelagt transport (TT-tjenesten). Samtlige fylkeskommuner ble invitert 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.

Gjennom forsøket skal det 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. TT-tilbudet for de som ikke kan gjøre bruk av det utbygde bestillingstransporttilbudet må opprettholdes. Det ble forutsatt at forsøkene skulle gjennomføres i nær dialog med funksjonshemmedes organisasjoner.

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. En evaluering av forsøkene vil bli startet i løpet av 2011. Det blir avsatt inntil 15 mill. kr til å videreføre prøveprosjektene i 2011 og til å finansiere evalueringen.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Pålitelig og lett tilgjengelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne 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 bidra 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 og 2010 avsatt midler til å utrede etablering av en nasjonal reiseplanlegger og en felles administrasjon av elektronisk billettering.

I samarbeid med lokale myndigheter vil Samferdselsdepartementet forsette arbeidet med organiseringen av en felles administrasjon av ordninger for elektronisk billettering. Det er utredet forslag til rammeverk for etablering av en organisasjon for å ivareta den tekniske, merkantile og administrative forvaltningen knyttet til elektronisk billettering på vegne av alle fylkekommuner og selvstendige tilbydere av kollektivtransport. En slik enhet vil kunne redusere de totale kostnadene ved etablering og drift av elektroniske billetteringssystemer og gjøre det enklere å tilby sammenhengende billetter uavhengig av strekning, transportmiddel og operatør.

Samferdselsdepartementet har i dialog med fylkeskommunene, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne også arbeidet med å få etablert en organisasjon for etablering av reiseplanleggeren. Partene, som i en egen arbeidsgruppe kartlegger ulike aspekter ved et slikt samarbeid, er samstemt om at den nasjonale reiseplanleggeren skal bygge på dagens lokale reiseplanleggere.

Statens vegvesen, NRK, Ruter AS og Trafikanten AS inngikk i 2009 en avtale om å etablere en felles rute- og trafikkportal. Nettstedet skal integrere sanntidsdata og informasjonstjenester for biltrafikk og kollektivtrafikk. Det legges opp til å lansere trafikkportalen i juni 2011.

Et nytt moment i arbeidet både med reiseplanleggeren og trafikkportalen er EUs direktiv for ITS (intelligente transportsystemer), som trådte i kraft i august 2010. Multimodal reiseplanlegging og tilgjengeliggjøring av sanntids trafikkdata er to av seks prioriterte tiltak. Direktivet innebærer at EU i 2010 vil starte et utviklingsarbeid for å spesifisere standarder for reiseplanleggere, og at disse standardene må følges i den nasjonale reiseplan-

leggeren. Direktivets konsekvenser på norske forhold vil høsten 2010 bli utredet i av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i samarbeid. Det videre arbeidet med etablering av reiseplanleggeren vil inngå som en integrert del av Vegdirektoratets arbeid med implementering av ITS-direktivet.

Det foreslås å videreføre statens engasjement i arbeidet med elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegger, samt å avsette inntil 5 mill. kr til disse formålene i 2011.

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 for gods nord for Tromsø. 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 kontraktperioden.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer viste en nedgang på 6,5 pst. fra 2008 til 2009. Antall passasjerer befordret for samme periode viste en nedgang på 10,5 pst. I første halvår 2010 viste trafikken målt i antall personkilometer en økning på 14,1 pst. sammenliknet med første halvår 2009. Tallet for antall passasjerer viste en økning på 10,5 pst. i samme periode.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 95,2 pst. i 2009. Dette tallet er basert på antall kansellerte skipsdøgn og er korrigert for samtykke til uttak av ett skip i vintersesongen 2008/2009 og 2009/2010 i tråd med tilleggsavtalen, jf. omtalen nedenfor. Innstilte avganger skyldes i hovedsak nødvendig vedlikehold av skipsflåten.

Budsjettforslaget på 291,1 mill. kr bygger på prisjustering av gjeldende avtale, uten at det er tatt hensyn til eventuelle endringer i godtgjørelse som følge av tilleggsavtalen som ble inngått med Hurtigruten ASA høsten 2008, jf. de føringer som ble lagt i St.prp. nr. 24/Innst. S. nr. 92 (2008–2009), samt omtale i Prop. 1 S (2009–2010).

Tilleggsavtalen er tidligere oversendt EFTAs overvåkingsorgan (ESA) til orientering. Det er tatt forbehold om at ESA godkjenner ovennevnte endringer fram til iverksettelse av ny avtale.

ESA varslet i brev av 14.07.2010 formell gransking av tilskuddet til Hurtigruten ASA som utbetales i henhold til tilleggsavtalen. I henhold til protokoll 3 til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkingsorgan og en domstol, skal det ikke utbetales ytterligere kompensasjon til Hurtigruten ASA basert på tilleggsavtalen før ESA har fattet vedtak i saken. Dersom resultatet av ESAs gransking innebærer at tilleggsavtalen ikke er forenlig med reglene i EØS-avtalen, er staten forpliktet til å kreve tilbake den del av støtten som anses å utgjøre overkompensasjon.

Som oppfølging av St.prp. nr. 24 (2008–2009) har Samferdselsdepartementet lyst ut sjøtransporttjenesten Kystruten Bergen – Kirkenes på anbud, med start senest 1. januar 2013. Kontrakt og løyve vil bli tildelt for en periode på 8 år. Departementet vil komme tilbake med et eventuelt forslag

til bevilgninger knyttet til ny avtale basert på denne konkurranseutsettingen.

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 ble det i statsbudsjettet 2010 satt av midler til en tilskuddsordning for å dekke merkostnader til frakt av drivstoff (bensin og autodiesel) til forhandlere lokalisert i det distriktspolitiske virkeområdet, innenfor en årlig ramme på 20 mill. kr. Arbeidet med den nærmere praktiske utformingen av ordningen og behov for avklaring av forholdet til statsstøtteregelverket gjør at ordningen foreløpig ikke er kommet i gang.

Det foreslås bevilget 20,6 mill. kr til denne ordningen. Bevilgningen skal også dekke kostnader til administrasjon av ordningen og ekstern bistand til starten av ordningen.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	¹ Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1350	Jernbaneverket	7 801 295	8 380 300	9 266 400	10,6
1351	Persontransport med tog	1 674 168	1 748 600	2 220 100	27,0
1354	Statens jernbanetilsyn	37 211	47 200	51 600	9,3
	Sum kategori 21.50	9 512 674	10 176 100	11 538 100	13,4

¹ I Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010) ble bevilgningen for 2010 på kap. 1350 økt med 274 mill. kr til 8 654,3 mill. kr.

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	¹ Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
4350	Jernbaneverket	650 334	597 100	599 000	0,3
4354	Statens jernbanetilsyn	273			
5611	Aksjer i NSB AS	14 000	145 000	53 000	-63,4
5623	Aksjer i Baneservice AS			18 000	
	Sum kategori 21.50	664 607	742 100	670 000	-9,7

¹ I Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010) for 2010-budsjettet ble kap. 5611 økt med 27 mill. kr til 172 mill. kr og kap. 5623 bevilget med 20,4 mill. kr.

Hovedmålene for transportpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Bevilgningsforslaget for Jernbaneverket er basert på en jevn opptrapping (lik årlig økning) av bevilgningsnivået i perioden 2011–2013 tatt utgangspunkt i revidert nasjonalbudsjett 2010, jf. Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010).

I 2011 foreslås det en samlet bevilgning til jernbaneformål på 11,5 mrd. kr, en økning på 1 362 mill. kr eller 13,4 pst. fra saldert budsjett 2010.

Til Jernbaneverket foreslås det bevilget 9,3 mrd. kr i 2011, som er en økning med 886,1 mill.

kr eller 10,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Innenfor Jernbaneverkets budsjett foreslås det avsatt 4 923 mill. kr til post 23 Drift og vedlikehold, og 4 241,5 mill. kr til investeringspostene post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Budsjettforslaget innebærer en betydelig satsing på å forbedre driftstabiliteten i jernbanenettet og innebærer derfor en sterkere prioritering av drift og vedlikehold enn investeringer i linjen i forhold til Nasjonal transportplan 2010–2019, og gir en samlet oppfølgingsgrad etter to år av planperioden 2010–2013 på 48 pst.

Til kjøp av persontransport med tog foreslås det bevilget 2,2 mrd. kr, en økning på 471,5 mill. kr eller 27 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010, som skal bidra til å sikre et godt togtilbud i 2011.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 51,6 mill. kr, en økning med 4,4 mill. kr eller 9,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010. Budsjettforslaget skal bidra til at Jernbanetilsynet får kapasitet til kunne behandle søknader om å ta i bruk ny infrastruktur og nytt materiell.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå regjeringens mål om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen ønsker å legge til rette for overføring av transport fra veg til bane. Det er forventet kraftig vekst i transportbehovene i byområdene fram mot 2020. Dette stiller store krav til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen og togtilbudet for å unngå at stadig flere reiser må skje på et allerede overbelastet vegnett. På dagens jernbanenett er imidlertid kapasiteten fullt utnyttet på de trafikk-tunge strekningene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det derfor lagt opp til å øke investeringene på jernbanenettet betydelig i årene framover.

Fram til 2008 var det over en lengre periode sterk vekst både for person- og godstransport med jernbane. På grunn av bl.a. nedgangskonjunkturen og perioder med store driftsproblemer, har antall passasjerer stagnert og mengden transportert gods er noe redusert. For å realisere regjeringens mål må punktlighet og regularitet forbedres, kapasiteten utvides og reisetiden reduseres. Videre er det viktige utfordringer knyttet til bl.a. forbedring av sikkerhetsarbeidet, universell utforming og bedre publikumsinformasjon.

Tilstanden på store deler av dagens jernbanenett er ikke god nok til å levere et tilfredsstillende togtilbud med høy punktlighet og regularitet. Store deler av infrastrukturen er nedslitt, noe som fører til hyppige feil som reduserer oppetiden i infrastrukturen og punktligheten og regulariteten i togtrafikken. De gamle tekniske anleggene er utslatt for økende feilrater og er mer krevende å vedlikeholde enn nye anlegg. De er også tilpasset en lavere trafikk-tetthet og et annet trafikkmønster enn dagens trafikk på jernbanenettet.

For at jernbanen skal bli mer attraktiv for brukerne må punktligheten og regulariteten være mer stabil og på et høyere nivå enn i dag. Dette krever først og fremst en forsterket innsats på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Dette

er spesielt viktig i Oslo-området hvor avvik i togtrafikken berører mange reisende og ofte forplanter seg til øvrige deler av jernbanenettet. Regjeringen har derfor prioritert en ekstra innsats i Oslo-området. Jernbaneverket er i full gang med å fortere fornyelsen av strekningen mellom Lysaker og Etterstad, inkl. Oslo-tunnelen, ved gjennomføringen av strakstiltak (Oslo-prosjektet). Fornyelsen i Oslo-området er et eget prosjekt på post 30 Investeringer i linjen.

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet og med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet prioriterer derfor 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 drives med et rute-tilbud som er best mulig tilpasset etterspørselen. Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store regelmessige volumer over lange avstander. Fjerntogstrekningene og utenlandsstrekningene har større betydning for godstrafikken enn for persontrafikken. For godstransport prioriteres investeringer i terminaler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som profilutvidelse og kryssingsspor.

En forbedring av jernbanens infrastruktur og togtilbudet er avhengig av en rekke faktorer. De ansattes gjennomsnittsalder er høy innen flere kritiske fagområder, noe som har ført til høy avgang de seneste årene. Samtidig har bevilgningene til jernbaneformål økt betydelig og Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en ytterligere økning i aktivitetsnivået. Det er derfor en hovedutfordring å rekruttere og videreutvikle tilstrekkelig ny jernbanefaglig kompetanse. Særlig gjelder dette på områder som signalfag og togledelse. Mangelen på kompetanse innen signalfag er i dag begrensende for Jernbaneverkets kapasitet til å planlegge og gjennomføre nye investeringsprosjekter. Dette gjelder spesielt spesialkompetanse på gamle signal- og sikringsanlegg. Det vises for øvrig til nærmere omtale under «Andre saker» – «Bemanningsutvikling».

Det er også knapphet på togmateriell for å kunne øke setekapasiteten på rushtidsavganger. Innfasing av 50 nye togsett som NSB AS har bestilt, vil gradvis bedre denne situasjonen. De nye togsettene vil fra og med årsskiftet 2011/12 bli gradvis faset inn i trafikk på Østlandet. Østlandet står overfor store framtidige transportutfordringer med høy forventet trafikkvekst. Det er derfor viktig at togtilbudet ses i sammenheng med tra-

fikkutviklingen, slik at de store transportutfordringene løses samtidig med at driftsstabiliteten på jernbanenettet forbedres. Innfasing av nye togsett og gradvis forbedring av togtilbudet må ses i sammenheng med tilstanden og utviklingen av infrastrukturen.

Det er flere aktører som konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. Det er derfor viktig å sikre en mest mulig samfunnsøkonomisk og hensiktsmessig utnyttelse av den begrensede kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen. Jernbanenettet i Norge er et sammenhengende system der utvikling og bruk av ny infrastruktur må ta utgangspunkt i eksisterende infrastruktur i et samvirke med utviklingen av togtilbudet. Optimalisering av bruken av infrastrukturen og utviklingen av ny infrastruktur baseres på Jernbaneverkets beskrivelser av ulike rutemodeller og valgmuligheter for trafikk sammensettingen.

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at den planlagte trafikken på jernbanenettet kan gjennomføres i henhold til ruteplan. Til dette ansvaret ligger det bl.a. å identifisere årsaker til trafikkavvik og foreslå, prioritere og gjennomføre nødvendige tiltak for å redusere trafikkavvikene. Det er spesielt viktig å redusere eller fjerne de underliggende årsakene til systematiske trafikkavvik. Jernbaneverket har dessuten det operative ansvaret for å optimalisere ruteplanene for den totale trafikkavviklingen, bl.a. når det gjelder disponering av kapasiteten av jernbanenettet og hvordan dette påvirker f.eks. punktlighet og regulariteten i togtrafikken.

Mange og hyppige driftsavbrudd i togtrafikken med til dels store konsekvenser, er belastende for transportbrukerne. Denne oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles under driftsavvik, er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Jernbaneverket og NSB samarbeider om bedre kunde- og trafikkinformasjon, og det er identifisert en rekke forbedringstiltak.

En viktig utfordring for persontransport med jernbanen er å bedre tilgjengeligheten. Bedre tilgjengelighet og universell utforming vil bidra til et enklere og tryggere togtilbud som er mer attraktivt for flere brukergrupper. Stor variasjon i infrastruktur og togmateriell betyr at det må gjennomføres et langsiktig og planmessig arbeid med tilgjengeligheten for å bedre samspillet mellom togmateriell og infrastruktur. Dette skjer i tett dialog mellom Jernbaneverket, togselskapene og interesseorganisasjonene.

Hovedmålet for sikkerheten er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller ma-

teriell (nullvisjonen). Å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er et vedvarende arbeid som må prioriteres. Overføring av person- og godstransport fra veg til bane kan bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge. Jernbaneverket har dessuten et koordineringsansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for jernbanesektoren i Norge og koordinerer dette arbeidet med togselskapene og andre sentrale aktører.

Det er et viktig mål for regjeringen å bedre framkommeligheten i transportsystemet. På jernbane innebærer dette å gjennomføre tiltak som reduserer reisetiden, i første rekke på de strekningene hvor trafikkgrunnlaget er størst. På jernbanenettet er det et samspill og en avveining mellom trafikk sammensetting (ulike togs slag), kapasitetsutnyttelse og framføringshastighet som påvirker den effektive reisetiden. Spesielt gjelder dette i InterCity-triangelen og rundt de større byene. Reisetidsreduksjon er i tillegg til økt kapasitet og en mer driftsstabil infrastruktur bakgrunnen for den videre utbyggingen av dobbeltspor i disse områdene.

Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 er det gjort endringer i forhold til planforutsetningene som ble lagt til grunn for planforslaget. Stortingsflertallet gikk inn for at det de planlagte utbyggingene av IC-strekningene skal vurderes tilpasset 250 km/t eller høyere. Samferdselsdepartementet har dessuten lagt opp til at det skal vurderes mer sammenhengende utbygging av prosjekter. Holm – Holmestrand og Holmestrand – Nykirke er slått sammen til ett sammenhengende prosjekt og det bygges dobbeltspor tilpasset en dimensjonerende hastighet på 250 km/t. Tilsvarende vurderes det om også Farrisidet – Porsgrunn bør bygges med dobbeltspor tilpasset 250 km/t, i stedet for enkeltspor. Høyere prioritering av vedlikehold sammen med Jernbaneverkets anstrengte ressurs situasjon innen jernbanefagene, har ført til at enkelte av de store investeringsprosjektene får en noe forskjøvet planframdrift i forhold til Nasjonal transportplan 2010–2019. I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 vil det bli en utfordring å balansere framdriften i planlegging, prosjektering og utbygging av de store prosjektene med en rasjonell gjennomføring, slik at bindingene for framtidige budsjetterminer holdes på et nivå tilsvarende planrammene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det vises til nærmere omtale under Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen.

Resultatrapport 2009

Rapporteringen for statsbudsjettet i 2009 er gruppet etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målområdene er knyttet til framkomlighet (herunder trafikkutvikling og punktlighet, oppetid og regularitet), sikkerhet, miljø og universell utforming.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket arbeider med å videreutvikle mål- og resultatstyring av Jernbaneverket. Utgangspunktet for Samferdselsdepartementet er at økonomiske ressurser som stilles til disposisjon for Jernbanever-

ket, skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanens infrastruktur. Målmatrisen under gir en oppsummering av fastsatte mål og måloppnåelsen for Jernbaneverket i perioden 2006–2009 i henhold til mål- og resultatstyringssystemet for etaten. Referanseåret for målfastsettelsen for sikkerhet er 2005. Det var satt som mål en gjennomsnittlig årlig forbedring på 3,5 pst. i perioden til og med 2009 for de enkelte måleparametrene. Det er ikke satt målkrav for de enkelte år i perioden 2005–2009. Målkravene gjelder status ved utgangen av 2009.

Tabell 5.2 Målmatrise

Parameter	Status 2005 utgangs- punkt	Status 2006	Status 2007	Status 2008	Status 2009	Mål 2009
<i>Sikkerhet</i>						
Gjennomsnitt antall drepte gjennomsnitt siste 20 år	8,2	7,2	7,0	6,7	6,5	-3,5 pst. p.a.
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	73	76	80	85	82	-3,5 pst. p.a.
Antall hendelser med personskade gjennomsnittt siste 3 år	117	169	242	236	239	-3,5 pst. p.a.
<i>Punktligheit</i>						
Oppetid i prosent	99,3	98,9	98,8	98,5	98,5	99,4
Regularitet i prosent	i.t.	98,7	98,0	98,0	97,9	98,5
<i>Kundetilfredshet</i>						
NSBs kundeundersøkelse	69	65	60	64	62	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	i.t.	-	3,4	3,2	3,6	4,0
<i>Økonomi</i>						
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fornyelsesgrad (regnskap i pst. av budsjett)	i.t.	-	-	-	103,0	100
Periodisert resultat (i mill. kr)	- 46,0	- 27,0	- 287,0	15,0	- 118,0	>0

Det arbeides hele tiden med å forbedre sikkerheten på jernbanenettet. Jernbaneverket tar hensyn til sikkerhetsstyring fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Målet for reduksjon av antall drepte ble oppnådd i 2009. Det vises til egen omtale nedenfor.

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet er tilsvarende høy oppetid i infrastrukturen, slik at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Ingen av målene for driftsstabiliteten i togtrafikken for 2009 ble oppnådd. Punktligheten for persontog i 2009 ble samlet sett

på 87 pst. Dette er 3 prosentpoeng under målet på 90 pst. som gjelder for alle tog med unntak av Gardermobanen/Flytoget hvor målet er 95 pst. punktlighet. Oppetiden i jernbaneinfrastrukturen i 2009 var samlet sett på 98,5 pst. som er 0,9 prosentpoeng lavere enn målet. Regulariteten i 2009 var 97,9 pst. som er 0,6 prosentpoeng lavere enn målet. En hovedårsak til den dårlige driftsstabiliteten i togtrafikken er høy trafikkintensitet på en til dels gammel og nedslitt infrastruktur. Målet for den økte satsingen på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen de siste årene og framover er at driftsstabiliteten skal bli bedre og dermed gi økt

punktlighet og regularitet i togtrafikken. Det vises til egen omtale nedenfor.

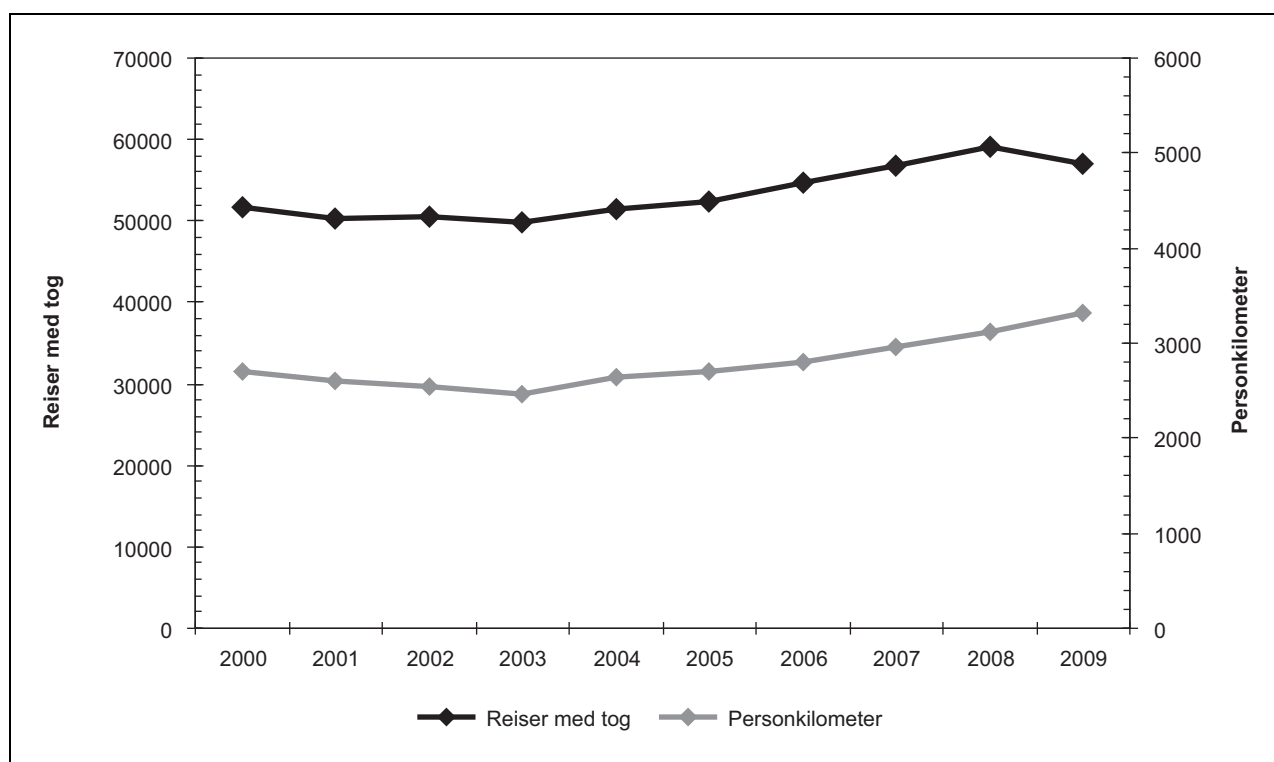
Gjennom NSBs kundetilfredshetsmåling, samt Jernbaneverkets brukerundersøkelse blant togselskapene, får Jernbaneverket tilbakemelding på hvor fornøyde passasjerene er med Jernbaneverkets del av togtilbudet. Resultatene fra NSBs kundeundersøkelse viser at utviklingen i målperioden samvarierer med punktlighetsutviklingen. Dette understreker at det er viktig å sette inn tiltak for å bedre punktligheten i togtrafikken. Brukerundersøkelsen som Jernbaneverket gjennomfører mot

togselskapene viser en framgang fra 2008 til 2009 på om lag 12 pst., men kundetilfredshetsmålingen ligger fortsatt under det fastsatte målet. Det vises til egen omtale nedenfor.

Framkommelighet

I 2009 ble prosjektene Lysaker Stasjon og dobbeltspor Sandnes – Stavanger tatt i bruk og prosjektene dobbeltspor Barkåker – Tønsberg og Gevingåsen tunnel ble startet.

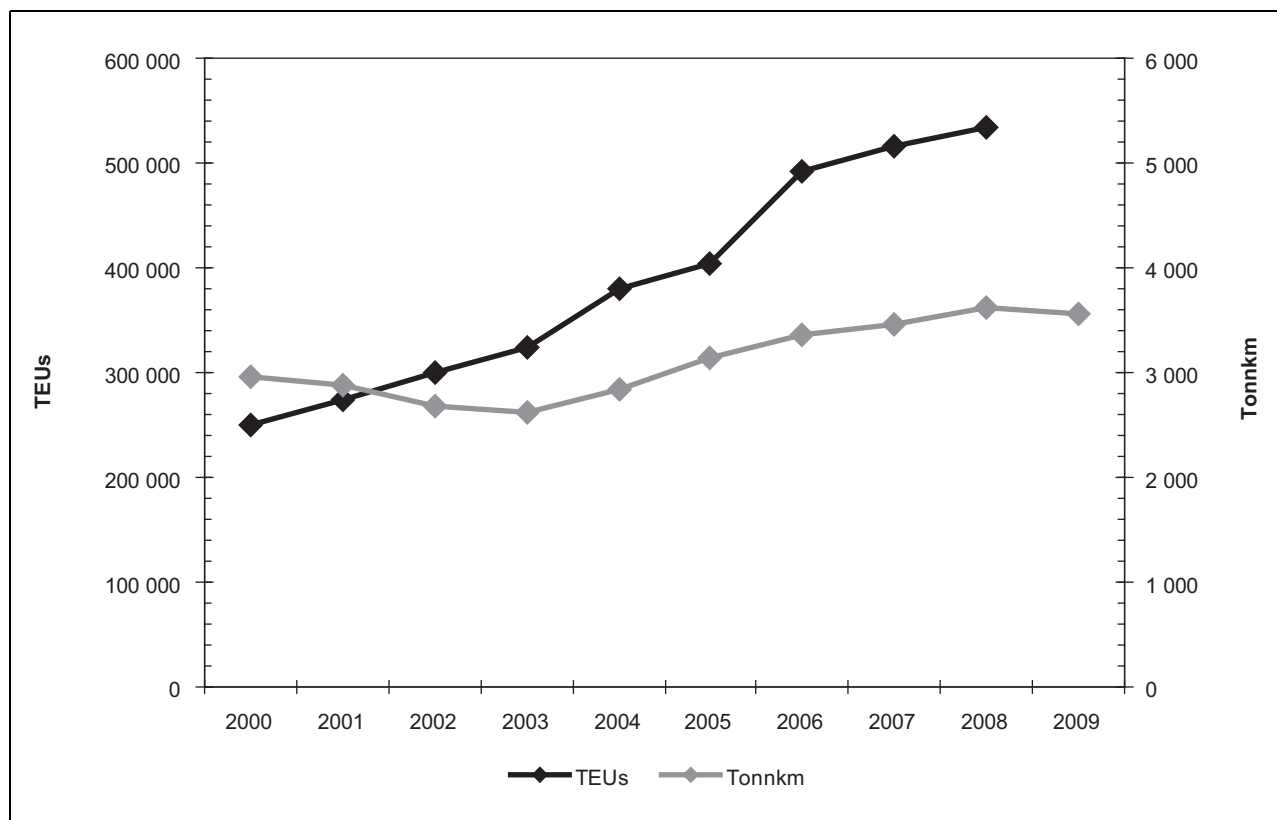
Trafikkutvikling



Figur 5.4 Antall personkilometer og antall reiser

Figur 5.4 gir en oversikt over utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2000–2009, i henholdsvis antall reiser med tog og antall personkm (transportarbeidet). I perioden 2000–2003 var utviklingen i persontrafikken svakt negativ på grunn av driftsproblemer og svekket omdømme for jernbanen, bl.a. på grunn av Åstaulykken i 2000. Utviklingen fra 2003 til 2009 var positiv målt

både i antall personkilometer og antall reiser med tog. Antall reiser falt i 2009 til om lag samme nivå som i 2007. Dette har bl.a. sammenheng med driftsproblemene i nærtrafikken i Oslo-området. Økningen i antall personkm. i 2009, sammen med reduksjon i antall reiser, tyder på en vekst i lange reiser med tog i 2009.



Figur 5.5 Utvikling i godstransport på bane i teu og tonnkm

Figur 5.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane for perioden 2000–2009, målt i volum (antall TEU¹) og transportarbeid (tonnkm). Utviklingen med til dels sterk vekst i volum og en flattere utvikling i transportarbeid skyldes i stor grad CargoNet AS sin omlegging av godstransporten med sterk satsing på kombinerttransport. Perioden 2000–2003 var preget av driftsproblemer på jernbanenettet og en svakere utvikling for transportarbeidet i godstransporten. I perioden 2003–2008 var det en vekst i transportarbeidet på 38 pst, mens veksten i transportvolum i samme periode var 70 pst. Transportarbeidet viste en svak økning i 2009 på 1,1 pst., mens transportvolumet hadde en nedgang på 7,7 pst., om lag tilbake til nivået fra 2007. Utviklingen i godstransporten i 2009 skyldes i hovedsak konjunkturutviklingen i 2008 og 2009 og driftsproblemene på jernbanen i 2009.

¹ TEU –Twenty foot equivalent unit – standardisert mål for godsvolum, hvor std. 20-fots container er måleenheten, tilsvarende 39 m³

Oppetid, punktlighet 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 3:59 minutter sammenliknet med rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er kravet 5:59 minutter. Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av Gardermobanen/Flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Gardermobanen/Flytoget er satt til 95 pst. Tabell 5.3 viser utviklingen i punktlighet og regularitet i perioden 2005 til første halvår 2010. Siden 2005 har det vært en gradvis svekkelse av punktligheten. Punktlighetsmålene for 2009 ble ikke nådd for noen togslag. Utviklingen hittil i 2010 viser en fortsatt negativ utvikling selv om resultatene på slutten av andre kvartal i 2010 viser en vesentlig forbedring.

Tabell 5.3 Punktlighetsutvikling

	2005	2006	2007	2008	2009	Første halvår 2010
<i>Persontog:</i>						
Nærtrafikk Oslo	91	86	87	85	85	82
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	94	91	90	84	88	85
Gardermobanen/Flytoget	97	96	96	96	94	89
Mellomdistanse	90	87	88	84	82	75
Langdistanse	90	87	84	83	72	75
<i>Godstog:</i>						
CargoNet	83	78	78	77	78	64
Oppetid i infrastrukturen	99,3	98,9	98,8	98,5	98,5	98,7
Regularitet (for bransjen)		98,7	98,0	98,0	97,9	97,7

Arbeidene med fornyelse og investeringer på jernbanenettet i og rundt Oslo der de tekniske anleggene har vært preget av mange feil, er en viktig årsak til den lave punktligheten i store deler av landet. I forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker har det pågått store anleggsarbeider på Drammenbanen som har ført til forsinkelser og avvik i togtrafikken over hele Østlandet, samt Sørlandsbanen og Bergensbanen. I Stavangerområdet har anleggsarbeidene på dobbeltsporet Sandnes – Stavanger ført til forsinkelser på Jærbanen i perioden 2006–2009. Dårlig sporkvalitet på Dovrebanen og Bergensbanen har ført til mange saktekjøringer og dårlig punktlighet og regularitet. Mange av disse saktekjøringene har blitt utbedret i 2009/2010. I 2009 var det flere driftsproblemer knyttet til dårlig vær med ødelagte kontaktledninger og strømbrydd, flom, ras og avsporinger. I første tertial 2010 førte snø og langvarig kulde til mange feil i infrastrukturen og togmateriellet som resulterte i svært dårlig punktlighet og regularitet i togtrafikken.

Kundetilfredshet

Jernbaneverkets «Kundetilfredshet» måles både mot publikum/togreisende i NSBs kundeundersøkelse og mot togselskapene ved Jernbaneverkets brukerundersøkelse. Jernbaneverkets serviceerklæring kunngjør ambisjonene for kvaliteten på offentlige arealer/stasjoner og trafikkinformasjon. Togpassasjerenes tilfredshet med Jernbaneverket har de siste tre årene vært forholdsvis stabil. Jernbaneverket målte kundetilfredshet blant togselskapene for tredje gang i 2009. I 2009 mottok Jernbaneverket til sammen 1 745 klager, som er

omtrent det samme som året før. I første tertial 2010 mottok Jernbaneverket 766 klager som er 45 flere enn samme tid i 2009. «Manglende informasjon ved togforsinkelser» er den viktigste enkeltårsaken til klagen (utgjorde om lag 35 pst. i 2009), andre viktige enkeltårsaker er «Ren/ryddig stasjon» (om lag 13 pst. i 2009) og «Manglende belysning» (om lag 6 pst. i 2009). I tillegg utgjør en del av klagen under «Annet» (totalt om lag 32 pst. i 2009) også manglende informasjon. Antall klager på manglende informasjon har en sterk sammenheng med punktlighetsutviklingen.

Sikkerhet

Nullvisjonen ligger til grunn for fastsetting av målene og prioritering av sikkerheten på jernbanen. Statistikken for antall omkomne som følge av jernbanetransport føres som et gjennomsnitt for de siste 20 år. I perioden 1990–2009 omkom i gjennomsnitt 6,5 personer pr. år. Dette er en reduksjon på 0,2 sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 1989–2008, noe som er litt bedre enn det fastsatte målkravet. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. I 2009 omkom en person ved ulykke på jernbanen. I første halvår 2010 omkom fire personer i ulykker på jernbanen. Den mest alvorlige var ulykken på Sjørøya i mars i 2010 hvor tre personer omkom som følge av godsvogner som kom løs på Alnabru godsterminal.

Utviklingen i antall rapporterte personskader og hendelser med skade har i perioden 2005–2009 ikke nådd det fastsatte målet, selv om det har vært en positiv utvikling. Det var en markant økning

fram til 2007 og et stabilt nivå i perioden 2007–2009. Jernbaneverket har arbeidet for å øke rapporteringsgraden bl.a. på personskader og hendelser med skade. Dette er en viktig forklaring på økningen. Den økte rapporteringen gir god informasjon til å prioritere tiltak.

Miljø og klima

Jernbanen bidrar med lavere utslipp pr. transportert enhet enn de fleste andre transportformer. Overføring av transport til jernbane er derfor et viktig bidrag for å redusere klimagassutslipp.

Jernbaneverket deltok i 2009 sammen med de andre samferdselsetatene og Avinor AS, i arbeidet med å lage en oversikt over tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslippene. Fram mot 2020 og 2030 ventes det at både utslippsandelen og absolutt nivå på utslipp fra jernbane vil være omtrent uendret, selv om det ventes sterk trafikkvekst både for person- og godstransport. Dette skyldes at trafikkveksten i all hovedsak ventes å komme på de elektrifiserte korridorene.

I 2009 økte Jernbaneverkets energiforbruk med 7,2 pst. sammenliknet med 2008. Dette skyldes hovedsakelig økt forbruk til sporvekselvarme på grunn av en kald vinter med mye snø. I 2009 ble det investert for om lag 5 mill. kr i energireduerende tiltak som for eksempel montering av termostater på sporveksler, installasjon av varmpumper i venterom og lokstaller, energieffektiv belysning på plattformer og utskifting av vinduer i kontorbygg. Det ble i tillegg utført ENØK-analyser for å identifisere nye kostnadseffektive tiltak.

I 2009 fikk Jernbaneverket tilsagn om støtte fra ENOVA til et nytt ENØK-prosjekt i perioden 2010–2013. Målet er å redusere Jernbaneverkets strømforbruk med 4,3 GWh pr. år fra 2014 sammenliknet med 2008, som er en reduksjon på ca. 5 pst. Omforming av kjørestrømmen til tog har et effekttap på om lag 20 pst. I 2009 har Jernbaneverket startet flere prosjekter for å kartlegge og redusere tapet i strømforsyningsnettet. Et viktig tiltak er å bygge om og fornye kontaktledningsanleggene til et system med autotransformatorer (AT-system). De nye kontaktledningsanleggene med AT-system vil på sikt kunne redusere drift- og vedlikeholdskostnadene til strømforsyningsanleggene.

De nye anleggene har også bedre kapasitet til økt trafikk. For hele banestrømforsyningen har Jernbaneverket beregnet at overgang til AT-system kan gi en reduksjon i elektriske tap på om lag 25 pst. i forhold til dagens nivå. AT-systemet vil etter hvert bli etablert i hele strømforsyningsnettet. I 2009 ble det startet et pilotprosjekt med AT-system på Jærbanen, mens Ofotbanen er planlagt satt i drift med AT-system høsten 2010.

Støyplage er en av de viktigste miljøutfordringene for jernbanen. Statistisk sentralbyrå har beregnet støyplageindeksen (SPI) for Jernbaneverket til ca. 14 000 for 2007 og reviderte beregninger for støyplageindeksen fra 2010 er på 13 700. Dette er en reduksjon på 38,3 pst. sammenliknet med 1999 og jernbanen har i dag overoppfyllt sin del av det nasjonale målet for støyplageindeksen som er en reduksjon på 10 pst. i 2020 i forhold til 1999. Skinnesliping er et effektivt tiltak for å redusere støyen fra jernbanen. I 2009 ble det gjennomført skinnesliping på ca. 325 km av jernbanenettet. Det er et mål å øke aktiviteten på skinneslipingen til om lag 350–500 km i året for å bedre sporkvaliteten. Skinnesliping inngår i Jernbaneverkets vedlikehold og har også positive effekter for togselskapenes driftsutgifter og togpassasjerenes komfort. Kravene til begrensnings av innendørs støy (38 dBA) i henhold til forurensningsforskriften er i dag oppfylt for jernbanens del.

Universell utforming

Det er et mål å gjøre kollektivtransportsystemet universelt utformet. God tilgjengelighet til stasjon og tog er viktig for passasjerenes reisemuligheter og for togselskapenes konkurranseevne. Forbedring av tilgjengeligheten omfatter et bredt spekter av tiltak innenfor løpende driftsoppgaver, vedlikehold, og større investeringsprosjekter. Prinsippene for universell utforming legges til grunn for planlegging og bygging av nye stasjoner. Tilpassing av eksisterende infrastruktur gir imidlertid spesielle utfordringer på grunn av beliggenhet, topografi og andre bindinger. Arbeidet med å forbedre tilgjengeligheten på landets ca. 360 stasjoner er derfor en omfattende oppgave. I 2009 er det gjennomført tilgjengelighetstiltak av varierende omfang på om lag 40 stasjoner.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1350 Jernbaneverket**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	¹ Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 575 460	4 387 000	4 923 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	91 887	74 700	76 300
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 130 369	3 763 600	3 875 200
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>		130 000	366 300
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	3 579	25 000	25 600
	Sum kap. 1350	7 801 295	8 380 300	9 266 400

¹ I Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010) ble bevilgningen for 2010 på post 23 økt med 260 mill. kr til 4 647 mill. kr, post 30 ble redusert med 50 mill. kr til 3 713,6 mill. kr og post 31 ble økt med 64 mill. kr til 194 mill. kr.

Budsjettforslaget for 2011 for Jernbaneverket er på 9 266,4 mill. kr. Dette er en økning på 886,1 mill. kr eller 10,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2010. Forslaget til bevilgninger for 2011 er basert på en jevn opptrapping av bevilgningsnivået de tre siste årene av planperioden 2010–2013. Oppfølgingsgraden for etaten samlet etter to år av planperioden 2010–2013 er på 48 pst.

På post 23 Drift og vedlikehold foreslås det bevilget 4 923 mill. kr, som er en økning med 536 mill. kr eller 12,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2010. På post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, foreslås det bevilget 76,3 mill. kr, som er en prisjustert videreføring av saldert budsjett 2010. På post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 3 875,2 mill. kr, som er en økning på 111,6 mill. kr eller 3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010. På post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski foreslås det bevilget 366,3 mill. kr, som er en økning med 236,3 mill. kr fra saldert budsjett 2010. På post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, foreslås bevilget 25,6 mill. kr. Samlet forslag til investeringer i jernbaneinfrastruktur, postene 30, 31 og 33 er på 4 267,1 mill. kr, som er en økning på 348,5 mill. kr, eller 8,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010.

Mål og prioriteringer

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2011 for Jernbaneverket er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

For å styrke arbeidet med å forbedre driftsstabiliteten i jernbaneinfrastrukturen legger Samferdselsdepartementet opp til en høyere oppfølgingsgrad på drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen enn på investeringspostene. Dette skyldes et stort behov for vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen.

Regjeringen foreslår å øke innsatsen på post 23 Drift og vedlikehold med 536 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2010, med vekt på økt vedlikehold. Bevilgningsforslaget for 2011 til post 23 Drift og vedlikehold er om lag 400 mill. kr eller 8,8 pst. høyere enn det årlige gjennomsnittet i Nasjonal transportplan 2010–2013. Det viktigste målet for vedlikeholdet av jernbanenettet er å redusere omfanget av driftsforstyrrelser og legge til rette for bedre punktlighet og regularitet i togtrafikken. Også driftsdelen av posten er økt, både for å styrke Jernbaneverkets arbeid med rekruttering og kompetanseutvikling, styrke kapasiteten innen planlegging og utredning og styrking av vinterberedskapen.

Bevilgningsforslaget til jernbaneinvesteringer på postene 30 og 31 innebærer en økning på 348 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2010.

Strekningen Oslo – Asker – Drammen (Vestkorridoren) er en av de høyest belastede jernbanestrekningene i Norge. Betydelige deler av bevilgningen på investeringsbudsjettet er derfor avsatt til å sikre rasjonell framdrift på prosjektet Lysaker – Sandvika og gjennomføringen av Oslo-prosjektet. I 2010 ble arbeidene på dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke startet. Prosjektet er tilrettelagt for 250 km/t og bidrar til redusert reisetid og høyere kapasitet på Vestfoldbanen. I 2011 blir tre store investeringsprosjekter tatt i bruk. Det er Gevingåsen tunnel som gir økt kapasitet og reduserte kjøretider nord for Trondheim, dobbeltspor Barkåker – Tønsberg som øker kapasiteten og reduserer kjøretidene for IC-trafikken på Vestfoldbanen, og nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika som fullfører arbeidene med nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker – Sandvika – Asker.

Det er satt av midler til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter, spesielt til tiltak for å forberede infrastrukturen på innfasingen av den nye grunnruteplanen på Østlandet, se omtale under «kapasitetsøkende tiltak».

Tiltak som legger til rette for økt godstrafikk er prioritert i samsvar med godsstrategien for jernbane i Nasjonal transportplan 2010–2019. Tiltakene i 2011 omfatter bl.a. videre planlegging og gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak på Alnabru godsterminal, samt forlenging av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor.

Mål- og resultatstyringen av Jernbaneverket for perioden 2010–2019 er fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019, med resultatmål for 2013 og 2019. Resultatmålene bruker 2008 som referanseår. I tillegg til økonomisk effektivitet er det satt mål for sikkerhet, opptid og kundetilfredshet. Tabell 5.4 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2010–2019, som vil bli rapportert i de årlige budsjettene:

Tabell 5.4 Målmatrise

Parameter	NTP Referanse Status i 2008	Mål 2010	Mål 2011	Mål 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet</i>					
Gjennomsnitt antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,9	6,1	5,8	5,6	4,2
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	85	78	74	68	51
Antall hendelser med personskader	236	215	206	187	142
<i>Punktlighet</i>					
Opptid i pst.	98,5	98,7	98,8	99,2	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,5	98,5	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	64	64	67	71	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,7	3,7	3,8	4,5
Tilgjengelighet	i.t.				
<i>Økonomi</i>					
Fornyelsesgrad i pst.	-	100	100	100	100

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

Oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 framgår av tabell 5.5. Oppfølgingsgraden er

beregnet med utgangspunkt i samlet planramme for perioden 2010–2013, dvs. at full oppfølging av et årlig gjennomsnitt gir en oppfølgingsgrad på 25 pst. Full oppfølging etter to år tilsvarer 50 pst.

Tabell 5.5 Oppfølging av nasjonal transportplan for perioden 2010–2013

(Mill. 2011-kr)

Kap. post	Benevning	NTP 2010–2013 årlig snitt ¹	Bevilgning 2010 ²	Forslag 2011	Diff. mot NTP-ramme etter to år	Oppfølging av NTP i pst. etter to år
1350	Jernbaneverket					
23	Drift og vedlikehold	4 523,0	4 791,1	4 923,0	668,1	53,7
30	Investeringer i linjen	4 174,3	3 795,3	3 875,2	- 678,0	45,9
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	656,0	198,3	366,3	- 747,5	21,5
	Sum kap. 1350	9 353,3	8 784,6	9 164,5	- 757,4	48,0

¹ 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.

² Bevilgning 2010 er vedtatte bevilgninger i 2010 inkl. revidert nasjonalbudsjett 2010, jf. Prop. 127 S/Innst. 350 S (2009–2010) og er prisomregnet til 2011-kr.

Med bevilgning 2010 (inkl. revidert nasjonalbudsjett) og forslag til budsjett for 2011 er oppfølgingen av den totale planrammen for perioden 2010–2013 på 48 pst. Forslaget for 2011 er basert på en jevn opptrapping (lik årlig økning) av bevilgningsnivået for perioden 2011–2013.

Tabellen viser fordelingen av forslaget til bevilgninger fordelt på poster for 2011 og bevilgning 2010 sammenliknet med årlig gjennomsnitt av rammen i Nasjonal transportplan for perioden

2010–2013. Bevilgningsforslaget for 2011 til post 23 Drift og vedlikehold er 4 923 mill. kr. Dette innebærer at 53,7 pst. av planrammen for perioden vil være fulgt opp etter to år. Det foreslås bevilget 3 875,2 mill. kr til post 30 investeringer i linjen, som gir en oppfølging av rammen for investeringer i perioden på 45,9 pst.

Det vises for øvrig til omtalen av «Mål og prioriteringer» foran.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010 ^{1,2}	Forslag 2011	Endring i pst. 10/11
Drift	2 285,4	2 490,0	2 659,0	6,8
Vedlikehold	2 290,1	1 897,0	2 264,0	19,3
Sum post 23	4 575,5	4 387,0	4 923,0	12,2

¹ I Prop. 125 S/Innst 350 S (2009–2010) ble bevilgningen for 2010 på post 23 økt med 260 mill. kr til vedlikehold.

Det foreslås bevilget 4 923 mill. kr til drift og vedlikehold, som er en økning på 536 mill. kr, eller 12,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Dette er en overoppfølging av den gjennomsnittlige årlige planrammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 med om lag 400 mill. kr eller 8,8 pst., fordelt med 156 mill. kr eller 4,9 pst. på drift og 244 mill. kr eller 12,1 pst. på vedlikehold. Forslaget innebærer en økning på 169 mill. kr eller

6,8 pst. til drift, og en økning på 367 mill. kr eller 19,3 pst. til vedlikehold sammenliknet med saldert budsjett 2010. Samferdselsdepartementet legger vekt på at ressursene som tilføres Jernbaneverket utnyttes mest mulig effektivt og at større prosjekterrettede aktiviteter skal konkurranseutsettes. Dette omfatter de fleste investeringer, mange av tiltakene innenfor fornyelse og deler av forebyggende vedlikehold. Jernbaneverket skal i sin

interne virksomhetsplanlegging fordele ressursinnsatsen innenfor drift og vedlikehold for å oppnå best mulig måloppnåelse innenfor vedtatte bevilgninger.

Når ny infrastruktur tas i bruk medfører det nye utgifter til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dersom den nye infrastrukturen kommer til erstatning for gammel infrastruktur, f.eks. Gevingåsen tunnel, og Holm – Holmestrand – Nykirke, kan utgifter til drift og vedlikehold av den gamle infrastrukturen fases ut. Nye anlegg har (etter «barnesykdommer») et mindre behov for både korrektivt og forebyggende vedlikehold enn gamle anlegg. Nye anlegg som ikke er til erstatning for eksisterende infrastruktur, gir økt anleggsmasse og trafikkmengde og gir dermed et større ressursbehov til drift og vedlikehold. Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika som tas i bruk i 2011 er et eksempel på dette. Jernbaneverket arbeider med metoder for bedre beregning av livssykluskostnader mv. for gamle og nye anlegg for å kunne få et bedre grunnlag for å framskrive utviklingen i og behovet for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dette vil gi et bedre styringsgrunnlag både i forhold til Nasjonal transportplan, i de årlige budsjettene og for å følge opp konkrete investeringsprosjekter.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Det er lagt til grunn et driftsbudsjett på 2 659 mill. kr. Dette er 169 mill. kr eller 6,8 pst. høyere enn saldert budsjett 2010. Et økt driftsbudsjett i 2011 vil styrke Jernbaneverkets arbeid med rekruttering og kompetanseutvikling for kritisk jernbanefaglig kompetanse, og Jernbaneverkets kapasitet innen planlegging og utredning, bl.a. for å gjennomføre de store utredningsoppdragene som skal inngå i etatsens grunnlagsmateriale til neste Nasjonal transportplan. I 2011 styrkes også Jernbaneverkets vinterberedskap med om lag 30 mill. kr sammenliknet med 2010.

Jernbaneverkets driftsbudsjett omfatter bl.a. drift av infrastruktur og publikumsområder, snørydding, strømforsyning til bygninger og tekniske installasjoner, sambandsleie, inkl. GSM-R, utredninger og utarbeidelse av hovedplaner, tekniske og administrative støttefunksjoner, trafikkstyring, utdanning av lærlinger, omforming av elektrisk kraft, samt drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. Nedenfor er det gitt en nærmere beskrivelse av de viktigste driftsaktivitetene. forebyggende vedlikehold og 257 mill. kr til kor-

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon, service og informasjon til reisende, publikum, togselskapene og media.

Drift av infrastruktur omfatter drift av spor, terminaler, stasjoner, og andre offentlige arealer i tilknytning til jernbaneinfrastrukturen. Dette innebærer bl.a. en omfattende snøberedskap i vinterseongen og rydding/renhold i sommersesongen. Dette er oppgaver som delvis utføres av eksterne og delvis av Jernbaneverkets eget personell, avhengig av lokalisering, omfang og type.

Plankapasitet, tekniske og administrative støttefunksjoner: Jernbaneverket arbeider med å redusere kostnadene til administrative og tekniske støttefunksjoner, bl.a. gjennom å samle enda flere støttefunksjoner i en felles enhet. I 2011 er det behov for å øke ressursbruken til planlegging, styring og oppfølging av prosjekter for å følge opp den betydelige satsingen på jernbaneinfrastruktur i Nasjonal transportplan 2010–2019, samt plan- og utredningsoppgaver i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

Norsk jernbaneskole inngår i Jernbaneverket driftsbudsjett. Skolen er et viktig virkemiddel i arbeidet med kompetanseutvikling og for å øke kapasiteten innen jernbanefag. Behovene for rekruttering og kompetanseutvikling innen jernbanefagene både hos togselskapene, Jernbaneverket og private entreprenører har økt i takt med den økte aktiviteten i jernbanesektoren siden 2005. For å møte behovet for jernbanefaglig kompetanse har Norsk jernbaneskole i perioden 2008–2010 investert i større lokaler og etablert et simulatorsenter. I 2011 avsettes om lag 52 mill. kroner til drift av Norsk jernbaneskole.

Norsk jernbanemuseum: Siden 1896 har Norsk jernbanemuseum dokumentert jernbanens historie i Norge og jernbanens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. Til drift av Norsk jernbanemuseum på Hamar er det avsatt om lag 15 mill. kr i 2011.

Vedlikehold

Det foreslås å sette av 2 264 mill. kr til vedlikehold i 2011. Dette er en økning med 367 mill. kr eller 19,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2010. Det viktigste målet for vedlikeholdet av jernbanenettet er å redusere omfanget av driftsforstyrrelser og forbedre oppetiden i infrastrukturen for å legge til rette for bedre punktlighet og regularitet i togtrafikken. Vedlikeholdsinnsatsen i 2011 fordeles med 1 172 mill. kr til fornyelse av anlegg, 835 mill. kr til rektivt vedlikehold.

Fornyelse er utskifting av komplette anlegg og systematisk utskifting av større deler av anleggene. Forebyggende vedlikehold omfatter inspeksjon, kontroll og tilstandsvurdering av infrastrukturen, samt komponentskifte, sporjustering og skinnesliping mv. for å opprettholde funksjonaliteten i anleggene og oppnå forutsatt levealder. Korrektivt vedlikehold omfatter feilretting og beredskap.

I 2011 økes det forebyggende vedlikeholdet med 280 mill. kr eller 50,5 pst. i forhold til saldert budsjett 2010 for å opprettholde eksisterende infrastruktur, ivareta verdiene i realkapitalen og heve standarden på de gamle anleggene. Den betydelige satsingen på fornyelse av infrastrukturen i 2010 videreføres i 2011 og økes ytterligere med 67 mill. kr eller 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Sammenliknet med saldert budsjett 2010 økes korrektivt vedlikehold i 2011 med 20 mill. kr eller 8,4 pst. for å styrke beredskapen og dermed redusere ringvirkningene av feil i infrastrukturen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverket har gode systemer for å vurdere infrastrukturens standard over dens levetid for på den måten å kunne sette inn nødvendige vedlikeholdstiltak til rett tid. Dette er viktig både for å forbedre plangrunnlaget i forarbeidene til Nasjonal transportplan og for å styrke den løpende prioriteringen av vedlikeholdsbehovet.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er målet for oppetiden ved planperiodens slutt på 99,3 pst. og delmålet for 2013 er 99,2 pst. Dette innebærer en halvering av forsinkelsestimene i 2013 sammenliknet med 2008. Målsettingen for 2013 er korrigert for økt trafikk. Det planlagte aktivitetsnivået i Nasjonal transportplan 2010–2019 tilsier at den eksisterende jernbaneinfrastrukturen fornyes om lag i takt med anleggenes forringelse av alder og slitasje. Det vil si at etterslepet på fornyelsen av jernbaneinfrastrukturen ved utløpet av planperioden vil være om lag den samme som ved inngangen til planperioden.

Anleggenes vedlikeholdskostnader følger ofte en «badekarsskurve». I en kort innkjøringsperiode er det ikke uvanlig at det kan oppstå uforutsette feil («barnesykdommer»). Deretter er anleggene vanligvis robuste i lang tid, og det er tilstrekkelig med systematiske kontrollaktiviteter fram til anleggene når sin levealder på grunn av slitasje, utmatting mv. Dette bidrar til økende feilrater og økte utgifter til korrektivt vedlikehold. Nedbrytningen av anleggene går raskere dersom kvaliteten forringes, dvs. at det ikke gjennomføres tilstrekkelig forebyggende vedlikehold. Dette innebærer at anleggene må fornyes tidligere enn nødvendig.

For å opprettholde en best mulig kvalitet gjennom anleggenes levetid er det derfor viktig å prioritere det forebyggende vedlikeholdet.

Manglende prioritering av fornyelse og forebyggende vedlikehold over flere tiår har ført til høye utgifter til korrektivt vedlikehold og redusert kvalitet på store deler av infrastrukturen. Regjeringen har fra 2005 økt bevilgningene til vedlikehold og fornyelse betydelig. Etterslepet har imidlertid vært så omfattende at innsatsen først fra 2009 har gitt forbedringer i infrastrukturens tilstand. Foruten arbeidet med totalfornyelsen av infrastrukturen i Oslo-området gjennom Oslo-prosjektet, har det blitt gjennomført omfattende tiltak på bl.a. Meråkerbanen, Kongsvingerbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Denne innsatsen har økt standarden på disse strekningene med bl.a. fjerning av saktekjøringer, og vil etter hvert gi seg utslag i bedre oppetid. Innsatsen må opprettholdes og økes i de kommende årene for å sikre en varig forbedring av kvaliteten på infrastrukturen.

I 2011 prioriteres det forebyggende vedlikeholdet av bruer for å opprettholde en forsvarlig standard og forventet levetid på bruene.

I Oslo-området vil det i tillegg bli gjennomført fornyelsestiltak for 557 mill. kr i 2011, jf. omtale av Oslo-prosjektet under Kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Det vil bli gjennomført forberedelser til ballastrensing på Dovrebanen, Bergensbanen, Østfoldbanen, Ofotbanen og Sørlandsbanen, mens det blir gjennomført ballastrensing på Kongsvingerbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen. Større svilefornyelser vil bli gjennomført på Rørosbanen, Dovrebanen, Ofotbanen, Nordlandsbanen og Sørlandsbanen. På Dovrebanen og Bergensbanen vil det også bli gjennomført skinnesvifte.

I 2009 startet Jernbaneverket med sykklisk sporfornyelse i Oslo-området. Dette innebærer at det gjennomføres en samtidig utskifting av mange anleggsdeler på en lengre strekning, selv om de i utgangspunktet har noe ulik levealder og tilstand. Syklisk sporfornyelse vil bli videreført på andre strekninger hvor dette er rasjonelt. En slik tilnærming har sammenheng med at den korte tiden Jernbaneverket har til å gjennomføre vedlikeholdstiltak på spor som er i bruk, fører til høye enhetskostnader. Det vil derfor i noen tilfeller være hensiktsmessig å foreta samtidig utskifting også av komponenter som ikke nødvendigvis er utslitt, men som har en kort restlevetid eller kan benyttes på mindre trafikkerte steder. I 2011 vil Jernbaneverket starte sykklisk fornyelse på Hovedbanen (Oslo S – (Etterstad) – Lillestrøm).

I 2009 startet Jernbaneverket et pilotprosjekt med ombygging (fornyning) av kontaktledningsanlegget på Jærbanen med autotransformatorer (AT-system). Systemet er satt i drift på Ofofbanen høsten 2010. En strekningsvis ombygging (fornyning) av kontaktledningsanlegg til AT-system gjør det mulig å redusere antall omformerstasjoner, samtidig som systemet legger til rette for høyere overføringskapasitet og lavere effekttap i kontaktledningsanlegget som helhet. AT-systemet vil på sikt bli etablert i hele strømforsyningsnettet. I 2011 vil det bli gjennomført kontaktledningsfornyelser med AT-systemet på Sørlandsbanen, og Østfoldbanen.

Ved fornyelse av signal- og sikringsanlegg legges det opp til å ta i bruk akseltellere til erstatning for dagens sporfelddeteksjon som er mer følsom for feil og er krevende å feilsøke. Dette fjerner en viktig kilde til signalfeil og driftsforstyrrelser. I 2011 blir dette tatt i bruk på strekningene rundt Oslo som ledd i gjennomføringen av Oslo-prosjektet.

I 2011 er det planlagt utskifting av gamle anleggsmaskiner. Anleggsmaskinene er viktige for effektiv gjennomføring av drift og vedlikehold av jernbanenettet, bl.a. til snørydding, beredskap/feilretting, kontroller, planlagt forbyggende vedlikehold og mindre fornyelser. Fornyelse av maskinparken vil sette Jernbaneverket bedre i stand til å løse driftsproblemer når det oppstår feil i infrastrukturen.

Innenfor Jernbaneverkets vedlikeholdsbudsjett for 2011 legger Samferdselsdepartementet opp til at inntil 5 mill. kr settes av til vedlikeholdstiltak for å hindre dyrepåkjørsler på de mest utsatte strekningene. Det er også satt av inntil 5 mill. kr til investeringstiltak mot dyrepåkjørsler på post 30 Investeringer i linjen. Det vises til nærmere omtale under programområdet Sikkerhet og miljø.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 76,3 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2011. Dette er en videreføring av budsjettet for 2010. Banens standard er tilfredsstillende, og punktlighetsproblemer og avvik i ankomstpunktligheten til Gardermoen skyldes i stor grad driftsavvik på strekningen Drammen – Oslo S – Etterstad.

Samferdselsdepartementet foreslår å sette brukerbetalingen på kap. 4350, post 07 til samme beløp som drifts- og vedlikeholdsposten, dvs. 76,3 mill. kr, slik at avgiftene for bruk av Gardermobanen holdes på reelt samme nivå som i 2010. Ved

inngangen til 2010 var det «fiktive» fondet til brukerbetalingen av Gardermobanen på 23,6 mill. kr.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 3 875,2 mill. kr til investeringer i 2011. Dette er en økning på 111,6 mill. kr, eller 3 pst. fra saldert budsjett 2010.

Samferdselsdepartementet prioriterer å opprettholde rasjonell framdrift og slutføring av igangsatte prosjekter i 2011. Dette omfatter dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika, dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger (nytt sikringsanlegg), dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg, dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke, og Gevingåsen tunnel. I tillegg prioriteres videreføring av fjernstyringsprosjektet Mosjøen – Bodø og videreføring av planleggingsarbeidet på de nye store investeringsprosjektene dobbeltspor Eidsvoll – Hamar (Langset – Kleverud), ERTMS, nytt dobbeltspor Oslo S – Ski (post 31), Farriseidet-Porsgrunn, Alnabru godsterminal og Ulriken tunnel.

I Prop. 1 S (2009–2010), jf. side 135–136, er det redegjort for problemene knyttet til utvikling og godkjenning av nytt sikringsanlegg type Merkur. Jernbaneverket har senere inngått en forliksavtale med leverandøren. Denne innebærer at kontrakten knyttet til dobbeltspor Sandnes – Stavanger heves. Partene arbeider med sikte på at systemet kan tas i bruk på Ganddal godsterminal og på fjernstyringen på Nordlandsbanen – Mosjøen – Bodø. Dette forutsetter at systemet kan dokumenteres på en måte som gjør at Statens jernbanetilsyn kan godkjenne anleggene for bruk på de aktuelle strekningene. Jernbaneverket arbeider dessuten med en konseptvalgutredning (KVU) for overgangen til ny teknologisk plattform for signal- og sikringssystemer (ERTMS).

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er det gjort endringer i planforutsetningene som ble lagt til grunn for planforslaget. Stortinget har bedt om at de planlagte utbyggingene på IC-strekningene skal vurderes tilpasset 250 km/t eller høyere. Samferdselsdepartementet har dessuten lagt opp til at det skal vurderes mer sammenhengende utbygging av prosjekter. Holm – Holmestrand og Holmestrand – Nykirke er nå slått sammen til ett sammenhengende prosjekt, og det bygges dobbeltspor tilpasset en dimensjonerende hastighet på 250 km/t. Videre skal det vurderes om Farriseidet – Porsgrunn skal bygges med dobbeltspor tilpasset 250 km/t i stedet for enkeltspor. Endrede planforutsetninger og høyere prioritering av vedli-

kehold sammen med Jernbaneverkets anstrengte ressursituasjon innen jernbanefagene, særlig innen signal, medfører at noen av de store investeringsprosjektene får en noe forskjøvet planframdrift. Dette gjelder bl.a. Farriseidet – Porsgrunn, Bergen stasjon – Fløen, Sandbukta – Moss – Kleberget og Alnabru godsterminal. Det vises til egne omtaler av de enkelte prosjektene under «Planlegging og grunnerverv».

Nedenfor følger en nærmere omtale av investeringsforslaget fordelt på nye anlegg, planleggings- og prosjekteringsoppgaver, programområder, samt Oslo-prosjektet.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

I forslag til vedtak om fullmakt til å pådra staten forpliktelser (utover budsjettåret) knyttet til investeringsprosjekter er det foreslått en begrepsendring hvor «kostnadsoverslag» erstattes med «kostnadsramme». Dette gjøres for å sikre konsistens mellom fullmakten og omtalen av investeringsprosjektene. Begrepet «kostnadsramme» er forankret i bevilgningsreglementet og skal omfatte nødvendige avsetninger for usikkerhet til gjennomføring av det enkelte prosjektet. Prosjekter som er spesifiserte i budsjettproposisjonen, jf. etterfølgende prosjektomtaler, omtales med kostnadsramme og styringsramme. Styringsrammen tilsvare prosjektets forventede sluttkostnad på oppstartstidspunktet, dvs. uten nødvendige avsetninger for usikkerhet knyttet til gjennomføringen av prosjektet. Fram til nå er det kun prosjekter over 500 mill. kr og som er kvalitetssikret (KS2), som har vært omtalt med kostnadsramme.

Samferdselsdepartementet legger opp til en innskjerping av praksis for å ta nye jernbanepro-

sjekter opp til bevilgning. Dette gjelder i første rekke «mellomstore» investeringsprosjekter som er over spesifikasjonsgrensen (50 mill. kr) og under grensen for ekstern kvalitetssikring (500 mill. kr). I den utstrekning det er hensiktsmessig vil innskjerpingen også gjelde for mindre investeringsprosjekter. Som hovedregel skal det foreligge detalj-/reguleringsplan for prosjektene som tas opp til bevilgning (spesifiseres). Dette er en tilsvarende praksis som for investeringsprosjekter over 500 mill. kr som skal kvalitetssikres eksternt (KS2). Jernbaneverket skal gjennomføre egne usikkerhetsanalyser for disse prosjektene som grunnlag for fastsettelse av kostnads- og styringsramme. Normalt er akseptgrensene for prosjektene på detalj-/reguleringsplannivå at kostnadsrammen for prosjekter ikke bør overskride styringsrammen/forventet sluttkostnad med mer enn 10 pst., men avvik kan forekomme avhengig av prosjektets egenart og særskilte risikoforhold.

Igangsatte prosjekter som er tatt opp til bevilgning (i 2010 og tidligere), vil av hensyn til kontinuitet i prosjektgjennomføringen inntil videre ikke automatisk omfattes av de innskjerpede kravene. Innskjerpingen innebærer at det i årene framover må gjennomføres mer planlegging av små og mellomstore prosjekter før de tas opp til bevilgning og spesifiseres med kostnadsrammer.

Nærmere om prioriteringer av investeringer i ny jernbaneinfrastruktur

I investeringstabellen under er post 31 og post 33 inkludert for å gi en samlet oversikt over investeringsbudsjettet. Postene 31 og 33 har egne omtaler nedenfor.

(i mill. kr)						
Prosjekter	Kostnads- ramme	Styrings- ramme	Forbruk tom. 2010	Forslag 2011	Anslag 2012 ¹⁾	Rest etter 2012 ²⁾
Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika	3 573	3 123	2 776	310	37	-
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	2 523	2 215	2 145	25	58	-
Ganddal godsterminal			555	10	-	-
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	656	625	412	20	100	93
Gevingsåsen tunnel	725	649	484	140	28	-
Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	1 675	1 535	775	580	149	31
Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke	5 870	5 030	249	660	950	3 171
<i>Sum nyanlegg</i>				1 745	1 322	3 295
Planlegging og grunnerverv				708		-
Kapasitet				440		
Stasjoner og knutepunkter				250		
Sikkerhet				175		
<i>Sum programområder</i>				865		
Oslo-prosjektet	2 099		470	557	557	470
<i>Sum post 30</i>				3 875	1 879	3 765
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski		11 973	209	366	580	
Post 33 Fysisk skille Jernbanelinjen – Bane- Tele AS		60	40	26	-	-
<i>Sum jernbaneinvesteringer</i>				4 267	2 459	

¹ «Anslag 2012» er Jernbanelinjenets foreløpige vurdering av de enkelte prosjektenes behov/bindinger i 2012.

² «Rest etter 2012» angir de mer langsiktige bindingene på budsjettet for spesifiserte prosjekter. Restbehovet er beregnet med utgangspunkt i «Styringsramme» med fratrekk for «Forbruk tom 2010», «Forslag 2011» og «Anslag 2012».

Medregnet avsetninger til programområdene i Nasjonal transportplan (om lag 1 090 mill. kr p.a.) og videreføring av planlegging og oppstart av nye prosjekter fra planlegging og grunnerverv, er bindingene på Jernbanelinjenets investeringsbudsjett i 2012 og etterfølgende år relativt store. De reelle bindingene avhenger av prioriteringene innenfor «Planlegging og grunnerverv» og programområdene, hvor bindingene i 2012 omfatter ev. start av nye prosjekter som er til planlegging og avsetting til programområdene på nivå med Nasjonal transportplan 2010–2019. I årene framover vil det bli behov for å øke avsettingen av midler til planlegging og grunnerverv for å kunne følge opp planforutsetningene i Nasjonal transportplan 2010–2019. De framtidige bindingene er også i stor grad avhengig av prioritering og framdrift på post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

Nyanlegg

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Drammenbanen har i dag en høy kapasitetsutnyttelse og er svært sårbar for driftsavvik. 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 Østlandet og Sør- og Vestlandet.

Strekningen Lysaker – Asker gjennomføres i tre utbyggingsetapper. Sandvika – Asker ble åpnet i august 2005 og ga muligheten for en kapasitetsøkning på inntil ett tog pr. time i hver retning. Prosjektet har også gitt en vesentlig bedring i kvaliteten på trafikkavviklingen. Lysaker stasjon ble tatt i bruk i 2009 og ga en ytterligere kapasitetsøkning. Det samme gjelder Lysaker-Sandvika som planlegges ferdigstilt i 2011.

Når strekningen Lysaker – Asker er ferdig utbygd vil den ha en kapasitet på 20–24 tog i timen mot dagens kapasitet på 12–13 tog i timen. Faktisk

kapasitetsutnyttelse er avhengig av trafikkstrukturen, dvs. sammensetningen av lokaltog, fjerntog, godstog, stoppmønster, vendesporløsninger mv. Det arbeides med innfasing av ny grunnruteruteplan for Oslo-regionen som tar sikte på å utnytte den økte kapasiteten mellom Lysaker og Asker.

Lysaker stasjon

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010).

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2005. Prosjektet har en kostnadsramme på 1 236 mill. kr og en styringsramme på 1 195 mill. kr. Forventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen og innenfor kostnadsrammen. Anleggsarbeidene startet ved årsskiftet 2005/2006, og stasjonen ble ferdig sommeren 2009.

Det er høsten 2010 berammet rettssak vedrørende tvist om sluttoppgjør med en entreprenør. Dette innebærer at det er en økonomisk usikkerhet knyttet til prosjektet som er avhengig av utfallet av tvisten. Det avsettes ikke midler til dette i 2011.

Lysaker – Sandvika

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Prosjektet omfatter 6,7 km nytt dobbeltspor. Den nye traseen går i en 5,7 km lang tunnel 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 3 573 mill. kr og en styringsramme på 3 122 mill. kr (2011-verdi).

Det har pågått arbeid med rømningskonsept og etterarbeider i tunnelen i 2010. De jernbantekniske arbeidene vil pågå fram til strekningen er planlagt tatt i bruk i august 2011. Etterarbeider vil pågå fram til årsskiftet 2011/2012.

Samferdselsdepartementet foreslår at det avsettes 310 mill. kr til prosjektet i 2011.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Utbygging fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Dobbeltsporet ble tatt i bruk 16.11.2009 med NSI-63 sikringsanlegg. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det nå lokaltog med 15 minutters frekvens i tillegg til region- og fjerntog. Godstrafikken på strekningen opphørte da

godsterminalen på Ganddal ble tatt i bruk i januar 2008.

Kostnadsrammen for prosjektet er 2 523 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.

Jernbaneverket har hevet kontrakten om levering av signalanlegget type Merkur på Sandnes – Stavanger, da anleggstypen ikke ble godkjent av Statens jernbanetilsyn, jf. omtale i St.prp. nr. 72 (2008–2009). Det er derfor etablert et midlertidig signal- og sikringsanlegg basert på NSI-63, med de mest nødvendige funksjoner. Anlegget gjør at dobbeltsporet nå fungerer som to adskilte enkeltspor uten kryssingsmuligheter. Dette anlegget er midlertidig godkjent fram til 2012. Jernbaneverket arbeider med anskaffelse av permanent sikringsanlegg for Sandnes – Stavanger som vil gi strekningen full funksjonalitet som dobbeltspor. Kostnadene til permanent sikringsanlegg er ikke avklart, men Jernbaneverket venter at anskaffelsen kan gjennomføres innenfor kostnadsrammen for prosjektet.

Til dobbeltspor Sandnes-Stavanger settes det av 25 mill. kr i 2011.

Ganddal godsterminal

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Den nye godsterminalen på Ganddal har erstattet tidligere terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen ble ferdig, med unntak for signalanlegget, og åpnet for drift i januar 2008. Driften av terminalen gjennomføres nå med manuelle rutiner for togframføringen. Fullføring og bruk av det installerte sikringsanlegget av typen Merkur er avhengig av godkjenning fra Statens jernbanetilsyn.

Ventet sluttkostnad er 565 mill. kr som er 96 mill. kr høyere enn styringsrammen på 469 mill. kr. Kostnadsøkningen skyldes overskjønn og stadfestet dom for erstatninger for grunnerverv.

I 2011 avsettes det 10 mill. kr til prosjektet til tiltak for å optimalisere driften på terminalen.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Utbyggingen er delt inn i to atskilte prosjekter, henholdsvis Grong – Mosjøen og Mosjøen – Bodø. Utbyggingen er høyt prioritert for å øke kapasiteten og driftsfleksibiliteten på banestrekningen ved at alle kryssingsspor, herunder stasjoner, kan tas i bruk. I tillegg vil driftskostnadene reduseres ved avvikling av dagens manuelle tog-

ekspedering. Prosjektet vil også gi en effektivisering av vedlikeholdet av Nordlandsbanen med enklere og mer fleksibel tilgang til sporet for vedlikeholdsarbeider.

Fjernstyringen på delstrekningen Grong – Eiterstraum ble ferdig i 2010 med Eiterstraum stasjon som grensestasjon for fjernstyringen på Nordlandsbanen. Strekningen Eiterstraum – Mosjøen, inkl. Mosjøen stasjon, ble overført til prosjektet Mosjøen – Bodø da Mosjøen var planlagt med Merkur sikringsanlegg.

Fjernstyring Mosjøen – Bodø

Opprinnelig var prosjektet planlagt ferdig i 2009, men er betydelig forsinket. Forsinkelsen skyldes utfordringene med utvikling og dokumentasjon av Merkur sikringsanlegg. Ferdigstilling av prosjektet vil først kunne skje når prosessene knyttet til levering, utvikling, dokumentasjon og godkjenning av Merkur er avklart med Statens jernbanetilsyn. Gjeldende kostnadsramme for prosjektet er 656 mill. kr, og styringsramme er 625 mill. kr.

Arbeidene med sikringsanleggene (Merkur) ble foreløpig avsluttet i 2009 som følge av at Merkur ikke ble godkjent som sikringsanlegg på Ganddal godsterminal og på grunn av knapphet på signalkompetanse i Jernbaneverket.

Forsinkelsene og usikkerheten knyttet til godkjenningen av Merkur medfører usikkerhet for framdriften i prosjektet og for kostnads- og styringsrammene. Det vil være nødvendig med en ny gjennomgang av kostnads- og styringsrammene når valg og ev. godkjenning av sikringsanlegg er nærmere avklart.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 20 mill. kr til prosjektet i 2011 for å kunne sikre videreføring av prosjektet, dersom nødvendige avklaringer om Merkur ev. nytt sikringsanlegg, kommer på plass.

Gevingsåsen tunnel

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Gevingåsen tunnel gir 1,7 km kortere linje i forhold til eksisterende trasé og vil redusere kjøretiden med om lag 5 minutter på strekningen Trondheim – Steinkjer. Videre gir prosjektet økt kapasitet på strekningen mellom Hell og Hommelvik, samt redusert vedlikeholdsbehov i forhold til dagens rasutsatte trasé.

Prosjektet ble startet i 2009. Det er kvalitetssikret (KS2) og har en kostnadsramme på 725 mill. kr og en styringsramme på 649 mill. kr. Prosjektet er videreført i 2010 og gjennomslag i tunnelen

skjedde i august 2010. Etablering av de jernbanetekniske anleggene ble påbegynt i 2010 og videreføres i 2011. Tunnelen planlegges satt i drift i august 2011 med endelig ferdigstilling i 2012. Forventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 137 mill. kr til prosjektet i 2011.

Barkåker – Tønsberg

Nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg på Vestfoldbanen ble sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Prosjektet startet i 2009, og arbeidene er i rute. Parsellen har en lengde på 7,7 km, inkl. tilkoblinger til eksisterende jernbanetrasé. Nytt dobbeltspor vil utgjøre 5,4 km, hvorav 1,6 km vil gå i tunnel. Parsellen avsluttes omlag 300 m nord for Tønsberg stasjon. Trafikkretningen på sløyfa i Tønsberg sentrum skal snus. Prosjektet gir 3–4 minutter redusert reisetid på strekningen Tønsberg – Oslo og bidrar til mer effektive togkryssinger.

Prosjektet er kvalitetssikret (KS2). Det har en kostnadsramme på 1 673 mill. kr og en styringsramme på 1 535 mill. kr, inkl. fornyelse av jernbanetekniske anlegg på Tønsberg stasjon. Prosjektet er planlagt ferdig i november 2011 med midlertidig signalanlegg (NSI 63). Arbeidene på Tønsberg stasjon vil bli utført senere når valg av permanent signalanlegg er avklart. Ventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen, men usikkerheten knyttet til valg av permanent signalanlegg innebærer usikkerhet om sluttkostnad.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 580 mill. kr til prosjektet i 2011.

Holm – Holmestrand – Nykirke

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 127 S (2009–2010). Dobbeltspor Holm – Nykirke på Vestfoldbanen består av 14,3 km langt dobbeltspor, hvorav 12,3 km i tunnel. Traséføringen og tunnelen er tilrettelagt for hastighet inntil 250 km/t på hele strekningen. Holmestrand stasjon etableres i fjell med 2 spor til plattform og 2 gjennomgående spor for passerende tog i høy fart.

Prosjektet er kvalitetssikret (KS2). Det har en kostnadsramme på 5 870 mill. kr og en styringsramme på 5 030 mill. kr.

Jernbaneverket skal beslutte endelig valg av konsept for Holmestrand stasjon i fjell i løpet av høsten 2010 under forutsetning av at kostnadsrammen og styringsrammen ikke økes. Kostnadsrammen og styringsrammen skal tilpasses fram-

driften i prosjektet og reduseres dersom ventet kostnad går ned etter hvert som usikkerheten i prosjektet blir mindre. Ev. endringer i styringsramme og forslag til endringer i kostnadsramme vil bli lagt fram for Stortinget.

Prosjektet gir økt kapasitet for framføring av tog slik at rutetilbudet kan bedres og reisetiden mellom Tønsberg og Drammen kan reduseres med om lag 5 minutter. Anleggsarbeidet startet i juli 2010 og er planlagt ferdig ved årsskiftet 2015–16.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 660 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2011.

Planlegging, prosjektering og grunnerv

Planlegging omfatter utarbeidelse av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner og i noen tilfeller hovedplanlegging av nye jernbaneprosjekter. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 708 mill. kr til planlegging og grunnerv av nye investeringsprosjekter i 2011.

Viktige planaktiviteter omfatter forberedelser til innfasingen av ny grunnruteplan for Østlandet og oppbygging av en hensiktsmessig planreserve innen programområdene, videreføring av planleggingen av tiltak på Trønderbanen, herunder ny bru over Stjørdalselva med sikte på oppstart i 2012, oppdatering av plangrunnlaget for Farriseidet – Porsgrunn, planlegging av Alnabru godsterminal, Eidsvoll – Hamar, Ulriken tunnel inkl Bergen stasjon – Fløen, innføring av nytt system for signalanlegg (ERTMS) og utredningen om høyhastighetsjernbane i Norge.

I det følgende omtales de største prosjektene som er under planlegging, prosjektering og grunnerv.

Farriseidet – Porsgrunn

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Banen ble opprinnelig planlagt som enkeltsporet bane med to kryssingsmuligheter. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt opp til at det skal vurderes dobbeltspor på strekningen. Stortinget la i behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 opp til det også skal vurderes å tilpasse prosjektet for 250 km/t. Jernbaneverket har revidert plangrunnlaget for prosjektet med hensyn til å bygge dobbeltspor tilpasset 250 km/t. Dette gir en kostnadsøkning på minst 40 pst. og et foreløpig kostnadsanslag er på 5 300 mill. 2010-kr. Reguleringsplan for dobbeltspor ble godkjent sommeren 2010.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det skal gjennomføres en ekstern vurdering og

nytte-/kostnadsanalyser for ulike gjennomføringsalternativer for prosjektet før det prioriteres for oppstart. Dette vil være en utvidet kvalitetssikring tilsvarende den som ble gjennomført for dobbeltsporet Holm – Holmestrand – Nykirke. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet med en vurdering av oppstart når en slik sammenlikning er gjennomført, tidligst i forbindelse med 2012-budsjettet.

Eidsvoll – Hamar

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010).

Det foreligger godkjent kommunedelplan på strekningen fra Eidsvoll til Sørli.

Det foreligger reguleringsplan for utvidelse av dagens jernbanetrasé mellom Eidsvoll og Doknes. I 2011 videreføres arbeidet med detaljplanlegging og prosjektering for forlenging av kryssingsspor og spor til hensetting og vending av tog nord for Eidsvoll som en forberedelse til innføring av ny grunnrutemodell i Oslo-området.

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 Langset og Kleverud. På store deler av strekningen mellom Langset og Kleverud er ny veg- og jernbanetrasé planlagt parallelt og relativt nær hverandre. Jernbane- og veganlegget gjennomføres som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket. Det er beregnet at samtidig utbygging vil redusere statens samlede kostnader med om lag 3–400 mill. kr. Besparelsen skyldes først og fremst felles massedeposering og felles entrepriser.

Dobbeltspor på strekningen Langset – Kleverud planlegges ut fra mulig byggestart i 2012 med ferdigstilling i 2015. Før utbyggingen er det nødvendig å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2) og en del forberedende arbeider for å ivareta driften på Dovrebanen gjennom hele utbyggingsperioden. Det må også gjennomføres grunnerv på strekningen i 2011.

Det settes av om lag 325 mill. kr i 2011 for videre planlegging på strekningen Eidsvoll – Hamar.

Alnabru godsterminal, containerterminal sør (byggetrinn 1)

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010).

For å øke kapasiteten på dagens terminal utvides i 2010 adkomstområdet til terminalen og depotet for semihengere.

Reguleringsplanen for «Del av terminalområdet og gjenåpning av Alna i grønnstruktur» ble vedtatt av Oslo bystyre i februar 2010. Som en oppfølging av denne samarbeider Jernbaneverket og Statens vegvesen om å utarbeide teknisk plan. Denne skal danne grunnlag for en detaljregulering av området.

Hovedplan for byggetrinn 1 skal være ferdig i 2010. Byggetrinn 1 omfatter en ny stor modul på vestre del av Alnabru sentralskiftestasjon og nytt godsspor fra Alnabru langs Grorudsporet, forbi Grorud stasjon og videre mot Haugenstua. I tillegg omfattes relokalisering av Jernbaneverkets driftsbasis for Stor-Oslo, riggområde for arbeidsmaskiner og godsvognverksted. Byggetrinn 1 inneholder også en oppgradering av de jernbanetekniske anleggene på Alnabru godsterminal. Dette vil sammen med dagens terminal gi om lag en dobling av kapasiteten på Alnabru godsterminal. Kapasiteten på terminalen kan senere utvides trinnvis gjennom tre nye byggetrinn. Som en del av hovedplanarbeidet vurderes ulike gjennomføringsstrategier for utbyggingen og hvordan tilrettelegging av framtidig konkurranseutsetting av terminaldriften kan gjennomføres. Hovedplanen for prosjektet har kostnadsoverslag for byggetrinn 1 i størrelsesorden 5 til 7 mrd. kr. Mangel på kapasitet i Jernbaneverket innen planlegging og signalkompetanse medfører at arbeidet med detaljplanleggingen vil ta noe lengre tid enn tidligere regnet med.

Det vil bli gjennomført KVV/KS1 av alternative utbyggingskonsept på Alnabru

Bergen stasjon – Fløen og Ulriken tunnel

Bergen stasjon – Fløen er sist omtalt i Prop. 125 S (2009–2010) hvor det ble redegjort for at prosjektet stanses på grunn av Jernbaneverkets knappe kapasitet til avklaring og planlegging av nytt signal- og sikringsanlegg. Videre planlegging av nytt signal- og sikringsanlegg på Bergen stasjon – Fløen videreføres sammen med planleggingen av Ulriken tunnel.

Ulriken tunnel er sist omtalt i Prop. 1. S (2009–2010) og omfatter ny tunnel på 7 500 m mellom Fløen og Arna. På Fløen-siden omfatter prosjektet ny bru for kryssing av Møllendalsveien. På Arna-siden må det bygges nye bruer både for riks- og fylkesveg, og Arna stasjon må bygges om. Også Ulriken tunnel skal ha nytt signalanlegg. Det legges opp til felles anskaffelse av signalanlegg for prosjektene Bergen – Fløen og Ulriken tunnel. Jernbaneverket godkjente hovedplanen for prosjektet i 2009 med et kostnadsoverslag på 1 760 mill. kr. Detaljplanarbeidet ble startet i 2010 og videreføres i 2011. Etter at

detaljplanleggingen er gjennomført, skal prosjektet ha ekstern kvalitetssikring (KS2) før oppstart vurderes. Oppstart kan tidligst vurderes i forbindelse med 2013-budsjettet.

Sandbukta – Moss – Kleberget

Prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019 hvor det i perioden 2010–2013 er planlagt satt av 250 mill. kr. Hovedplan er godkjent og neste fase er detaljplanlegging og revisjon av eksisterende reguleringsplan. Prosjektet har kostnadsoverslag fra hovedplan på 2 907 mill. kr. Det er ikke satt av planmidler til prosjektet i 2011 da Jernbaneverket mangler kapasitet til videre planlegging, spesielt innen signal. Detaljplanlegging og prosjektering vil bli gjennomført så snart Jernbaneverket har nødvendig plankompetanse på plass. Samferdselsdepartementet regner med at dette kan skje senest i 2013.

Nytt signalsystem – ERTMS

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Hovedtyngden av Jernbaneverkets signal- og sikringsanlegg ble bygd på 1960- og 1970-tallet, og det er behov for å skifte det ut. ERTMS (European Rail Traffic Management System) er en felles europeisk standard for signalsystemer på jernbanen som legger til rette for enklere grensekryssing med tog. Jernbaneverket har utarbeidet en strategi for fornyelse av signalanleggene basert på ERTMS som framtidig teknologisk plattform. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble en utbygging av ERTMS på hele jernbanenettet i Norge foreløpig kostnadsberegnet til i størrelsesorden 15 mrd. kr. Jernbaneverket arbeider nå med en konseptvalgutredning (KVV) om «Overgang til ny teknologisk plattform for signalanlegg (ERTMS)». Konseptvalgutredningen skal etter planen inngå i grunnlagsmaterialet til neste Nasjonal transportplan.

Pilotstrekning Østfoldbanen østre linje: Første fase i ERTMS-utbyggingen er å etablere en erfaringsstrekning på Østfoldbanens østre linje. Samtidig med bygging av signalsystemet ERTMS skal det bygges sikringsanlegg og fjernstyring på strekningen. Arbeidet med detaljplan ble startet i 2009 med sikte på at utbyggingen på østre linje er ferdig i 2014. Hvordan den videre utbyggingen skal gjennomføres skal vurderes og avklares i forbindelse med konseptvalgutredningen for hele ERTMS-utbyggingen.

ERTMS ombordutrustning: For å kunne innføre ERTMS som signalsystem i Norge er det nød-

vendig med en ombordutrustning i alle tog som skal trafikere strekningene. Jernbaneverket og Trafikverket i Sverige har etablert et samarbeid om ERTMS-ombordutrustning i tog. I 2011 videreføres utviklingsarbeidet for ombordutrustningen. Samarbeidet omfatter også utvikling av en såkalt «Standard transmission module (STM)» som gjør det mulig for «ERTMS-tog» å trafikere strekninger med dagens teknologi for automatisk togkontroll/-stopp (ATC). I 2011 planlegger Jernbaneverket å gjennomføre testing med sikte på godkjenning av STM for trafikk.

I 2011 vil om lag 140 mill. kr av avsetningen til planlegging og grunnerverv bli disponert til arbeidet med planleggingen av ERTMS.

Programområder

Programområdene omfatter tiltak innenfor kapasitet, stasjoner og knutepunkter, inkl. tiltak for kunde- og trafikkinformasjon, samt sikkerhet (og miljø). Det foreslås å sette av til sammen 865 mill. kr til programområdene i 2011.

Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell

I forbindelse med at nytt dobbeltspor Lysaker – Asker åpnes for trafikk, gir dette grunnlag for et betydelig forbedret togtilbud i Østlandsområdet for å møte de kommende økte transportbehovene på Østlandsområdet. En av de første forbedringene de reisende vil oppleve, er kvalitetsheving av togmateriell. NSB har investert i 50 nye togsett som innføres gradvis fra årsskiftet 2011/2012. Det nye Flirt-materiellet vil erstatte gammelt materiell og derigjennom både gi bedre kvalitet på eksisterende togtilbud samt bidra til bedre driftsstabilitet. Dernest vil det være rom for en gradvis innføring av et forbedret rutetilbud.

Omlegging til ny grunnrutemodell krever betydelige forberedelser og er et komplekst og tidkrevende arbeid da alle togbevegelser må planlegges og samordnes. Jernbaneverket har i løpet av dette arbeidet identifisert behov for å gjennomføre flere infrastrukturtiltak enn tidligere antatt. Mange av tiltakene er nye eller vesentlig utvidet i forhold til Nasjonal transportplan 2010–2019. Jernbaneverket arbeider derfor videre med planleggingen av hvordan tiltakene og ruteomleggingen best kan samordnes og innføres. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i de kommende budsjettene.

De planlagte tiltakene gjelder blant annet infrastrukturtiltak for å optimalisere og forbedre kapasiteten på tilstøtende strekninger, stasjoner, vending, hensetting og strømforsyning. De fleste av tiltakene inngår i programområdene «Kapasitet» og «Stasjoner og knutepunkter». Mange av tiltakene er under planlegging og er ført opp som «planlegging og grunnerverv». Disse overføres til kapasitetsøkende tiltak eller spesifisert som selvstendige prosjekter når de er klare til oppstart. I tillegg kommer ombyggingen av Ski stasjon som er prioritert på post 31. De fleste tiltakene under programområdene kapasitet og stasjoner/knutepunkter er prosjekter med kostnadsoverslag over 50 mill. kr og beskrives nærmere under de respektive programområdene.

Følgende tiltak inngår i forberedelsene til omleggingen av grunnrutemodell for Østlandet:

Hensettingsspor: NSBs materiellanskaffelse øker behovet for hensettingsspor med om lag 4 km. Det planlegges nye hensettingsspor ved stasjonene Halden, Lillehammer, Kongsberg, Moss, Mysen, Sundland, Skien, Eidsvoll, Oslo S/Lodalén, Høvik, Lillestrøm, Kongsvinger og Ski.

Vendeanlegg: For å snu togene etter endestasjon skal det etableres nye vendeanlegg på Høvik og Eidsvoll.

Kapasitetsøkende tiltak: Følgende nye kapasitetsøkende tiltak inngår i forberedelsene til ny grunnrutemodell: Frogner kryssingsspor, Lillestrøm spor 13 – kryssingssporforlengelse, optimalisering/flytting av signaler og utvikling av sporplan på strekningen Oslo S til Lysaker (Oslo-tunnelen og Skøyen – Lysaker), optimalisering av signalplassering på Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika, kapasitetsøkende tiltak Brakerøya – Drammen.

Stasjonstiltak: Det nye materiellet og ny grunnrutemodell utløser behov for plattformforlengelser, optimalisering av sporplan og/eller adkomstforbedringer på stasjonene Spikkestad, Heggedal, Hanaborg, Frogner, Hauer seter, Gullhella, Åsaker, Lier, Steinberg, Darbu, Skollenborg, Dal, Rånåsfoss og Skarnes. I tillegg kommer Moelv, Råde, Drømtorp, Skotbu, Knapstad, Langnes og Næringsparken i Askim som det allerede er planlagt tiltak for.

Banestrømforsyning: For å gjennomføre den nye grunnrutemodellen med økt trafikk og nytt materiell er det behov for å bedre kapasiteten og beredskapen for banestrømforsyningen. Det skal derfor midlertidig etableres nye flyttbare omformere inntil faste installasjoner kan bygges.

Programområdet Kapasitetsøkende tiltak

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 440 mill. kr til programområdet kapasitetsøkende tiltak i 2011.

Programområdet omfatter mindre og mellomstore tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Investerings tiltakene omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne mv. I tillegg omfattes prosjektering og forberedelse av nye kapasitetsøkende tiltak.

I 2010 er det etablert en støtteordning for private sidespor og godsterminaler som forvaltes av Jernbaneverket og finansieres fra Programområdet for kapasitetsøkende tiltak. Hensikten med ordningen er å oppmuntre til private investeringer i jernbaneinfrastruktur som gjør det lønnsomt å overføre godstransport fra veg til bane. Tilskuddet er avhengig av størrelsen på transportarbeidet som kan bli overført til bane og er begrenset oppad inntil 50 pst. av kostnadene. Ordningen er godkjent av ESA. Se også omtale under «Andre saker» – «Overføring av gods fra veg til bane».

I 2011 vil bevilgningen i hovedsak gå til videreføring av pågående prosjekter under programområdet. Dette omfatter arbeidet med å forbedre kapasiteten mellom Oslo S og Lysaker, videreføring av Ualand og Nodeland kryssingsspor på Sørlandsbanen, ny fjernstyring på Bergensbanen, Stavanger omformerstasjon, Vålåsjo kryssingsspor på Dovrebanen, Bodø godsterminal og omlegging av sporplan på Fauske stasjon. Videre pågår det arbeider med å forbedre GSM-R systemet slik at det blir mer robust for enkeltfeil, utbedring av radiodekningen, og forbedring av funksjonalitet og systemovervåking. Det igangsettes arbeider med planlegging av nye kryssingsspor på Sørlandsbanen, og et nytt kryssingsspor på Gjøvikbanen ved Harestua. I 2010 startet arbeidet med tømmerterminaler på Formofoss, Koppang og Nordsenga, som videreføres i 2011.

Nedenfor gis en nærmere omtale av større enkeltprosjekter innenfor programområdet Kapasitet.

Jensrud kryssingsspor – Gjøvikbanen

Prosjektet skal gi økt framføringskapasitet for godstogene mellom Alnabru og Bergen. Anleggs-

arbeidene startet i 2009. Prosjektet er avhengig av leveranse av nytt NSI-63 sikringsanlegg. Det er planlagt å være ferdig i 2011. Prosjektet har en styringsramme på 111 mill. kr og en kostnadsramme på 119 mill. kr. Forventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen. Prosjektet sluttfinansieres i 2011.

Ualand kryssingsspor – Sørlandsbanen

Prosjektet omfatter forlengelse og ombygging av det eksisterende kryssingssporet på Sørlandsbanen og bidrar til å øke kapasiteten for godstog mellom Kristiansand og Ganddal. Anleggsarbeidene vil være ferdig innen utgangen av 2010, og prosjektet er planlagt tatt i bruk i januar 2011. Prosjektet har en styringsramme på 64 mill. kr og en kostnadsramme på 67 mill. kr. Ventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen. Prosjektet sluttfinansieres i 2011.

Nodeland kryssingsspor – Sørlandsbanen

Prosjektet er et kapasitetsøkende tiltak på Sørlandsbanen i Songdalen kommune. Sammen med andre kryssingsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal. Eksisterende kryssingsspor vil bli forlenget og bygd om. Anleggsarbeidene startet i 2010. Prosjektet har en styringsramme på 78 mill. kr og en kostnadsramme på 84 mill. kr. Forventet kostnad er i henhold til styringsrammen. Prosjektet planlegges ferdigstilt i 2011.

Halden driftsbanegård – ny grunnrutemodell

Prosjektet startet opp i 2007. Prosjektet skal legge til rette for en moderne og hensiktsmessig drift av regiontogene på Østfoldbanen og i tillegg forbedre og effektivisere skiftingen som utføres på og i nærheten av Halden stasjon. Deler av anlegget vil bli tatt i bruk i desember 2010. På grunn av dårligere grunnforhold enn forventet og manglende signalressurser vil endelig ferdigstillelse bli forsinket. Prosjektet hadde en styringsramme på 184,4 mill. kr og en kostnadsramme på 185,5 mill. kr. På grunn av vanskelige grunnforhold med setninger i grunnen, omfang og kapasitet i togvarmeanlegg og utvidelse av signalanlegget, er forventet kostnad over kostnadsrammen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til ferdigstillelsen av prosjektet når det kan tildeles signalressurser. Det vil samtidig bli lagt fram forslag til oppdatert styrings- og kostnadsramme for prosjektet.

Vålåsjo kryssingsspor – Dovrebanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 127 S (2009–2010). Prosjektet er et kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen i Dovre kommune og bidrar til økt kapasitet for godstog mellom Oslo og Trondheim. Anleggsarbeidet startet sommeren 2010. Det skal bygges nytt NSI-63 sikringsanlegg til kryssings-sporet, men det er knyttet usikkerhet til dette. Ferdigstillingen av prosjektet er foreløpig planlagt i 2012. Prosjektet har en styringsramme på 101 mill. kr og en kostnadsramme på 111 mill. kr.

Bodø godsterminal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) og omfatter ombygging av eksisterende godsterminal for å kunne doble godskapasiteten innen 2020. Det ble startet i 2010. Prosjektet har en styringsramme på 111 mill. kr og en kostnadsramme på 122 mill. kr. Prosjektet er planlagt å være ferdig i 2012.

Bergensbanen CTC (ny fjernstyring)

Prosjektet omfatter etablering av ny fjernstyring for Bergensbanen. Dagens fjernstyringsanlegg er gammelt og har ikke tilstrekkelig kapasitet. Prosjektet ble startet i 2009 med et kostnadsoverslag på 46 mill. kr. Endringer i prosjektet har resultert i en revidert styringsramme på 56 mill. kr og en kostnadsramme på 64 mill. kr som er et påslag på 15 pst. på styringsrammen. Prosjektet er planlagt å være ferdig i 2011.

Tømmerterminaler

Prosjektet omfatter oppgradering av tømmerterminalene på Formofoss, Koppang og Vestmo for å bedre logistikken og sikkerheten ved terminalene. Arbeidene omfatter i hovedsak etablering/justering av terminalspor og lagerområder for å oppnå effektive terminaler med god atkomst for tømmerbiler til lastegater og lagerareal. Arbeidene med Formofoss og Koppang ble startet i 2010, mens arbeidet med Vestmo først kommer i gang i 2011. Styringsramme samlet for alle tre terminalene er på 80 mill. kr og kostnadsrammen er satt til 91,5 mill. kr.

Stavanger omformerstasjon

Forbedret rutetilbud på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og økt godstrafikk på godsterminalen på Ganddal gjør det nødvendig å bygge en ny

omformerstasjon i Stavanger. Prosjektet sluttfinansieres i 2011, og ventet sluttkostnad er i henhold til styringsrammen på 150 mill. kr.

Programområdet Stasjoner og knutepunkter

Det avsettes 250 mill. kr til programområde stasjoner og knutepunkter i 2011.

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service.

I 2011 vil bevilgningen i hovedsak bli brukt til Holmlia og Voss stasjoner, samt forlengelse av plattformer og tiltak knyttet til kundeinformasjon.

Voss stasjon, mellomplattform og undergang

Voss stasjon er den mest trafikkerte mellomstasjonen på Bergensbanen med ca. 600 000 passasjerer i året. Trafikken har økt vesentlig de siste årene. Stasjonen skal rustes opp til et mer effektivt kollektivknutepunkt som skal bidra til økt sikkerhet og bedre tilgjengelighet. Opprustningen er planlagt gjennomført i flere faser. I 2010 er det gjennomført en revisjon av plangrunnlaget for Voss stasjon. Revisjonen innebærer at styringsrammen økes fra 69 mill. kr til 99 mill. kr og kostnadsrammen settes til 106 mill. kr. Byggearbeidene ble startet i 2010 og planlegges å være ferdig i 2012.

Plattformtiltak

Sikkerhetsforskriften stiller krav til utforming av eksisterende stasjoner og holdeplasser på jernbanelinjen. For persontog som stopper ved plattformen, skal plattformlengden minst dekke alle dørene som benyttes for av-/påstigning. Det er behov for å gjennomføre tiltak på om lag 140 stasjoner/holdeplasser de kommende 10 år. Arbeidene med disse tiltakene samordnes med tiltak for bedre tilgjengelighet og universell utforming. Jernbaneverket arbeider med å kostnadsberegne de samlede kostnader for tiltakene.

Jernbaneverket har tidsbegrenset dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn til å benytte korte plattformer med fire milepæler for utbedring av de enkelte plattformene til henholdsvis utgangen av 2009, 2012, 2015 og 2019. Plattformene med frist for utbedring i 2009 er gjennomført. De neste 48 plattformene som har frist for utbedring innen utgangen av 2012 fordeles over årene 2010, 2011 og 2012. En del av plattformene som har frist i 2012 inngår i et utredningsarbeid der stasjons-

strukturen på jernbanenettet skal gjennomgås. Dette utredningsarbeidet gjennomføres i tett dialog med togselskaper, kommuner, fylkeskommuner og andre interessenter.

Kundeinformasjon

God kundeinformasjon er et viktig tiltak for å bedre jernbanens omdømme og legge forholdene til rette for økt persontrafikk med jernbanen. Jernbaneverket har ansvaret for informasjonsformidlingen til publikum på stasjonene. Særlig ved større driftsforstyrrelser i togtrafikken er det viktig å sikre en god og effektiv formidling av informasjon til passasjerene. Forbedring av publikumsinformasjonssystemene er høyt prioritert.

Jernbaneverket ferdigstilte en hovedplan for kundeinformasjon i 2009 som inneholder flere tiltak for å forbedre informasjonssystemene. Styringsrammen for fase 1 av prosjektet er 315 mill. kr og kostnadsrammen er satt til 362 mill. kr. I 2010 ble det satt av 80 mill. kr til prosjektet. I 2011 planlegges det å bruke om lag 90 mill. kr til videreføring av aktivitetene.

Programområdet Sikkerhet og miljø

Det foreslås å sette av 175 mill. kr til programområdet Sikkerhet og miljø i 2011.

Programområdet sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å forbedre sikkerheten og miljøet rundt dagens infrastruktur og opprydding etter forurensing. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, samt tunnelsikkerhet. Det overordnede målet for nye tiltak både til drift, vedlikehold og investeringer, er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. For å kunne identifisere forhold som bidrar til risiko og deretter prioritere tiltak, gjennomføres det systematiske strekningsanalyser. Tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, rassikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger prioriteres høyt.

Sikkerhets- og togframføringsforskriftene stiller krav til utforming av de eksisterende planovergangene på jernbanenettet og ca. 950 planoverganger er omfattet av de nye kravene. I 2011 prioriteres gjennomføring av tiltak på de resterende 50 planoverganger som er omfattet av kravene. I 2011 gjennomføres det også tiltak for å møte krav om sikkerhet i tunneler på områdene selvevakue- ring (nødlys, evakueringsskilting), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak.

Mange tiltak til rassikring og tunneler inngår som en naturlig del av vedlikeholdet og inngår som en del av vedlikeholdsbudsjettet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av linjen. På særlig rasutsatte steder eller på steder hvor det har gått ras, vil det bli foretatt utbedringer. Klimaendringer de senere årene har ført til flere uhell knyttet til ras (jord, leire, stein og snø). Utviklingen krever økte investeringer i rassikring og bedre varslingsrutiner og prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold.

Det planlegges å sette opp 18 værstasjoner i 2010 og 2011. Når denne utbyggingen er ferdig vil det totalt være etablert 30 værstasjoner. Statens vegvesen, Jernbaneverket, NVE og Meteorologisk institutt samarbeider om å utvikle et bedre verktøy for varslings av alle typer skred og flom, der det tas hensyn til de fleste meteorologiske og hydrologiske parametrene.

På miljøområdet prioriteres tiltak innen sanering av forurensing, opprydding langs linjene og støyreduksjon. Oppryddingstiltak for det tidligere kreosotimpregneringsverket i Hommelvik og kreosotdeponiet i Mostadmarka i Malvik, begge i Sør-Trøndelag, ble igangsatt i 2010 og prioriteres slutført i 2011.

Tiltak mot dyrepåkjørslar

Særskilte tiltak mot dyrepåkjørslar inngår i programområdet sikkerhet og miljø, men mange tiltak mot dyrepåkjørslar gjennomføres også innenfor post 23 Drift og vedlikehold (snø- og vegetasjonsrydding, vedlikehold av gjerder m.m.). Dyrepåkjørslar på jernbanen er et problem, både for dyrevelferden, for trafikkavviklingen på jernbanen og for lokførere og personell som berøres. Omfanget varierer fra år til år og med årstidene. Antall påkjørslar har økt noe de siste årene. Samferdselsdepartementet er opptatt av at det iverksettes tiltak som reduserer antall dyrepåkjørslar. For å styrke dette arbeidet har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om å utarbeide en handlingsplan for å få redusert omfanget av påkjørslar. Handlingsplanen skal omfatte en kartlegging av omfanget for å få identifisert særskilte behov og hva som er de mest egnede tiltak for ulike dyregrupper, slik at tiltakene blir godt tilpasset lokale behov og er i samsvar med mål om å ivareta biologisk mangfold.

I 2011 settes det av inntil 5 mill. kr til tiltak mot dyrepåkjørslar på programområdet sikkerhet og miljø. Samferdselsdepartementet legger opp til å prioritere samarbeidsprosjekter hvor lokale myn-

digheter og/eller grunniere også bidrar med midler. I tillegg settes det av inntil 5 mill. kr på post 23 Drift og vedlikehold.

Oslo-prosjektet – fornyelse

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Det foreslås å sette av 557 mill. kr til langsiktige fornyelsestiltak i Oslo-området i 2011. Oslo-prosjektet startet i 2009 og omfatter en grunnleggende fornyelse og opprusting av jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området.

For å oppnå ønsket kvalitet er det behov for tiltak både på strekningen Lysaker – Etterstad, inkl. Oslo S og Oslo-tunnelen, og på strekningene Oslo S – Lillestrøm (Hovedbanen), Oslo S – Ski, samt Lysaker – Asker (Drammenbanen). Kostnadsrammen for disse tiltakene er om lag 2,1 mrd. kr. Jernbaneverket får foretatt en ekstern gjennomgang av behovene. Denne fullføres høsten 2010.

I 2010 ble trafikken mellom Oslo S og Spikkestad, Gulskogen og Holmestrand stengt i en måned på sommeren for å legge til rette for en forsert og effektiv gjennomføring av de omfattende fornyelsestiltakene i Oslo-prosjektet. I tillegg ble det gjennomført en rekke større og mindre fornyelsestiltak på infrastrukturen på Spikkestadbanen. Arbeidene ble samordnet med arbeidene på Lysaker – Sandvika, ombyggingen av signalanlegget på Drammen stasjon, og forberedelser til anleggsstart på Holm – Holmestrand – Nykirke.

I 2011 videreføres det omfattende fornyingsarbeidet. Det planlegges også å stanse togtrafikken på store deler av strekningen Oslo S – Etterstad, og igjennom Oslo-tunnelen i om lag fem uker neste sommer.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S – Ski

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010) og Prop. 125 S. (2009–2010).

Det foreslås bevilget 366,3 mill. kr på post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S – Ski i 2011. Bevilgningen

inkluderer 180 mill. kr til ombygging av Ski stasjon i forbindelse med ny grunnrutemodell for Østlandet, og 186,3 mill. kr til videre planlegging av Follobanen.

På grunnlag av vedtatt planprogram og konsekvensutredning skal det utarbeides reguleringsplaner i samarbeid med de berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski. Som underlag for disse planene skal det også utarbeides tekniske planer. Dimensjonerende hastighet for Follobanen ses i sammenheng med pågående utredning av høyhastighetsjernbaner i Norge og arbeidet med konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitets-sikring i tidlig fase (KS1) for IC-triangelet.

I forbindelse med forberedelsene til innfasing av ny grunnrutemodell for Østlandet er det behov for flere hensettingsspor på Ski stasjon. Jernbaneverket planlegger ombygging av Ski stasjon for å tilfredsstille dette behovet. Forberedende arbeider ble startet i 2010. Arbeidene med å etablere hensettingsspor starter i 2011. I første omgang avgrenses ombyggingen av Ski stasjon til den nødvendige tilretteleggingen for ny grunnrutemodell for Østlandet, og det vurderes om ferdigstillelsen av Ski stasjon kan utsettes til dobbeltsporet Oslo S-Ski nærmer seg ferdigstillelse.

Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). I forbindelse med behandlingen av salget av BaneTele AS til Bredbåndssalliansen AS ble det besluttet å etablere et fysisk skille mellom Jernbaneverkets og BaneTeles tekniske utstyr, 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). Arbeidet startet opp i 2009 og omfatter 135 tekniske rom/lokaliteter. Planen går over tre år og har et totalt bevilgningsbehov på 65 mill. kr.

I 2011 foreslås det avsatt av 25,6 mill. kr til sluttbevilgning av prosjektet.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Kjørevegsavgift	12 907	25 800	26 600
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	268 446	189 000	232 000
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	224 826	292 200	264 100
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 801	74 700	76 300
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	10 937		
17	Refusjon lærlinger	214		
18	Refusjon av sykepenges	32 446		
37	Anleggsbidrag	26 757	15 400	
	Sum kap. 4350	650 334	597 100	599 000

Post 01 Kjørevegsavgiften

Fra og med 2007 er kjørevegsavgiften fjernet som en prøveordning for ordinær vognlast inntil 25 tonn aksellast for å stimulere til økt godstransport på jernbanen. Det foreslås at post 01 Kjørevegsavgift settes til 26,6 mill. kr i 2011 og at avgiftsatsen for tog med tillatt aksellast over 25 tonn økes med 10 pst. Kjørevegsavgiften for tillatt aksellast over 25 tonn settes til 2,73 øre pr. brutto tonnkm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Post 02 er knyttet til arbeid og 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 232 mill. kr i inntekter i 2011.

Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift

Provenyet på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. Det forventes ikke store endringer i trafikkvolumet i 2011 i forhold til tidligere år. Det foreslås å budsjettere med 264,1 mill. kr i inntekter.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det foreslås å budsjettere med 76,3 mill. kr i betaling for bruk av Gardermobanen, jf. kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Avgiftssatsene reguleres med gjennomsnittlig 10 pst. i forhold til 2010.

Tabell 5.6 Avgiftssatser gardermobanen

	Avgiftssats	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	13,90	kr pr. togkm
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>		
Oslo S Flytogterminalen ¹	92,20	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	15,40	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	61,50	kr pr. togbevegelse

¹ Fakturering for bruk av flytogterminalen på Oslo S omfatter pt. kun Flytoget AS

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	16 200	8 400	
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 657 968	1 740 200	2 220 100
	Sum kap. 1351	1 674 168	1 748 600	2 220 100

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås å bevilge 2 220,1 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog i 2011. Dette er en økning på 479,9 mill. kr eller 27,6 pst. fra saldert budsjett 2010.

Bevilgningen skal dekke togtilbudet som tilbys av NSB AS i 2011, samt øvrige togtenester som staten kjøper på henholdsvis Bratsbergbanen, Gjøvikbanen, Ofotbanen og på strekningen Oslo – Karlstad – Stockholm. Det faste vederlaget i 2010 for de viktigste togproduktene som staten kjøper er:

- Nærtrafikk rundt Oslo, 646 mill. kr
- Øvrig nærtrafikk, 205 mill. kr
- Intercity-trafikk, (Lillehammer – Oslo – Skien, Halden – Oslo), 264 mill. kr
- Fjerntrafikk, regiontrafikk og matetrafikk, om lag 425 mill. kr
- Nattog, 150 mill. kr

Gjeldende trafikkavtale om kjøp av persontransporttjenester med tog mellom NSB og Samferdselsdepartementet ble inngått i 2007 og utløper i 2010. Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om en interimsavtale for 2011 og en rammeavtale fra 2012 er ikke sluttført.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å inngå en interimsavtale med NSB for 2011 innenfor en økonomisk ramme på om lag 2,1 mrd. kr, inkludert kostnader til å dekke alternativ transport ved planlagte og uplanlagte avvik, samt ev. en ytelsesavhengig ordning. Den økonomiske rammen inkluderer også midler til materiellrelaterte oppgaver tilknyttet nye Flirt-togsett og forberedelser til en gradvis omlegging av togtilbudet.

Bevilgningsøkningen i 2011 skyldes flere forhold. Lav standard på infrastrukturen i tillegg til mangel på rullende materiell har medført betydelige indirekte og direkte kostnader for NSB for å håndtere avvikssituasjoner, spesielt i vintermåne-

dene. Driftsproblemene har resultert i færre reisende og reduserte trafikkinntekter. Samtidig førte lokførermangelen i 2007 til et varig høyere lønnsnivå og økte personalkostnader. Fra 2011 får NSB også noe økte oppbyggingskostnader.

Interimsavtalen inkluderer i hovedsak en videreføring av eksisterende togtilbud. Siden NSB har en anstrengt materiellsituasjon også i 2011, vil grunnrutetilbudet i Oslo-området kunne reduseres noe for å oppnå økt pålitelighet i togproduksjonen. NSB og Jernbaneverket har arbeidet fram en beredskapsplan for vinterdrift.

Samferdselsdepartementet og NSB forhandler også om ny langsiktig rammeavtale fra 2012. Et viktig hovedspørsmål i forhandlingene er innføring av nye togsett og gradvis forbedring av togtilbudet gitt infrastrukturmessige beskrankninger og forhold til øvrige aktører. Siden kvaliteten på infrastrukturen er mangelfull, prioriteres tiltak for å bedre driftsstabiliteten. Gjennom arbeidet med ny grunnrutemodell har Jernbaneverket identifisert behov for å gjennomføre flere infrastrukturtiltak enn tidligere antatt, jf. omtale om ny grunnrutemodell for Østlandet under Programområder.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket vil, i nær dialog med NSB, vurdere nærmere hva som er en realistisk innføring av endringer i togtilbudet for Østlandsområdet. Departementet legger vekt på at det nye region- og lokaltogsmateriellet, som NSB mottar gradvis fra og med våren 2011, skal settes i trafikk både for å avhjelpe NSBs materiellsituasjon og for å bedre driftsstabiliteten og kvaliteten på togtilbudene. Østlandet står overfor store framtidige transportutfordringer. Det er derfor en målsetning at togtilbudet trappes opp til et nivå som reflekterer at de nye togene benyttes slik at de store transportutfordringene løses samtidig med at driftsstabilitet forbedres.

Av den foreslåtte bevilgningen skal 16 mill. kr dekke statlig kjøp av persontogtjenester på Bratsbergbanen i 2011, jf. omtale i Prop. 127 S (2009–

2010). Fra 2011 vil det bli inngått en prøveordning der staten ved Samferdselsdepartementet overtar ansvaret for kjøpet i en tidsavgrenset periode på fire år. Departementet har satt vilkår for ansvarsoverføringen som bl.a. innebærer at Telemark fylkeskommune forplikter seg til å legge til rette for at antall reisende på strekningen øker til minst 100 000 pr. år i løpet av prøveperioden. Dette skal gjøres ved at fylkeskommunen legger til rette for en forbedring av det totale kollektivtilbudet i området, herunder rutekoordinering med lokal kollektivtrafikk. Dersom det ikke oppnås 100 000 årlig reisende på Bratsbergbanen innen april 2013, legges togtilbudet ned eller Telemark fylkeskommune overtar på nytt tilskuddsansvaret. Statens økonomiske ansvar er begrenset til 16 mill. 2010-kr pr. år, som indeksreguleres. Samferdselsdepartementet forutsetter at Telemark fylkeskommune forplikter seg til å dekke årlige kostnader som måtte påløpe utover dette.

Videre omfatter bevilgningen kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen fra NSB Gjøvikbanen AS for om lag 74 mill. kr, samt kjøp av persontransport med tog på Ofotbanen fra SJ. Samferdselsdepartementet betaler Rikstrafiken 3,48 mill. kr i 2011 for sistnevnte togtilbud. Beløpet skal dekke betaling til SJ for persontransporten på den norske siden som utgjør om lag 2 pst. av den totale togtransporten SJ utfører mellom henholdsvis Göteborg og Narvik og Stockholm og Narvik. Foreslått bevilgning omfatter også kjøp av grenseoverskridende togtilbud mellom Norge og Sverige på strekningen Oslo – Karlstad – Stockholm. For togtilbudet til Stockholm betaler Samferdselsdepartementet om lag 4 mill. kr til NSB AS gjennom en samarbeidsavtale NSB har med SJ som utfører transporten Oslo – Stockholm. Tågkompaniet AB

utfører transporten på strekningen Oslo – Karlstad. TØI gjennomfører nå på oppdrag av Samferdselsdepartementet en evaluering av konkurransen om kontrakt om drift av persontransporttilbudet på Gjøvikbanen.

I Budjett-innst. S. I og Budsjett-innst. S nr. 13 (2007–2008) la stortingsflertallet til grunn at egen sovevogn i Kristiansand skulle gjeninnføres med en ekstrabevilgning på 3 mill. kr pr. år. Bakgrunnen var å gi reisende fra Kristiansand mulighet til å legge seg i egen sovevogn som hektes på nattoget fra Stavanger til Oslo, og hektes av nattoget fra Oslo til Stavanger. Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2008–2009), sendte Samferdselsdepartementet en bestilling til NSB om et pristilbud som grunnlag for forhandling om innføring av egen sovevogn i Kristiansand. Departementet engasjerte også jernbanefaglige rådgivere for å gjøre egne undersøkelser. Innleie, ombygging og kjøp av nye vogner ble vurdert. NSB og departementets gjennomgang viste at det var svært vanskelig å finne egnet sovevognsmateriell. Nattogtilbudet på strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger koster om lag 24 mill. kr i året. Innføring av egen sovevogn i Kristiansand gjennom ombygging av eksisterende sittevogner var det mest realistiske alternativet, men også beheftet med usikkerhet. Slik ombygging vil gi et økt kjøpsbehov på minst 10–14 mill. kr pr. år. Dette innebærer en subsidie pr. soverei-se til Kristiansand på om lag 1 400 – 2 000 kr ekstra, dersom antall reisende som benytter seg av sovevognstilbudet øker til samme nivå som det siste året Kristiansand hadde egen nattogsvogn. Det har vist seg ikke å være mulig å gjeninnføre sovevogn fra Kristiansand for 3 mill. kr årlig. Departementet legger av denne grunn ikke opp til å gjeninnføre egen sovevogn i Kristiansand.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Driftsutgifter	37 211	47 200	51 600
	Sum kap. 1354	37 211	47 200	51 600

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 51,6 mill. kr til driften av Statens jernbanetilsyn i 2011. Dette er en økning møte den forventede aktivitetsøkningen i jernba-

på 4,4 mill. kr, eller 9,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2010.

Budsjettforslaget for 2011 innebærer noe økt kapasitet for Statens jernbanetilsyn, slik at det kan nesektoren.

Statens jernbanetilsyn har ansvaret for sikkerhetstilsynet med jernbanevirksomhetene i Norge, herunder sporveier. Jernbanetilsynet skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig jernbane i tråd med målsettingene for samferdselspolitikken. Hovedaktiviteten til Statens jernbanetilsyn i 2011 vil være knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene; regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og ny infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat, tillatelser til å drive jernbanevirksomhet og sikkerhetsgodkjenninger.

Statens jernbanetilsyn skal påse at regelverket er relevant og formålstjenlig, samt drive aktivt informasjonsarbeid overfor virksomhetene på jernbaneområdet og i samfunnet ellers. I kraft av sin fagkompetanse skal jernbanetilsynet opptre som sakkyndig innen ansvarsområdet, utpeke tekniske kontrollorganer for produksjon av jernbaneutstyr og opprette og drifte registre over infrastruktur, rullende materiell og lokomotivførersertifikater.

Videre har Statens jernbanetilsyn oppgaver knyttet til markedsovervåking av jernbanesektoren. Statens jernbanetilsyn overvåker konkurransen på markedene for jernbanetransport og behandler klager fra trafikktøvere, herunder på for-

deling av infrastrukturkapasitet og på infrastrukturforvalters nettveiledning mv.

Statens jernbanetilsyn deltar 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 Norges 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). Viktige aktiviteter i 2011 er håndheving av nye og endrede forskrifter, herunder implementering av EU-regelverk som innlemmes i EØS avtalen.

EUs forordning om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter ble innlemmet i EØS-avtalen i juli 2010. Statens jernbanetilsyn er gjennom forskrift pålagt å håndheve forordningen i Norge. Videre vil Statens jernbanetilsyn være klageorgan inntil en permanent klageordning for jernbanepassasjerer er på plass.

Statens jernbanetilsyn hadde pr. august 2010 38 tilsatte og vil etter planen ha 41 tilsatte ved inngangen til 2011.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
85	Utbytte	14 000	145 000	53 000
	Sum kap. 5611	14 000	145 000	53 000

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet etter skatt på konsernnivå. På dette grunnlag fore-

slås det budsjettert med 53 mill. kr i utbytte fra NSB AS i 2011. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling våren 2011.

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
85	Utbytte			18 000
	Sum kap. 5623			18 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Baneservice AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet etter skatt på konsernnivå.

I tråd med dette ble det i 2010 tatt ut 20,4 mill. kr i utbytte fra Baneservice AS, jf. Prop. 125 S/ Innst. 350 S (2009–2010). I samsvar med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med 18 mill. kr i utbytte fra Baneservice AS i 2011. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling våren 2011.

Andre saker

Større pågående jernbaneutredninger til rulleringen av Nasjonal transportplan

Samferdselsdepartementet har i løpet av 2010 satt i gang flere større utredninger på jernbaneområdet. Jernbaneverket har blitt bedt om å utarbeide konseptvalgutredninger for henholdsvis IC-triangelen og overgangen til ny teknologisk plattform for signalanlegg (ERTMS/ETCS), samt videre utredning av høyhastighetsjernbane i Norge. I tillegg har departementet bedt om at de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området, herunder ev ny jernbanetunnel, utredes. Disse fire utredningene vil være viktige innspill i forbindelse med etatenes og Avinors planforslag og Samferdselsdepartementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023. Strategivalgene på disse områdene vil legge føringer for prioriteringene innenfor jernbanesektoren de neste tiårene. En videre modernisering og utbygging av jernbanen i Norge vil kreve omfattende investeringer.

I forbindelse med Retningslinje 1 for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 har Samferdselsdepartementet bedt om en særskilt vurdering av de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området. Det er ventet økt befolkningskonsentrasjon i Oslo- og Østlandsområdet de neste tiårene. Utredningen skal se på hvilken rolle jernbanen kan og bør spille for å håndtere det økte transportbehovet. Videre skal det pekes på hvilke implikasjoner dette i så fall bør få for prioriteringen av, og tidshorisonten for, store infrastrukturinvesteringer i disse områdene, herunder eventuell ny tunnel under Oslo.

Samferdselsdepartementet ba i juni 2010 Jernbaneverket om å utarbeide en eller flere KVUer (parallelt) for hele IC-triangelen. En slik tilnærming vil gi grunnlag for å vurdere framtidig utbyggingsstrategi på disse strekningene og behovet for en revisjon av gjeldende IC-strategi.

Samferdselsdepartementet ga i februar 2010 Jernbaneverket i oppdrag å utrede spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge. Utredningen skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Utredningen skal vurdere ulike handlingsalternativer i de ulike korridorene, fra referansealternativet som er en videreføring av dagens jernbanepolitikk, til separate høyhastighetslinjer for persontrafikk.

Jernbaneverket har fått i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) knyttet til overgang til ny teknologisk plattform for signalanlegg – ERTMS. Dette vil gi grunnlag for å vurdere helheten i utbyggingsstrategien og nødvendig samordning med rullende materiell som skal trafikker det norske jernbanenettet. Signalsystemet ERTMS er omtalt i nasjonal transportplan 2010–19. Kostnadene i forbindelse med utbyggingen av nytt signalsystem på hele det norske jernbanenettet er foreløpig anslått til i størrelsesorden 15 mrd. kr, jf. omtale under Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, Planlegging og grunnerverv mv.

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:

- Satse på utvikling av de «tunge» transportkorridorene for intermodalt gods.
- Tilrettelegge for en tilnærmet doubling av godskapasiteten på bane fram mot 2019.
- I størst mulig grad å gjøre ferdig den enkelte transportkorridor, dvs. hele strekninger inkl. endepunktsterminalene. Sørlandsbanen utbygges først.

Nødvendige tiltak i infrastrukturen omfatter i hovedsak nye og forlengede kryssingsspor, forsterket energiforsyning og tiltak i terminalene, herunder Alnabru godsterminal. Konkrete tiltak som planlegges og gjennomføres i 2011 er nærmere omtalt foran under investeringsbudsjettet, herunder programområdet «Kapasitetsøkende tiltak».

I EU behandles et forslag til en forordning om et europeisk nettverk for konkurransedyktig godstransport på jernbane. Det vil omfatte både administrative ordninger og utbyggingstiltak som skal effektivisere transporter over landegrensene. Nettverket vil i størst mulig grad omfatte streknin-

ger innen TEN-T og samsvare med prioriterte strekninger for utbygging av det nye signalsystemet ERMTS. I forslaget inngår en transportkorridor fra Stockholm til Italia. Samferdselsdepartementet legger opp til at Norge skal knytte seg til det europeiske nettverket.

Norge har fått godkjent av ESA en støtteordning for private sidespor og godsterminaler. Hensikten med ordningen er å oppmuntre til private investeringer i jernbaneinfrastruktur som gjør det lønnsomt å overføre godstransporter fra veg til bane. Tilskuddet vil være avhengig av størrelsen på det transportarbeidet som kan bli overført, og inntil 50 pst. av kostnadene kan dekkes. Ordningen administreres av Jernbaneverket og finansieres under budsjettposten kapasitetsøkende tiltak.

For å legge til rette for kostnadseffektive omlastingsfunksjoner og rettfærdige konkurransevilkår vurderer departementet organiseringen av og eierskapet til godsterminalene.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Beredskapen innen jernbanevirksomhet i Norge består av et samarbeid mellom Jernbaneverket og jernbaneforetakene hvor Jernbaneverket har det koordinerende ansvar.

Det er etablert beredskapsplaner i Jernbaneverket og jernbaneforetakene som ivaretar dagens risikobilde. Dette omfatter tiltak som skal iverksettes om risikobildet endres. Planverket oppdateres fortløpende ved endringer i infrastruktur og/eller i trafikkbildet. Det gjennomføres securityanalyse for enkeltstrekninger og -objekter som sammen med beredskapsanalysene og strekningsanalysene vil vise det totale risikobilde på strekningen. Når det gjennomføres risikoanalyser, skal risikoen for overlagte handlinger også være en del av risikobildet som vurderes. Jernbaneverket har i henhold til sikkerhetsloven opprettet funksjonen sikkerhetsleder som på vegne av jernbanedirektøren skal påse at Jernbaneverket ivaretar krav i håndteringen av gradert informasjon og internsikring.

For å sikre en forsvarlig koordinering med jernbaneforetakene er det etablert et sentralt beredskapsutvalg for jernbanen (SBU), og et samarbeidsforum for sikkerhet. Disse skal sikre at informasjon kan utveksles og tiltak samordnes. Ved alvorlige hendelser har Jernbaneverket den koordinerende myndighet og tar initiativ til å etablere kriseledelse. Jernbaneverkets utgifter til beredskap er i hovedsak knyttet til gjennomføring av større øvelser, utarbeidelser av beredskapsanalyser, samt tekniske og operasjonelle tiltak for opp-

gradering av beredskap, spesielt i tunneler. Det forutsettes at Jernbaneverket og et eller flere av jernbaneforetakene, deltar i planlegging og gjennomføring av større fullskala øvelser sammen med redningsetatene en gang i året. Jernbaneverket har det koordinerende ansvar for jernbanens deltakelse ved slike øvelser. Jernbaneverket har en landsdekkende avtale med NSB Berging og beredskap for å kunne rydde sporet for havarert materiell. I tillegg er det etablert en avtale med NSB om et redningstog som skal brukes i Oslo-området ved ulykker i tunneler.

Organisasjonsutvikling i Jernbaneverket

Jernbaneverket gjennomfører løpende forbedringsarbeid innenfor flere områder. For å styrke virksomhetsstyringen i Jernbaneverket fokuseres det i 2011 på operasjonalisering av Jernbaneverkets overordnede mål i gjennom delmål for de enkelte organisasjonene og målområder. En viktig del av målstyringen er å utarbeide et helhetlig risikobilde for de fastsatte målene. I arbeidet fram mot revisjonen av Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning i 2012, pågår et gjennomgripende arbeid med å styrke sikkerhetsledelse og -kultur i etaten.

Jernbaneverket arbeider med implementeringen av et nytt system for korttids- og langtidsruteplanlegging og verktøy for bestilling av sportilgang. Systemene skal forenkle og effektivisere operativ og taktisk ruteplanlegging og bidra til bedre utnyttelse av det statlige jernbanenettet. Målet er at togselskapene og brukere i Jernbaneverket skal få enkel tilgang til informasjon som er nødvendig ved ruteplanlegging, togframføring, samt bestilling av sportilgang.

SINTEF har på oppdrag fra Jernbaneverket gjennomført en studie av «Driftsstabilitet på Jernbaneverkets nett – årsaksanalyser 2005–2010». Hovedkonklusjonene fra dette arbeidet er at norsk jernbane har et systematisk vinterproblem, hvor forsinkelser oppstår i større omfang i år med strenge vintre. Videre er infrastrukturen kjenne-tegnet av dels omfattende anleggsvirksomhet og høy slitasje. Det påpekes at driftsstabiliteten/punktligheten for godstrafikken i stor grad er avhengig av driften ved Alnabru og at ferdigstillelsen av lastingen er viktig for punktligheten for godstog. Et annet forhold som blir trukket fram, er at den praktiske gjennomføringen av nye krav i liten grad vurderes ut fra punktighetshensyn, dette gjelder bl.a. tekniske krav og sikkerhetskrav. Utviklingen av forsinkelser siden 2005 synes å være en kombinasjon av tre forhold: 1) Økning i feil-

frekvens på infrastruktur og rullende materiell; 2) Omfattende arbeid nært sporene grunnet nyinvesteringer og økt omfang av vedlikehold; og 3) Manglende evne til å håndtere normal variasjon i været. Dette har samlet sett gitt en redusert robusthet i jernbanesystemet som medfører at selv mindre økninger i trafikkvolumet og endringer i regelverk for togframføring har medført omfattende forsinkelser. I oppfølgingen av rapporten vil Jernbaneverket legge vekt på bl.a. bedre håndtering av forutsigbare sesongutfordringer (særlig vinterdrift), omfattende anleggsarbeider og aktivitet ved sporene, avgangspunktighet for godstog, konsekvensvurdering av planlagt økning i togproduksjonen, etablere realistiske planer og konsekvent håndheving av planforutsetninger, samt tilpassing av togproduksjon i Østlandsområdet.

Bemannings- og kompetanseutvikling i Jernbaneverket

Jernbaneverket hadde pr. januar 2010 3 103 fast tilsatte. Fra 2009 til 2010 har det vært en vekst i antall tilsatte for å håndtere veksten i bevilgningene og aktiviteten på vedlikehold som har blitt gjennomført de siste årene. Det er et stort behov for nyrekruttering til tradisjonelle jernbanefag som bane-, signal- og energi/kontaktledningsfagene på grunn av en ugunstig alderssammensetning i deler av Jernbaneverkets driftsapparat. Det ventes en høy naturlig avgang i de kommende år. Innen visse fagområder, særlig signal, er bemanningen allerede på et kritisk nivå. I 2007 opprettet Jernbaneverket, sammen med fem andre bedrifter innen jernbane- og sporveissektoren, et eget opplæringskontor for jernbanesektoren for koordinering av lærlingeplasser for hele sektoren.

Rekruttering og kompetanseutvikling innen jernbanefagene er et viktig satsingsområde for Jernbaneverket, og i 2010 er det videreført en omfattende rekruttering innenfor en rekke fagområder med et tilhørende program for opplæring av nytilsatte for å sikre tilgang på kritisk kompetanse. Det er etablert et trainee-program for signalingeniører i et samarbeid mellom alle enheter i Jernbaneverket, i tillegg til at kursvirksomheten for signalingeniører er intensivert. Dette er også åpnet for deltagere fra eksterne leverandørbedrifter for å bidra til at sektorens kompetanse styrkes. Prosjektskolen videreføres med vekt på styrking av prosjektledelsesfagene, herunder blant annet kostnadsstyring og anskaffelser. For å styrke tilgangen på ingeniørfaglig kompetanse innen alle

jernbanerelaterte fag utvikles det et samarbeid mellom Jernbaneverket, NTNU og andre relevante høyskoler. Samlet er dette en kraftig satsing på kompetanseoppbygging, både i form av økte ressurser og kompetanseheving som et viktig bidrag til bedre prosjektgjennomføring i Jernbaneverket. Dette er et langsiktig arbeid som skal videreføres også i de kommende år. I forbindelse med økte aktivitetsnivå for investeringer, drift og vedlikehold, planlegger Jernbaneverket i 2010 å styrke egenbemanningen med rundt 170 til 220 nye medarbeidere.

Alle signalressurser i Jernbaneverket er nå samlet i en organisasjon for å oppnå bedre ressursutnyttelse, kompetanseoverføring og prioritering. I tillegg har Jernbaneverket etablert en ny stabsenhet for teknologi for å styrke det jernbanetekniske arbeidet i etaten, framskaffe og sette de teknologiske rammekravene og sikre standardisering innen fagområdene.

Jernbaneverket har i 2010 initiert et samarbeid i jernbanesektoren med entreprenører, rådgivende ingeniører, fagforeningene og Spekter, i tillegg til Opplæringskontoret og Norsk Jernbaneskole. Dette arbeidet skal utvikle felles strategier og aktiviteter innen markedsføring av jernbanefag og rekruttering til sektoren, samt utarbeide et samlet syn på hvilke kompetansebehov sektoren har i de nærmeste årene.

Selv om det satses betydelig på rekruttering og kompetanseutvikling innen jernbanefagene vil bemanningssituasjonen fortsatt være krevende i de nærmeste årene framover.

Periodisert regnskap

I tillegg til det vanlige statsregnskapet etter kontantprinsippet avlegger Jernbaneverket tertial- og årsregnskaper for virksomheten i samsvar med anbefalte statlige regnskapsstandarder (SRS) med veiledninger. Jernbaneverket har nå gjennomført fem år med periodisert regnskap basert på de statlige standardene for denne type regnskap. Årsregnskapet inneholder ledelseskommmentarer, resultatregnskap, balanser, kontantstrømoppstilling, rapportering til statsregnskapet, noter med regnskapsprinsipper og nøkkeltall. Regnskapet for 2009 er forbedret som ledd i arbeidet for å sikre at Jernbaneverket presenterer åpen, korrekt og fullstendig regnskapsinformasjon om virksomheten. Virksomhetsregnskapet inngår i tertialvis og årlig rapportering til Samferdselsdepartementet.

Fornyelsesgrad

Fornyelsesgraden viser om fornyelsene som finansieres over Kap. 1350, post 23, er tilstrekkelige til å opprettholde den regnskapsmessige verdien av infrastrukturen. På lang sikt bør forholdstallet være vesentlig høyere enn 100 pst., siden

avskrivningene er basert på historiske regnskapstall som ikke tar høyde for prisstigning. Følgende tabell viser utviklingen i fornyelsesgraden for perioden 2005–2009 (linjen for avskrivninger framgår av Jernbaneverkets periodiserte regnskap):

Tabell 5.7 Fornyelsesgrad av jernbanekapitalen

	(i mill. kr)				
	2005	2006	2007	2008	2009
Avskrivninger	526	601	620	846	808
Fornyelse	483	573	659	631	1 564
Fornyelsesgrad i pst.	92	95	106	75	194

I perioden 2005–2009 har fornyelsen vært større enn den regnskapsmessige avskrivningen i 2007 og 2009. Økningen i avskrivningene i 2008 har i hovedsak sammenheng med at GSM-R systemet kom til regnskapsmessig avskrivning dette året. Økningen i fornyelse fra 2008 til 2009 er et resultat av en økt satsing på vedlikehold, i stor grad fornyelse, av infrastrukturen, bl.a. i forbindelse med regjeringens tiltak for arbeid vinteren 2009, jf. St.prp. nr. 37 (2008–2009).

Mobil- og internettdekking i tog

I Busjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) framkommer det at transportkomiteen har bedt regjeringen ta initiativ og arbeide for å få aktuelle aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerer tilgang til internett og bedre mobildekning. Høsten 2009 ga Samferdselsdepartementet Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en strategi for utvikling av mobil- og internetttilgang langs jernbanen. Strekningen Lillehammer – Skien er pekt ut som prøvestrekning. I Oslotunnelen er installasjonen ferdig høsten 2010.

Arbeidet med bedre mobil- og internetttilgang i tog er et samarbeid mellom Jernbaneverket togselskapene og mobiloperatørene. Jernbaneverket har i samråd med togselskap og mobil- og bredbåndsoperatørene, skissert en rolledeling hvor mobil- og bredbåndsoperatører sørger for dek-

king utenfor tunneler langs jernbanen og står for driften av sine egne nett. Jernbaneverket sørger for mobil- og internettdekking i tunneler og skal tilrettelegge statens infrastruktur for teleoperatørene. Togselskapene skal etablere nødvendig infrastruktur ombord i togene som sikrer mobil- og internetttilgang. I løpet av høsten 2010 skal Jernbaneverket ferdigstille utredningen med beskrivelse av strekningsvis utbygging med overordnede tekniske løsninger, kostnadsoverslag og forslag til rekkefølge for når de ulike strekningene skal tilrettelegges for mobil- og bredbåndsdekning.

For å gi tilgang til både mobiltelefoni og internett kan det installeres repeatersystemer på togene. For togpassasjerene innebærer det at de kan benytte sine egne abonnement for å få tilgang til enten internett eller mobiltelefoni uten spesielle påloggingsrutiner eller lignende. NSB har slikt system for GSM i noen av sine tog og Flytoget har dette i alle sine tog. I tillegg kan det benyttes et serversystem med lokalt nett i toget for tilgang til internett i togene. Ved denne løsning kan togoperatøren tilby tilgang til egne tjenester (film, reiseinformasjon etc.) i tillegg til adgang til internett. NSB har et pilotprosjekt på en slik løsning for strekningen Skien-Lillehammer. En samlet utbygging langs hele jernbanenettet i Norge må vurderes nærmere i forbindelse med rulleringen av nasjonal transportplan 2014–2023.

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 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1370	Posttjenester	518 000	497 000	345 000	-30,6
1380	Post- og teletilsynet	205 764	213 700	208 200	-2,6
	Sum kategori 22.10	723 764	710 700	553 200	-22,2

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
4380	Post- og teletilsynet	164 090	178 400	172 100	-3,5
	Sum kategori 22.10	164 090	178 400	172 100	-3,5

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med utgifter på 553,2 mill. kr, en reduksjon på 157,5 mill. kr eller 22,2 pst. fra saldert budsjett 2010. Årsaken er i hovedsak redusert behov for statlig kjøp av post- og banktjenester. For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget 208,2 mill. kr, en reduksjon på 2,6 pst. fra 2010. Det er ikke foreslått å ta ut utbytte fra Posten Norge AS i 2011.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Regjeringen vil 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, en konsesjon som definerer Posten Norge AS' samfunnspålagte oppgaver og en avtale med Telenor ASA om levering av grunnleggende teletjenester. Posten

Norge AS har enerett til å formidle lukkede brev under 50 gram.

Et sentralt virkemiddel for å oppnå målene er å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene (utenfor enerettsområdet). Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen markedene for post og elektronisk kommunikasjon. 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.

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.

Resultatutviklingen de seneste årene for konsernet Posten er preget av svakere lønnsomhet i postsegmentet, mens logistikk- og IT-områdene har utviklet seg bedre. Konkurransen i postmarkedet tiltar. Overgangen til elektroniske løsninger fortsetter i betydelig omfang. Fusjonen mellom Posten Sverige og Post Danmark har forsterket konkurransen innen post og logistikk i det nordiske og norske markedet.

Finanskrisen og konjunkturukslaget har påvirket Postens virksomhetsområder de siste par årene. 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.

Postens investeringer i andre selskaper er langsiktige og forutsettes å gi positiv avkastning over tid. Som følge av utviklingen i Citymail-selskapene, er det igangsatt omfattende effektiviserings tiltak for å bidra til en akseptabel utvikling. Departementet vil følge utviklingen i den nordiske virksomheten som ledd i eierstyringen av Posten. Det stilles krav til framtidig lønnsomhet. Regjeringen legger til grunn at satsingen i Norden skal støtte 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.

EU vedtok i 2008 et direktiv der eneretten på postområdet 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 har fått gjennomført flere utredninger for å belyse ulike sider ved en eventuell implementering av direktivet i Norge. Departementet vil vurdere direktivet og resultatet av utredningene nærmere, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Den digitale allemannsretten for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester er viktig. Med en dekningsgrad på 99,9 pst. på mobil (GSM) og 99,6 pst. på fast og trådløst bredbånd har Norge et av de best utbygde ekomnettene i verden. Regjeringen vil likevel fortsette arbeidet med å legge til rette for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte framtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger i hele landet.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og bruksmessige endrin-

ger. I vesentlige deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og gode, rimelige og framtidssrettede tjenester. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester 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 lov om elektronisk kommunikasjon virkemidler for å bedre konkurransen. Arbeidet er basert på en harmonisert framgangsmåte innenfor EØS-området. Samferdselsdepartementet sendte i juli 2010 ut forslag til endringer i lov og elektronisk kommunikasjon og underliggende forskrifter bl.a. basert på EUs revisjon av lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon.

Samfunnet blir stadig mer avhengig av å bruke elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer, noe som understreker behovet for tiltak for å ivareta sikkerhet og beredskap innenfor området.

EU vedtok i 2006 et direktiv om datalagring. Direktivet anses som EØS-relevant, men er ikke innlemmet i EØS-avtalen. Spørsmålet om hvorvidt direktivet skal implementeres i Norge er kontroversielt. Et forslag til hvordan datalagringsdirektivet eventuelt kan innføres har vært på offentlig høring. Samferdselsdepartementet arbeider nå med et framlegg for Stortinget.

Rapportering for 2009

Konsesjonen for Posten Norge AS gjelder for perioden 01.01.2007–31.12.2010. Konsesjonen vil midlertidig bli forlenget i påvente av avklaring av eventuell implementering av postdirektivet og ny postlov.

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 framme dagen etter innlevering, mens 97 pst. skal være framme etter tre dager. For 2009 sett under ett kom 88,3 pst. av slik brevpost fram over natt. Dette er det beste resultatet siden målingene startet. 99,4 pst. av brevposten kom fram etter tre dager.

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 framsendingskvalitet. Utviklingen gjennom 2009 tyder på at de tiltakene Posten har satt inn for å forbedre kvaliteten, virker. Konsesjonskravet ble oppfylt i alle kvartal i 2009.

I Postens konsesjonsrapport til Post- og teletilsynet for 2009 går det fram at Posten generelt tilbyr de leveringspliktige tjenestene til den kvalitet det er stilt krav om i konsesjonen. Post- og teletilsynet har i sin rapport til Samferdselsdepartementet bekreftet dette. Tilsynet har hatt en tett oppfølging av Posten og tiltakene som er iverksatt for å bedre kvaliteten. Utviklingen i 2008 og 2009 var positiv.

Utviklingen hittil i 2010 har av flere grunner ikke vært så positiv. Åpningen av postterminalen på Rømsrud utenfor Oslo førte til innkjøringsproblemer, som nå er blitt rettet opp. Innstilte fly på grunn av vulkanaskeskyer, stengte rullebaner på flere lufthavner for asfaltering og regularitetsproblemer med tog på flere strekninger har i perioder ført til redusert framsendingskvalitet. Posten legger ned mye ressurser i å få tilbake den gode framsendingskvaliteten. Post- og teletilsynet følger utviklingen nøye.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Departementet godkjente følgende portoøkninger fra 01.01.2010:

A-Prioritert – innland			
Vektklasse	Tidligere pris	Ny pris	Pst.vis økning
0–20 g	8,00	8,50 kr	6,30 %
21–50 g	12,00	13,00 kr	8,30 %

Samferdselsdepartementet godkjente også fra samme tidspunkt Postens forslag om gjennomsnittlig prisøkning på ca. 3 pst. for massebrev innenlands, for maskinfrankerte brev innenlands og for Fleksipost innenlands. Videre ble det godkjent en økning på mellom 6 og 8 pst. for Smartpost konvolutter innenfor enerettsområdet, og en prisøkning på 2 pst. for prioriterte svarsendinger.

Departementet vil orientere Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2011.

Samferdselsdepartementet ga i ekstraordinær generalforsamling i juni 2010 Posten fullmakt til å slutføre forhandlinger om fusjon mellom Ergo-Group AS og EDB Business Partner ASA og å inngå avtale med Telenor ASA i samsvar med den ramme som styret for Posten Norge AS har fastsatt.

Det har vært utfordringer knyttet til Postens virksomhet innenfor industriell post i Sverige og Danmark. På grunn av sviktende lønnsomhet og

konkurranseshindre besluttet Posten høsten 2009 å avvikle Bring Citymails brevdistribusjon i Danmark. På den annen side startet Posten og Bring høsten 2009 en egen togrute mellom Oslo og Rotterdam for miljøvennlig frakt av ferske matvarer til og fra kontinentet.

Posten arbeider kontinuerlig med å ha en så effektiv drift som mulig. I 2009 omfattet dette effektiviseringsprogrammet Spinnaker. Ved utgangen av 2009 hadde Spinnaker gitt kostnadsgevinster på 1 250 mill. kr. Dette bidro til at Posten i 2009 oppnådde et positivt enerettsresultat.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS, HSDPA 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. Dekningsgraden for de ulike nettene er:

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)	91,0	75,0
Bredbånd (over 640 kbit/s)	99,6	
Digital-TV	98,0 ¹	

¹ Målinger og beregninger viser at basisnettene 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 tillatelser for drift 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 de konsesjonskravene som ble fastsatt da disse nettene skulle etableres.

Network Norway AS åpnet et GSM-nett i februar 2007 og har sammen med Tele2 videre etablert et felles nettselskap, Mobile Norway AS, som står for nettutbygging og teknisk drift. Mobile Norway utgjør infrastrukturgrunnlaget for tjenestetilbudet til Network Norway. Network Norway har avtale om nasjonal gjesting i Telenors nett.

I dag har Telenor, NetCom, Hi3G Access Norway (også kjent som tjenestetilbyderen 3), ICE og Mobile Norway AS 3G-tillatelser.

Telenor, NetCom, ICE og Mobile Norway tilbyr mobile bredbåndstjenester. Hi3G Access Norway har krav om å bygge ut et nett som dekker 40 pst. av boligene til Norges befolkning innen 19.03.2012. Utbyggingen er ikke påbegynt.

Fra 2007 og fram til våren 2010 har det pågått et arbeid for å legge forholdene til rette for teknologinøytral anvendelse av GSM-frekvensbåndet omkring 900 MHz. Resultatet av arbeidet vil gi innehaverne av rettigheter i båndene mulighet til å benytte mer frekvenseffektiv teknologi enn GSM, som f.eks. kan benyttes til å tilby mobile bredbåndstjenester. Det forventes at innføringen av teknologinøytralitet i disse frekvensbåndene vil gi enda bedre dekning for mobile bredbåndstjenester. Spesielt vil båndet rundt 900 MHz gjøre det billigere for tilbyderne å utvide sin dekning for mobilt bredbånd basert på UMTS-teknologi. Arbeid med å legge bedre til rette for teknologinøytral anvendelse også i GSM-båndet omkring 1 800 MHz pågår.

Det ble i 2007 avholdt frekvensauksjon i 2,6 GHz-båndet som forventes særlig å bli brukt til å tilby 3G/4G-tjenester (f.eks. LTE) med høye datahastigheter og andre trådløse bredbåndstjenester. NetCom tilbyr nå mobile bredbåndstjenester i dette frekvensbåndet, basert på teknologien LTE. Tilbudet ble lansert i Oslo i desember 2009, og det pågår utbygging av nett i de største byene.

Antall mobilabonnementer ved utgangen 2009 utgjør i underkant av 5,4 mill. Dette er en økning på om lag 150 000 fra utgangen av 2008. Ved utgangen av 2009 var antall abonnement på mobilt bredbånd i underkant av 500 000. Det er en økning siden siste årsskifte på mer enn 225 000, noe som indikerer fortsatt 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 bredbånddekning kan midlene benyttes til annen infrastruktur, herunder mobilutbygging.

Ved utgangen av 2009 var totalt antall bredbåndsabonnenter i underkant av 1,7 mill. Det er en økning på ca. 92 000 siden utgangen av 2008.

Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber og kabelnett øker. Ved utgangen av 2009 hadde ca. 200 000 kunder bredbånd over optisk fiber, en økning på ca. 52 000. I Norge får i overkant 415 000 husstander bredbånd over kabelnett, en økning på hele 93 000 fra 2008 til utgangen av 2009.

Norges televisjon AS fikk i 2006 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. De siste analoge TV-signalene ble slukket 01.12.2009. To nye signalkpakker var ferdig utbygd og satt i drift sommeren 2010.

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 kartlagt. 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. Det har i 2009 og 2010 vært arbeidet med modeller for forvaltning og tildeling av disse ressursene, og det gjennomføres en høring høsten 2010. Det legges opp til å tildele frekvenser ved en auksjon første kvartal 2011.

EU vedtok i 2007 en forordning som fastsetter hvilke samtalepriser tilbyderne kan ta når sluttbrukerne benytter egen mobiltelefon i utenlandske mobilnett (internasjonal gjesting). Den er gjennomført i ekomforskriften og medfører 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 å følge opp forordningen. Forordningen ble i 2009 i EU utvidet til også å omfatte SMS og datagjesting i utenlandske mobilnett. Utvidelsen gjaldt for norske brukere fra 01.04.2010.

Post- og teletilsynet har i 2010 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. administrative og organisatoriske beredskapstiltak, deltakelse i nasjonale øvelser, kjøp av beredskapsmateriell og vedlikehold av tidligere innkjøpt materiell.

I samarbeid med NVE har Post- og teletilsynet arrangert fagseminar og flere øvelser med sikte på å forebygge og håndtere skade på kritisk infrastruktur.

Post- og teletilsynet har også i 2009–2010 gjennomført en informasjonsinnsamling og analyse av den kritiske ekominfrastrukturen i Norge.

Departementet avholdt i 2009 møte med aktører fra ekombransjen for å kartlegge mulige tiltak og konsekvenser som følge av den svenske loven om kommunikasjonsovervåking (FRA-loven). På denne bakgrunn har departementet sendt forslag til regelverksendring bl.a. om dette i forbindelse med offentlig høring om endringer i ekomregelverket som ble sendt ut sommeren 2010.

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 lettgoods 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 gram 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).

Regjeringen vil vurdere Postens utenlandsgasjementer i forbindelse med neste Eiermelding om Postens virksomhet.

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Det vil være en prioritert oppgave for Post- og teletilsynet i 2011 å følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

EU vedtok i 2009 en forordning om opprettelse av BEREC (The Body of European Regulators for Electronic Communications). BEREC er et uavhengig rådgivende organ som skal avgi ikke-bindende ekspertuttalelser og bistå Kommisjonen i markedsarbeidet mv. Det er en sammenslutning av europeiske tilsynsmyndigheter og erstatter tidligere ERG (The European Regulators Group), og skal sikre en mer ensartet anvendelse av det regulatoriske rammeverket og praksisen i EU/EØS-

områdene. Post- og teletilsynet vil delta i dette arbeidet.

Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med frekvensforvaltning, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, som kan utvikle nye, framtidssrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet.

Post- og teletilsynet gjennomførte en forskriftsendring i 2009 og innførte en ny 6-sifret EØS-harmonisert nummerserie for tjenester av samfunnsmessig verdi og en 12-sifret nummerserie for maskin-til-maskin (M2M) kommunikasjon med virkning fra 01.01.2010. Post- og teletilsynet vil kunnngjøre nye 6-sifrede EØS-harmoniserte nummer etter hvert som EU-kommisjonen vedtar nye nummer for diverse tjenester av samfunnsmessig verdi. Post- og teletilsynet vil arbeide videre i 2011 med tekniske problemstillinger knyttet til innføringen av den nye 12-sifrede nummerserien.

Også i 2011 vil Post- og teletilsynet fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnskritiske elektro-

niske 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 markedssituasjonen, trusselbilde, empiriske utfallsårsaker og teknologisk utvikling. Dette arbeidet vil være en kontinuerlig aktivitet innenfor tilsynets ansvarsområde. Post- og teletilsynet vil i 2011 bl.a. arrangere øvelse for flere av Post- og teletilsynets tilsynsobjekter, og arrangere sikkerhetsforum for aktører i ekombransjen og ekomavhengige sektorer og gjennomføre flere stedlige tilsyn i utvalgte ekomanlegg og beredskapslagre.

Post- og teletilsynet vil i 2011 forsette å videreutvikle, drifte og oppdatere sine nettportaler. Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internettets sikkerhet og stabilitet, herunder også sikringen av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
70	Kjøp av post- og banktjenester	518 000	497 000	345 000
	Sum kap. 1370	518 000	497 000	345 000

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Stortinget la ved behandlingen av Eiermeldingen om Posten i 2008 til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forut-

satt at en etterregningsordning ble etablert, jf. St.meld. nr. 12/Innst. S. nr. 210 (2007–2008). Det foreslås bevilget 345 mill. kr for 2011.

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2011 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	325
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	191
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	515
- Enerettsoverskudd	170
Statlig kjøp	345

Kjelde: (Avvik i summering skyldes bruk av avrundede tall)

Det har vært et sterkt volumfall i brevtrafikken de siste årene. 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. Samtidig har Posten satt i gang en

betydelig effektivisering (Spinnakerprogrammet), som for 2011 ventes å gi et visst enerettsoverskudd, som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene. Posten har lagt til grunn at følgende ulønnsomme tjenester inngår i beregningen:

	(i mill. kr)
Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	197
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	117
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	-
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	-
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	11
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	325
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	191
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	515

Kjelde: (Avvik i summering skyldes bruk av avrundinger.)

Etterregningen for 2009 viser at behovet for statlig kjøp i 2009 var 307 mill. kr lavere enn bevilgningen, først og fremst pga. at enerettsoverskuddet ble høyere enn forutsatt. Hovedårsaken er at gevinstene av Postens kostnadseffektivisering kom tidligere enn forutsatt. Departementet vil komme tilbake til saken i forbindelse med nysalderingen høsten 2010.

sernoverskuddet etter skatt. Før det årlige utbyttet fastsettes, skal det foretas en selvstendig vurdering av konsernets økonomiske situasjon og framtidsutsiktene.

Foreløpig resultatanslag for regnskapsåret 2010 viser at konsernet vil ha negativt resultat etter skatt for 2010. Det vil derfor ikke vil være grunnlag for å ta ut utbytte fra Posten Norge i 2011. Endelig utbytte blir fastsatt av selskapets generalforsamling.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av kon-

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Driftsutgifter	160 251	171 100	167 300
22	Flyttekostnader	223		
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 825	17 300	14 800
51	Til reguleringsfondet	2 339		
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 126	25 300	26 100
	Sum kap. 1380	205 764	213 700	208 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 167,3 mill. kr, en reduksjon på 3,8 mill. kr fra saldert budsjett 2010. Post- og teletilsynet anses nå å være i ordinær drift etter flyttingen til Lillesand i 2007. Driftsutgiftene er tilpasset i henhold til dette.

Post- og teletilsynet skal:

- 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

Lønn og lønnsrelaterte kostnader vil utgjøre rundt 100 mill. kr av driftsutgiftene. Videre vil budsjettet gå til reiser, konsulenttjenester, tiltak for å heve kompetansen for etatens ansatte, og finansiering av tilsynets internasjonale engasje-

menter, 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, lokalleie og støtte til deltagelse i eksterne prosjekter.

Pr. 01.03.2010 hadde Post- og teletilsynet 155 tilsatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 14,8 mill. kr, en reduksjon på 2,5 mill. kr fra saldert budsjett 2010. Reduksjonen skyldes at investeringer knyttet til LRIC-modeller ferdigstilles i 2010.

Bevilgningen går til oppgradering av IT-utstyr og utstyr til frekvenskontroll.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 26,1 mill. kr, en økning på 0,8 mill. kr fra saldert budsjett 2010.

Tilskuddet skal dekke tilbyderens merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak. Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester. Tilskuddet benyttes til investeringer i beredskapsmaterieell 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 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011
01	Diverse gebyrer	160 419	168 400	162 100
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 696		
18	Refusjon av sykepenger	1 975		
51	Fra reguleringsfondet		10 000	10 000
	Sum kap. 4380	164 090	178 400	172 100

Post 01 Diverse gebyr

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekt ved tilsvarende gebyrinntekter. Refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. Kap. 1380, post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, er også forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen.

Det er budsjettert med 162,1 mill. kr i inntekter under post 01, en reduksjon på 6,3 mill. kr fra saldert budsjett for 2010. For å oppfylle kravet om selvfinansiering forutsettes det som for 2010, bevilget midler over post 51 Fra reguleringsfondet, noe som er i tråd med opplegget for en gradvis neddrapping av reguleringsfondet.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2011 antas provenyet fra ordningen å være 25,5 mill. kr. Inntektene budsjetteres med 23 mill. kr på Finansdepartementets kap. 5583, post 70, og de administrative kostnadene ved ordningen 2,5 mill. kr (gebyr) inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.

De enkelte gebyrene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektskategorier:

- Ekomtilbydergebyr
- Posttilbydergebyr
- Frekvensgebyr
- Autorisasjonsgebyr
- Utstys- og leverandørgebyr
- 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 fra år til år. Det ble overført 2,3 mill. kr til fondet pr. 31.12.2009, slik at saldoen pr. 01.01.2010 var 56,4 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 2011 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2010 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. Samferdselsdepartementet har foretatt en nærmere kvalitetssikring av fylkesvegferjedriftens- og lokale båtruters behov for kompensasjon som gjelder NO_x-avgift. For fylkeskommunenes ansvar fra før forvaltningsreformen innebærer kvalitetssikringen at kompensasjonen til fylkeskommunene reduseres med 6,5 mill. kr sammenliknet med videreføring av kompensasjonsbehovet i saldert budsjett 2010. Kompensasjonen i 2011 blir da 23,7 mill. kr. For fylkeskommunenes nye ansvar i forbindelse med forvaltningsreformen innebærer kvalitetssikringen at kompensasjonen reduseres med 0,2 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2010. Kompensasjonen i 2011 blir 26,2 mill. kr.

Det er gitt fritak for den nye CO₂-avgiften for gass til bruk i innenriks sjøfart. ESA hadde ikke innvendinger til det. Innføringen av den nye CO₂-avgiften innebærer at energiavgiften på gass ikke blir innført. I budsjettet for 2010 er det bevilget 0,1 mill. kr i kompensasjon for energiavgift på gass til Møre og Romsdal fylkeskommune. For 2011 blir det ingen kompensasjon.

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.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2009 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2009 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	323 831	78 307	402 138
Akershus	567 113	189 861	756 974
Oslo	1 588 319		1 588 319
Hedmark	407 615	121 556	529 171
Oppland	348 528	135 924	484 452
Buskerud	249 125	105 677	354 802
Vestfold	175 643	78 143	253 786
Telemark	204 266	76 612	280 878
Aust-Agder	90 276	49 282	139 558
Vest-Agder	170 500	75 590	246 090
Rogaland	887 744	203 072	1 090 816
Hordaland	836 332	195 163	1 031 495
Sogn og Fjordane	330 328	117 076	447 404
Møre og Romsdal	374 859	178 896	553 755
Sør-Trøndelag	368 673	112 249	480 922
Nord-Trøndelag	221 045	107 264	328 309
Nordland	475 017	193 517	668 534
Troms	316 282	161 668	477 950
Finnmark	211 860	59 934	271 794
Sum	8 147 356	2 239 791	10 387 147

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 2009 om lag 117 000 brukere

av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet slik det var før forvaltningsreformen

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	1.1.10	1.1.87	1.1.10	1.1.87	1.1.10	1.1.87	1.1.10
Østfold	996	1 003	29	27	62	78	15	57
Akershus	1 063	1 127	27	24	82	91	45	65
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 534	39	38	49	64	13	51
Oppland	1 988	2 074	37	37	61	83	15	59
Buskerud	1 165	1 182	30	29	97	98	20	79
Vestfold	666	699	27	26	100	100	20	74
Telemark	1 116	1 099	27	27	83	89	31	44
Aust-Agder	953	990	34	33	67	85	7	80
Vest-Agder	1 266	1 311	33	33	47	66	4	62
Rogaland	1 732	1 823	31	30	89	97	35	76
Hordaland	1 746	1 750	28	26	100	100	16	68
Sogn og Fjordane	1 323	1 443	28	27	97	100	32	74
Møre og Romsdal	1 825	1 762	28	28	49	93	9	41
Sør-Trøndelag	1 793	1 784	34	34	36	68	6	57
Nord-Trøndelag	1 816	1 769	33	33	25	47	9	59
Nordland	2 588	2 569	29	29	37	79	1	71
Troms	1 767	1 728	33	32	50	78	1	41
Finnmark	680	626	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 273	30	29	65	82	16	62

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2011 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 01.01.2010 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 82 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 62 pst.

Statlige midler til fylkeskommunene og Oslo kommune i tilknytning til det nye ansvaret i forbindelse med forvaltningsreformen legges inn i rammetilskuddet etter særskilte fordelinger og ikke etter fordelingsnøkler.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Viktige oppfølgingsområde

6.1 Innleiing

Prop. 1 S (2010–2011) 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 innafor heile samferdselsområdet. Organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren har m.a. ført til at ein ikkje kan sjå einsidig 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.

I del III gjer Samferdselsdepartementet greie for oppfølginga av måla som er sette i Nasjonal transportplan 2010–2013 og oppfølginga av den økonomiske ramma i denne planen. Vidare er det ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslaget til løyvingar i statsbudsjettet for 2011.

6.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

6.2.1 Oppfølging av den økonomiske ramma for perioden 2010–2013

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 la Regjeringa til grunn ei samla planramme som ligg 100 mrd. 2009-kr høgare enn

vedteken planramme for Nasjonal transportplan 2006–2015. Planramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 er på 322 mrd. 2009-kr. Av denne ramma går 92 mrd. kr til Jernbaneverket og 219 mrd. kr til vegformål.

Ramma til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2019 omfattar òg midlar som er overførte til rammetilskotet til fylkeskommunane i samband med overføringa av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjer frå og med 2010, og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane.

Planramma til Kystverket er i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett til 11 mrd. 2009-kr. Oppfølginga på Kystverkets område er nærare omtalt i Fiskeri- og kystdepartementets framlegg til budsjett for 2011.

Det er knytt store utfordringar til utviklinga av transportsystemet. Regjeringa overoppfylte den økonomiske 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 før denne regjeringa tok over, hadde vore forsømt i fleire år.

Sjølv med taktskiftet i transportpolitikken dei seinare åra, der løyvingane til drift, vedlikehald og utbygging av infrastruktur er løfta til eit betydeleg høgare nivå, er mykje ugjort. Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at arbeidet med å utvikle eit effektivt transportsystem skal intensiverast. 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. Regjeringa har lagt til grunn at satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innanfor dei grensane 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.

I forslaget til statsbudsjett for 2011 følgjer regjeringa opp løfta i Nasjonal transportplan 2010–2019 om at det skal løyvast 100 mrd. 2009-kr meir til transportinfrastruktur i heile planperioden enn

i førre transportplan. Forslaget til løyvingar for 2011 til Statens vegvesen og Jernbaneverket er basert på ei jamn opptrapping (lik årleg auke) av løyvingnivået i perioden 2011–2013 med utgangspunkt i Revidert nasjonalbudsjett 2010, jf. Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010). Budsjettforslaget for 2011 inneber ein realvekst frå Revidert nasjonalbudsjett 2010 for veg og jernbane samla på om lag 1,4 mrd. kr.

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. Dei økonomiske planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019 vil i budsjettframlegga vere korrigerte for endringane som følgje av forvaltningsreforma. Løyvingane knytte til rentekompensasjonsordninga er fordelte flatt årleg i den økonomiske

planramma i Nasjonal transportplan. Løyvingar knytt til ordninga skal dekkjast innanfor dei samla økonomiske planrammene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Ordninga er omtalt i del II i proposisjonen under kap. 1320, post 61.

Regjeringa la i Nasjonal transportplan 2010–2019 til grunn ei ramme på 1 mrd. 2009-kr årleg til kap. 1320, post 31 Rassikring, som skal nyttast både til ordinær finansiering av rassikringstiltak på riksvegnettet og til tilskot til rassikringstiltak på fylkesvegar. For m.a. å sikre ei ryddigare handtering av, og meir hensiktsmessig risikodeling mellom stat og fylkeskommunar knytte til kostnadsaukar, foreslår Samferdselsdepartementet at løyvingar til rassikring på fylkesvegnettet skjer som eit øyremerka tilskot over departementets budsjett. Det er derfor oppretta ein ny tilskotspost under kap. 1320, post 62. Ein viser til nærare omtale i del II programkategori 21.30 Vegformål. Oppfølging av Nasjonal transportplan på rassikringsposten vil likevel skje på ordinær måte.

Oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2010–2013

(i mill. 2011-kr)

	Gj.snitt pr. år Stortingets NTP-vedtak 2010–2013	Løyving 2010	Forslag 2011	Oppfølg. av NTP 2010–2013 etter to år, i pst.
<i>Statens vegvesen (kap. 1320)</i>	15 443,5	13 940,7	14 942,8	46,8
– Drift og vedlikehald (post 23)	6 740,7	6 442,3	7 170,1	50,5
– Vederlag til OPS-prosjekt (post 29)	449,0	512,0	443,0	53,2
– Investeringar (post 30, 31, 36, 37 og 62)	7 556,3	6 512,6	6 779,5	44,0
– Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka (post 61) ¹	248,0	25,0	103,8	-
– Kjøp av riksvegferjetenester (post 72)	449,5	448,8	446,4	49,8
<i>Jernbaneverket (kap. 1350)</i>	9 353,3	8 784,7	9 164,5	48,0
– Drift og vedlikehald (post 23)	4 523,0	4 791,1	4 923,0	53,7
– Investeringar (post 30 og 31)	4 830,3	3 993,6	4 241,5	42,6
<i>Sum</i>	24 796,8	22 725,4	24 107,3	47,2

¹ For rentekompensasjonsordninga (post 61) isolert sett har det inga meaning å vurdere etterslepet og oppfølgingsprosent etter to år, jf. at renta varierer og at det er aktivitetsnivået som ordninga genererer som er det sentrale. Sidan ordninga inngår i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan, blir løyvinga teke med for å vise status for oppfølginga av Nasjonal transportplan totalt.

Regjeringa starta arbeidet med å fase inn dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2010–2019 i budsjettet for 2010. Med framlegget for 2011 held opptrappinga fram. Med same auke i dei

to siste åra i planperioden 2010–2013 som i 2011 vil planrammene i Nasjonal transportplan bli nådde.

Full oppfølging av ramma etter to år av fireårsperioden tilsvarar 50 pst. Forslag til løyving samla for veg og bane i 2011 er på i alt 24 mrd. kr, og gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 på 47,2 pst. Jernbane har no-ko høgare oppfølgingsgrad enn veg.

Regjeringa held fram med ei sterk satsing på drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen. Basert på dagens utrekningsmodellar vil budsjettforslaget for 2011 stanse veksten i forfallet på riksvegnettet. På jernbane skal 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 full oppfylling av Nasjonal transportplan 2010–2013. På jernbane ligg forslaget godt over full oppfylling av ramma, med ei oppfølging på 53,7 pst.

Det blir foreslått ei investeringsramme på i alt 11 mrd. kr, som er fordelt med 6,8 mrd. kr til veg og 4,2 mrd. kr til jernbane. Dette gir ein oppfyltingsgrad av den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan på 44 pst. for veg og 42,6 pst. for jernbane. Det er lagt opp til at investeringsramma skal trappast opp 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 prioriterer. Regjeringa har i Nasjonal transportplan varsla ein gjennomsnittlig årleg innsats på 1 mrd. 2009-kr til rassikring på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet. Forslaget om 1 051,1 mill. kr til rassikring i framlegget for 2011 inneber full oppfølging av Nasjonal transportplan i budsjettåret 2011. Midlane er tilnærma likt fordelte mellom riks- og fylkesvegar.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn ei vidareføring av nivået i saldert budsjett 2009 til kjøp av ferjetenester. Budsjettframlegget tilsvarar full oppfølging av ramma for kjøp av riksvegferjetenester for første fireårsperiode.

Beløpet er noko under full oppfølging på grunn av avgiftsjustering, som ikkje har verknad for aktivitetnivået.

Oppfølging av måla i Nasjonal transportplan

Transportpolitikken er innretta etter fire hovudmål knytt til framkome og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming. Hovudmåla er konkretiserte gjennom etappemål som viser 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, blir det i dei årlege budsjetta gitt ein oversikt over effektar av forslag til tiltak i budsjettframlegga på eit utval indikatorar som reflekterer etappemåla. Det er også lagt opp til å gi ei samla vurdering av måloppnåing utover i planperioden i dei årlege statsbudsjetta. Formålet med dette er å få eit grunnlag for å vurdere om måla i transportplanen blir nådde, og dermed eit grunnlag for å justere politikken. Dersom ein t.d. over tid ser ei uheldig utvikling i transporttryggleiken samanlikna med måla i Nasjonal transportplan 2010–2019, gir det grunnlag for å vurdere andre tiltak eller auka innsats.

Å konkretisere transportpolitiske mål gjennom etappemål og indikatorar er eit utviklingsarbeid. Det er krevjande å finne eit avgrensa sett av indikatorar som kan synleggjere resultata 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 framcomevinstar 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. I samarbeid med transportetatane og Avinor AS har departementet i dette framlegget vist oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2011 og samla etter to år av planperioden.

Tabell 6.1 Hovudmål og etappemål for transportsektoren i planperioden og venta verknader i 2011

Hovudmål Etappemål	Nasjonal transportplan 2010–2019	Venta verknad i 2011	Kommentarar
Framkome og reduserte avstandskostnader	+	+	
Betre transporttilbod og pålitelegheit	+	+	På jernbane må det påreknast driftsavvik i form av innstilte avgangar pga. vedlikehaldsarbeid på jernbanenettet.
Reduserte reisetider i og mellom regionar	+	+	Reduksjonar i reisetida, spesielt på strekning rv 80 Røvika – Strømsnes.
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 klimagassutslepp frå transportsektoren med 2,5–4,0 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter	+		Inkluderer tiltak utanfor Samferdselsdepartementets område. CO ₂ -avgift viktigaste verkemiddel.
Redusere NO _x -utslepp i transportsektoren	+		Effektar kjem i hovudsak pga. utskifting bilpark. Årlege effektar er små.
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftureining og støy	+/-	+/-	Nasjonalt mål for NO ₂ vanskeleg å nå i 2011.
Unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta økologiske funksjonar	+/-	0	Blir ikkje ferdigstilt prosjekt med inngrep/nærføring til naturreservat i 2010–2011.
Avgrense inngrep i kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord	+/-	–	Inngrep i eller nærføring til verna eller føreslått verna kulturminne og dyrka jord som følgje av prosjekta som er planlagt opna for trafikk i 2011.
Universell utforming	+	+	
Meir universelt utvikla kollektiv-transportsystem	+	+	

Gjennom budsjettframlegget vil transportsystemet bli utvikla i retning av hovudmåla. Sidan 2011 er det andre året i tiårsperioden, 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 ventar betre framkome i transportsystemet i 2011. Det blir ein reduksjon i reisetida på veg. Vidare er det venta at rushtidsforseinkingane vil gå noko ned. Det er venta at 56 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklande i 2011. Ein viser til nærmare omtale i Framkome og regional utvikling i 6.2.2.

Som eit skritt i retning av nullvisjonen har regjeringa i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål at talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Det er sett som delmål at det maksimalt skal vere 950 drepne og hardt skadde i 2014. Det er rekna at tiltaka innfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2011 vil redusere talet på hardt skadde eller drepne med om lag 16. I tillegg kjem effekten av tiltak frå andre aktørar som Politiet, helsesektoren, skuleverket, fylkeskommunane, kommunane, Trygg Trafikk og frivillige organisasjonar. Trafikktryggleik på tvers av transportsektorane er nærmare omtalt i 6.2.3.

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. I Nasjonal transportplan har regjeringa sett seks etappemål under hovudmålet. Regjeringa er særleg oppteken av å redusere klimagassutsleppa, noko som krev eit breitt sett av tiltak som verkar både på kort og lang sikt. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet. Bidraget frå transportsektoren til lokal luftureining er venta å bli noko redusert i 2011. Det nasjonale målet for NO₂ blir likevel vanskeleg å nå i 2010. Samferdselsetatane vil vidareføre arbeidet med å byggje opp og vedlikehalde ein brei naturfagleg kompetanse. Effektar i 2011 av tiltak på miljøområdet og

dei viktigaste miljøatsingane i 2011-budsjettet er omtalte i 6.2.4.

Eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 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. I 2011 er det lagt opp til at 261 haldeplasar på riksvegnettet blir oppgraderte til universell utforming. Jernbaneverket planlegg m.a. å gjere fire stasjonar tilgjengelege og tre stasjonar universelt utforma. Satsinga på universell utforming i transportsektoren er omtalt nærmare i 6.2.5.

6.2.2 Framkome og regional utvikling

Hovudmålet for framkome og regional utvikling i St.meld. nr. 16 (2008–200) 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 2010–2019 opp til å styrkje innsatsen både til drift og vedlikehald og til nye utbyggingsprosjekt. Det er òg lagt opp til ein vesentleg auka innsats til mindre og meir målretta investeringstiltak. Dette vil gjere transportsystemet meir påliteleg, redusere reisetida på viktige riksveggruter og jernbanestrekningar og redusere avstandskostnadene. Tilhøva for gåande og syklande vil bli betre gjennom sterk satsing på gang- og sykkelveggar.

Samferdselsdepartementet ventar at verkna den på hovud- og etappemåla for auka framkome og regional utvikling samla sett vil vere positiv i 2011. Det er venta ei gradvis betring i pålitelegheita til jernbanen dei komande åra, sjølv om det vil bli periodar med innstilte avgangar på grunn av vedlikehaldsarbeid på jernbanenettet. På veg er det venta ein mindre reduksjon i rushtidsseinkingane. Det er venta ein reduksjon i reisetida på riksvegnettet, og da særleg på strekninga rv 80 Røvika – Strømsnes. Det er venta at 56 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklande i 2011.

Tabell 6.2 Etappemål og indikatorar – status, venta verknad for 2011 og etter to år i planperioden

		Status ved inngang til planperioden	Venta verknad for 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	NTP 2010–2019
<i>Transporttilbod og pålitelegheit</i>					
F.1.1	Punktlegheit og regularitet for gods- og person-tog på dei viktigaste togstrekningane	Sjå eigen tabell	Periodar med innstilte avgangar pga. vedlikehalds- og fornyingsarbeid på jernbanenettet. Ventar ei gradvis betring dei komande åra.	Periodar med innstilte avgangar pga. vedlikehalds- og fornyingsarbeid.	Blir betre
F.1.2	Tal setekm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper	Sjå eigen tabell	Tilbodet vil i hovudsak bli vidareført.	Tilbodet vil i hovudsak bli vidareført.	Auka setekapasitet
F.1.3	Tal togkm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper	Sjå eigen tabell	Tilbodet vil i hovudsak bli vidareført.	Tilbodet vil i hovudsak bli vidareført.	Auka tilbod
F.1.4	Gjennomsnittleg billettpreis for flyruter under statleg kjøp ¹				
F.1.5	Punktlegheit og regularitet for flytrafikken	Punktlegheit og regularitet var respektive 88,9 og 99 pst. i 2009	Ventar å nå fastsette mål for punktlegheit og regularitet.	Ventar å nå fastsette mål for punktlegheit og regularitet.	Blir betre
F.1.6	Tal timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde	Indikatoren er under utvikling	Blir redusert	Blir redusert	Blir redusert
<i>Reisetider i og mellom regionar</i>					
F.2.1	Reisetider på utvalde ruter på riksvegnettet	Sjå eigen tabell	Blir redusert	Blir redusert	Betydelege reisetidsreduksjonar
F.2.2	Reisetid på utvalde region- og InterCity-tog	Sjå eigen tabell	Inga endring	Inga endring	Betydelege reisetidsreduksjonar
<i>Rushtidsforseinkingar</i>					
F3.1	Forseinking for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida	Nytt system for registrering i 2011.			

Tabell 6.2 Etappemål og indikatorar – status, venta verknad for 2011 og etter to år i planperioden

		Status ved inngang til planperioden	Venta verknad for 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	NTP 2010–2019
F.3.2	Fart for kollektiv- transport på veg i rushtida	Sjå eigen tabell	Svak auke	Svak auke	Betring krev bidrag frå lokale og regionale styresmakter
F.3.3	Punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtida	Sjå eigen tabell	Periodar med inn- stilte avgangar pga. vedlike- halds- og forny- ingsarbeid på jernbanenettet. Ventar ei gradvis betring dei kom- ande åra.	Periodar med inn- stilte avgangar pga. vedlike- halds- og forny- ingsarbeid på jernbanenettet.	Blir betre
<i>Framkome for gåande og syklande</i>					
F.4.1	Tal km saman- hengande hovud- nett for sykkel i utvalde byar og tettstader	Manglar status	17 km	21 km	Vel halvparten av gang- og syk- kelanlegga skal byggjast i byar og tettstader
F.4.2	Tal km tilrette- lagt for gåande og syklande totalt	Manglar status	56 km	89 km	500 km nye gang- og sykkel- vegar
<i>Avstandskostnader mellom regionar</i>					
F.5.1	Transportkost- nader for ein gjen- omsnittleg tung- transport på utvalde ruter på riksvegnettet ²				Blir redusert

¹ Samferdselsdepartementet arbeider med å utvikle indikatoren for å måle endringar i flytilbodet som er omfatta av statleg kjøp.² Samferdselsdepartementet legg opp til å kome attende med berekningar som viser korleis avstandskostnadene har utvikla seg dei fire første åra av planperioden i budsjettet for 2013.

Transporttilbod og pålitelegheit i transportsystemet

Regjeringa sine prioriteringar i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil i planperioden gi ein meir påliteleg jernbanetrafikk.

Tabell 6.3 viser kor punktlege toga er, og regularitet ved inngangen til planperioden på streknin-
gar som inngår i Nasjonal transportplan 2010–
2019, rekna som eit gjennomsnitt for 2009. Punkt-
legheit og regularitet på Gardermobanen er teken
med som samanlikningsgrunnlag. Punktlegheit
blir målt som delen av toga som er i rute til ende-
stasjonen. Etter definisjonen er IC-tog, lokaltog og

Flytoget i rute viss dei er mindre enn 4 minutt for-
seinka, medan fjerntog og godstog må vere min-
dre enn 6 minutt forseinka. Regularitet viser kor
mange tog som faktisk køyrer i høve til fastlagt ru-
teplan. Det er ikkje gitt tal for regularitet til gods-
transport. Årsaka til dette er at endringar i regula-
riteten for godstransport i større grad enn for per-
sontransport kan kome av tilhøve som ligg utanfor
Jernbaneverket sitt ansvarsområde.

Innsatsen til drift og vedlikehald av jernbanen
sin infrastruktur blir auka ytterlegare i 2011. Dette
kan føre til fleire planlagde driftsavbrot og dårle-
gare driftsstabilitet, men innsatsen vil etter kvart
heve kvaliteten på jernbanenettet og redusere ta-

let på driftsavvik på grunn av feil ved infrastrukturen. Det er spesielt frå 2012 venta ei betring i samband med at kapasiteten i Vestkorridoren aukar

og fornyinga mellom Etterstad og Lysaker (som inngår i Oslo-prosjektet) er avslutta.

Tabell 6.3 Punktlegheit og regularitet for gods- og persontransport på dei viktigaste togrutene. Status ved inngangen til planperioden. Måleindikator F.1.1.

	Punktlegheit (pst.)	Regularitet (pst.)
<i>Persontog</i>		
Gardermobanen	94,0	98,3
Oslo-Skien (IC)	78,0	96,5
Oslo-Lillehammer (IC)	77,0	97,9
Oslo-Halden (IC)	90,0	98,5
Oslo-Trondheim	81,0	99,2
Trondheim-Bodø	85,0	94,4
<i>Godstog</i>		
Oslo-Stavanger	84,0	
Oslo-Bergen	79,0	
Oslo-Trondheim	73,0	
Trondheim-Bodø	83,0	

Betringar av transporttilbodet i planperioden er knytt til betring av togtilbodet og det regionale flytrutetilbodet, 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 jernbane som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019, og innfasing av nytt materiell vil leggje til rette for eit betre togtilbod. Gjeldande trafikkavtale om kjøp av persontransporttenester med tog mellom NSB og Samferd-

selsdepartementet blei inngått i 2007 og går ut i 2010. Forhandlingane mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om ein interimsavtale for 2011 og ein ny rammeavtale frå 2012 er ikkje slutførte.

Persontogtrafikken er delt inn i grupper etter funksjonane til togproduktet. NSB rapporterer årleg tal for produksjonen som selskapet har levert. Tal for setekilometer og togkilometer for persontogtrafikken for dei viktigaste toggruppene i 2009 går fram av tabell 6.4.

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	36 825 000	628
InterCity trafikk	6 222 158	1 861
Nærtrafikk	13 107 732	4 486

Dagens produksjonsvolum, målt i togkilometer, vil i all hovudsak bli vidareført til dobbeltsporet i Vestkorridoren og andre nødvendige investeringstiltak som t.d. nye vende- og parkeringsspor og forlenging av plattformer blir ferdige, og det blir mogeleg å auke trafikken.

Punktlegheita og regulariteten i norsk luftfart (F.1.5) er blant dei beste i Europa. Mesteparten av flytrafikken i Noreg skjer på lufthamnene i Avinor AS. Punktlegheiten i Avinor i 2009 låg på 88,9 pst. og regulariteten på 99 pst. Talet for punktlegheit viser den prosentvise delen av alle avgangar som skjer med maksimalt 15 minutt forseinking, medan talet for regularitet er knytt til planlagde avgangar som faktisk blir gjennomførde.

Både punktlegheita og regulariteten har blitt betre dei siste åra. Avinor har ei intern målsetjing for punktlegheita og regulariteten på høvesvis 88 og 98 pst. Måloppnåinga er avhengig av samspelet mellom flyselskapa, lufthamnene og handlingsselskapa, og dessutan vêrtilhøve. Avinor reknar med å nå måla som er sette for punktlegheit og regularitet, både i 2011 og etter to år i planperioden.

Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med å utvikle indikatoren for å måle endringar i flytilbodet som omfattast av statleg kjøp (F.1.4).

Forseinkingar som følgje av kolonnekøyring eller vinterstengde vegar kan få vesentlege følgjer

for næringslivet. Talet på timar med stengde vegar er venta å bli redusert i planperioden, jf. Nasjonal transportplan 2010–2019. Det er sett i gang arbeid for å få på plass eit system som gir oversikt over kor mange timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde. Departementet tek sikte på å kome tilbake med status for indikatoren i statsbudsjettet for 2012. For å minimere talet på timar med stengde vegar prioriterer Samferdselsdepartementet 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 2010–2019 vil gi god måloppnåing på etappemålet om å redusere reisetida i og mellom regionar. Prioriteringane i Nasjonal transportplan vil korte ned reisetidene både på veg og jernbane.

Statens vegvesen har i sitt handlingsprogram for 2010–2013 berekna at reduksjonen i reisetid mellom ulike regionar vil bli på mellom 5 og 20 minutt i første fireårsperiode. Reisetidsvinsten blir størst på strekningane E6/E136 Oslo – Ålesund og E39 Bergen – Ålesund med reduksjonar på 15–20 minutt.

Tabell 6.5 Reisetid i minutt på ulike ruter på riksvegnettet. Måleindikator F.2.1

Rute	Dagens reisetid	Redusert reisetid 2011	Redusert reisetid etter to år i planperioden	Redusert reisetid HP 2010–2013 ¹	Redusert reisetid NTP 2010–2019
E18 Oslo-Kristiansand	301	0	0	3,6	10
E39 Kristiansand-Stavanger	241	0	1,2	2,4	16
E39 Stavanger-Bergen	289	0	0,3	0,3	8
E39 Bergen-Ålesund	440	0	0	16,9	32
E39 Ålesund-Trondheim	367	0	3,9	6,8	14
E6 Trondheim-Bodø	682	8,1	11,1	15,1	17
E6 Bodø-Tromsø	561	8,1	8,1	10,1	32
E6 Tromsø-Alta	381	0	0	6,5	13
E6 Alta-Kirkenes	468	0	0	0	0
E6 Oslo-Trondheim	502	2,8	2,8	7,7	32
E6/rv 3 Oslo-Trondheim	460	2,8	2,9	3,7	22
E6/E136 Oslo-Ålesund	530	0,6	0,6	19,1	38
E16 Oslo-Bergen	503	0	0	2,9	15
E16/rv 7/rv 52 Oslo-Bergen	491	0	0	4,2	26
E134 Oslo-Haugesund	446	0	0	1,9	25
E18 Oslo-Ørje (Sverige)	88	0	2,1	6,1	6

¹ Tala er kvalitetssikra og noko endra frå handlingsprogrammet.

Fleire prosjekt blir ferdige i 2011. Det er derfor venta at reisetida blir redusert. Den største reduksjonen i reisetid er på om lag 8 minutt på strekninga rv 80 Røvika – Strømsnes. Dette gir reduksjonar i reisetida både for rute E6 Trondheim – Bodø og rute E6 Bodø – Tromsø.

Ut frå Nasjonal transportplan 2010–2019 vil jernbaneinvesteringane redusere reisetida på utvalde region- og InterCity-tog med 10 til 40 minutt. Reisetidsvinsten blir størst på strekninga Oslo – Skien.

Det er venta at prosjektet Barkåker – Tønsberg og det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker på Drammensbanen vil bli ferdige i 2011. Sjølv om dette gir grunnlag for å redusere reisetida, vil ikkje dette skje før i samband med innføring av ein ny grunnruteplan for togtrafikken i Austlandsområdet. Det er såleis ikkje venta endring i reisetid i 2011.

Tabell 6.6 Reisetid i minutt på utvalde region- og InterCity-tog. Måleindikator F.2.2

	Dagens reisetid	Redusert reisetid 2011	Redusert reisetid etter to år i planperioden	Redusert reisetid NTP 2010–2019
Oslo-Skien	162	0	0	42
Oslo-Halden	103	0	0	18
Oslo-Lillehammer	117	0	0	10
Trondheim-Bodø	575	0	0	14

Rushtidsseinkingar

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål å redusere rushtidseinkingane for næringsliv og kollektivtransport i dei fire største byområda. For å få til dette må lokale og regionale styresmakter styrkje den lokale kollektivtrafikken og ta i bruk tiltak som avgrensar bruken av personbil. Samferdselsdepartementet vil m.a. peike på at 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. Gjennom avtalen med staten om deltaking i belønningsordninga har m.a. Trondheim forplikta seg til å redusere biltrafikken i bomstasjonane i snitt med 11 pst. i perioden 2008–2012, med høgast reduksjon i rushtida.

For indikatoren som viser forseinkingar for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida (F3.1), er det utvikla eit nytt system for registrering av reisetider og forseinkingar. Statens vegvesen legg opp til å starte rushtidsmålingar i 2011.

Tabell 6.7 viser at det i 2011 er venta ein svak auke i hastigheita for kollektivtransport på veg i rushtida. Det er venta ei betring i hastigheita for bussar i Trondheim når sanntidsinformasjonssystem og signalprioritering i lyskryssa blir innførde i 2010–2011. I Oslo reknar ein med positive resultat for alle driftsartar gjennom vidare satsing på framkoma til kollektivtrafikken. I Bergensområdet reknar ein med at hastigheita vil auke med opninga av Bybanen og tilpassing av stamnettlinene for bussar.

Tabell 6.7 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida. Indikator F.3.2

	Fart ved inngangen til planperioden (km/t)	Venta verknad for 2011 (km/t)	Venta verknad etter to år i planperioden (km/t)	Venta verknad i HP 2010–2013 (km/t)
Oslo	20,9	+0,3	+0,5	+0,8
Bergen	20,3	0	+0,4	+4,1
Stavanger	24,0	0	0	+1,2
Trondheim	23,0	+1,0	+1,0	+3,0

Ut frå Nasjonal transportplan 2010–2019 vil punktleghet 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 som det er lagt opp til i planperioden. Særleg i Oslo-området vil det

gjerast eit betydeleg løft for å betre kapasitets- og driftsstabilitet i togtrafikken.

Tabell 6.8 viser punktleghet og regularitet for lokaltog ved starten av planperioden. Bortsett frå Oslo-området omfattar tala heile driftsdøgnet, og ikkje berre rushtida.

Tabell 6.8 Punktleghet og regularitet for lokaltog i rushtida. Status ved inngangen til planperioden. Indikator F.3.3.

	Punktleghet (pst.)	Regularitet (pst.)
Oslo	77,0	96,7
Bergen (Arna)	96,0	99,6
Trondheim (Trønderbanen)	90,0	99,2
Stavanger (Jærbanen)	73,0	98,8

Det er venta ei gradvis betring i kor punktlege toga er, og i regulariteten for lokaltog i rushtrafikken i åra som kjem. I Oslo-området er det spesielt frå 2012 venta ei betring i samband med auka kapasitet i Vestkorridoren og etter at fornyinga av strekninga Etterstad – Lysaker som inngår i Oslo-prosjektet, er gjennomført.

Framkome for gåande og syklande

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. I dag har omlag 55 byar og tettstader ein plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. Planarbeidet for samanhengande hovudnett har starta i ytterlegare 12 byar og tettstader. Samferdselsdepartementet vil i budsjettet for 2012 kome attende med status for indikatorane som viser km gang- og sykkelveg på dei to indikatorene samla sett.

Regjeringa prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høgt. 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 2011 er det venta at 56 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklande og at 17 km av desse vil byggjast i byar og tettstader. Statens vegvesen har i samarbeid med fylka og kommunar vald ut i alt 27 byar og tettstader for å få ein felles og konsentrert innsats i perioden 2010–2013.

Avstandskostnader mellom regionar

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 venta at tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden, vil redusere avstandskostnadene. Samferdselsdepartementet legg opp til å kome attende med berekningar i budsjettet for 2013 som viser korleis avstandskostnadene har utvikla seg dei fire første åra av planperioden.

6.2.3 Transporttryggleik

Trafikktryggleik er eit av hovudmåla i transportpolitikken til regjeringa. Transportpolitikken byggjer på visjonen om eit transportsystem utan ulykker med drepne eller hardt skadde. Denne 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 medverkar til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen gjeld heile transportsystemet og alle transportformene.

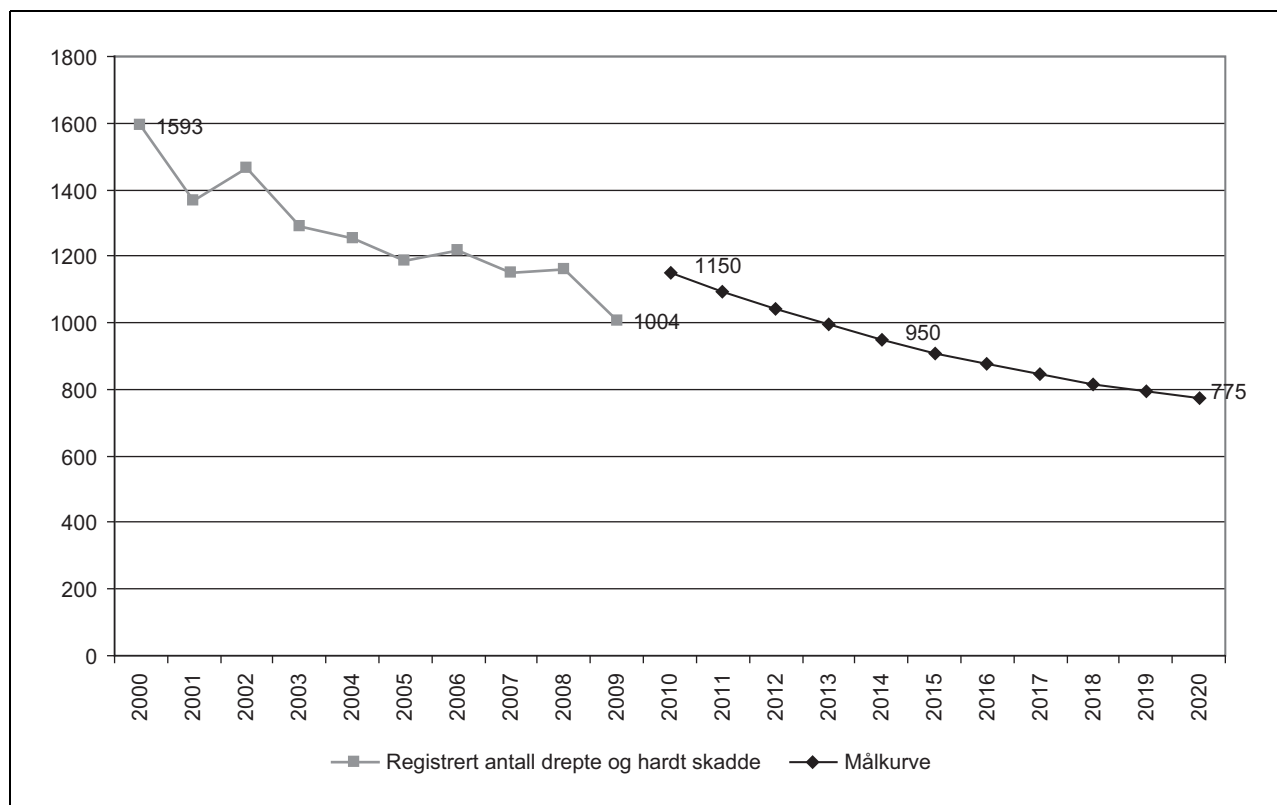
Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit trygt og robust transportnett, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. Det er store forskjellar mellom transportgreinene i tryggleiksfordringane og behova for tiltak. Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikoeksponering.

Trafikktryggleik på veg

Som eit skritt i retning av nullvisjonen har regjeringa i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål at talet på drepne og hardt skadde skal redusast med minst ein tredel innan 2020.

Nasjonal transportplan 2010–2019 har eit tal-festa mål for 2020 på maksimalt 775 drepne og hardt skadde. Ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde blir meir krevjande dess lågare ulykkestala blir. Reduksjonen bør derfor vere størst dei første åra av planperioden. Det er sett som delmål at det maksimalt skal vere 950 drepne og hardt skadde i 2014, jf. figur 6.1.

Det har dei siste ti åra vore ein klar reduksjon i talet på drepne og hardt skadde, frå 1 593 i 2000 til 1 004 i 2009. Reduksjonen har vore særleg kraftig frå 2008 til 2009. Basert på eit gjennomsnitt for åra 2005–2008 er det lagt til grunn eit forventat tal på drepne og hardt skadde i 2010 på om lag 1 150. Startpunktet for målkurva er derfor høgare enn det faktiske talet for 2009. Likevel viser erfaringane at det vil vere relativt store svingingar frå år til år. Det er derfor teke utgangspunkt i målkurva.



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2009 og målkurve for 2010–2020

Statens vegvesen har i samarbeid med Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg for perioden 2010–2013. Planen følgjer opp Nasjonal Transportplan 2010–2019 og gir ei samla framstilling av korleis dei ulike nasjonale aktørane skal ta del i trafikktryggleiksarbeidet. I tillegg er det gitt ei kortfatta oppsummering av innsatsen som er lagt til grunn i dei fylkesvise handlingsprogramma for fylkesvegnettet. Ambisjonsnivået i tiltaksplanen er at talet på drepne og hardt skadde skal bli redusert i samsvar med målkurva i figur 6.1, frå eit utgangsnivå lik 1 150 i 2010 til 950 i 2014.

Trafikkprognosane som blei utarbeidde til Nasjonal transportplan 2010–2019 viser ein venta trafikkvekst med 1,4 pst. i året. Dette vil isolert sett

gi om lag 55 fleire drepne og hardt skadde i 2014. På den andre sida vil det, dersom dagens trend innafor køyretøyutviklinga med stadig meir trafikksikre bilar held fram, gi omlag 90 færre drepne og hardt skadde. Dette er ein reduksjon som kan ventast utan at dei ulike trafikktryggleiksaktørane går inn med tiltak i planperioden.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013 er det prioritert tiltak som er forventa å gi om lag 55 færre drepne og hardt skadde i 2014. Dersom delmålet for 2014 skal nåast, må dermed dei andre aktørane i trafikktryggleiksarbeidet prioritere tiltak som samla gir om lag 110 færre drepne og hardt skadde. Tabell 6.9 gir ein oversikt over venta bidrag som følgje av aktørane sin innsats, trafikkvekst og køyretøyutvikling.

Tabell 6.9 Berekna bidrag for å redusere talet på drepne og hardt skadde frå 1 150 til 950 innan 2014

	Tal på drepne og hardt skadde
Berekna tal på drepne og hardt skadde i 2010 (jf. målkurva i figur 6.1)	1 150
Endringar som følgje av venta trafikkvekst	+ 55
Endringar som følgje av ein trendframskriving køyretøyparken	- 90
<i>Forventa bidrag frå Statens vegvesen sine tiltak i perioden 2010–2013¹</i>	- 55
Nødvendige bidrag frå andre aktørar enn Statens vegvesen får å nå delmålet	- 110
Delmål for tal på drepne og hardt skadde i 2014	950

¹ Gjeld dei av Statens vegvesen sine tiltak som det kan reknast verknader av (i hovudsak alle riksveginvesteringar og endra innsatsnivå og prioriteringar innanfor Statens vegvesen si kontrollverksemd)

I 2011 er tiltaka som er planlagde gjennomført innfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, isolert sett venta å gi ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde på om lag 16. Dette kjem i tillegg til å halde oppe det høge nivået på trafikktrygglei-

ken som ein har i dag. Etter to år av planperioden 2010–2013 vil Statens vegvesen ha gjennomført tiltak som gir om lag 29 færre drepne og hardt skadde, noko som gir ein oppfyltingsgrad på 53 pst.

Tabell 6.10 Statens vegvesen sitt bidrag til redusert tal på drepne og hardt skadde

	Mål i handlings- programmet 2010–2013	Venta verknad av tiltak i 2011	Venta verknad etter 2 år
Statens vegvesen sitt bidrag til redusert tal på drepne og hardt skadde	-55	-16	-29

Trafikksystemet er eit samspel mellom trafikant, køyretøy og infrastruktur. For å nå målet for redusert tal på drepne og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målretta innfor alle dei tre områda.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram er det planlagt å bruke om lag 2,4 mrd. kr i statlege midlar til investering i trafikksikringstiltak i perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 200 mill. kr i ekstern finansiering. Tiltak for å hindre dei mest alvorlege ulykkene, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyrsl av mjuke trafikantar, er prioriterte. Med bakgrunn i utfordringane innan trafikktryggleik er det foreslått om lag 545 mill. kr i statlege midlar i programområdet trafikktryggleik i 2011. I tillegg er det lagt til grunn om lag 80 mill. kr i ekstern finansiering.

I 2011 er bygging av midtrekkverk og etablering av forsterka midtoppmerking prioritert. I tillegg blir m.a. tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbetringar og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte. Innan drift og vedlikehald blir tiltak som tek vare på trafikk-

tryggleik, prioriterte. Dette gjeld særleg vinterdrifta, der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste tiltaka. Tiltak retta mot trafikantar og køyretøy blir vidareførte. Utekontrollane skal bli meir målretta og prioritert på stader og til tider der trafikktryggleiksgevinsten er venta å vere størst. Sjå elles omtalen av trafikktryggingstiltak i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

Arbeidet med transporttryggleiken på jernbanen er prioritert høgt. Det blir gjennomført eit systematisk arbeid med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Regjeringa har som mål å oppretthalde og ytterlegare betre det høge tryggleiksnivået som har vore på jernbanen dei siste åra.

Likevel er 2010 prega av jernbaneulykka på Sjursøya i Oslo i mars som hadde samanheng med at fleire godsvogner kom laus på Alnabru godsterminal. Tre personar omkom og fire blei hardt skadde. Statens havarikommisjon for transport held på med undersøking av ulykka og har gitt ein

førebels rapport med tilrådingar for å unngå at liknande hendingar skal skje igjen. For å betre tryggleiken ved skifting på Alnabru godsterminal følgjer Statens jernbanetilsyn opp tilrådingane overfor Jernbaneverket og togoperatørane som bruker godsterminalen. Jernbaneverket har saman med togoperatørane gjort fleire tiltak for å unngå at liknande ulykker skal kunne skje igjen på Alnabru eller andre stader.

Jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Auka transport med jernbane av personar og gods er derfor positivt for tryggleiken i den totale transportverksemda i Noreg. Samstundes gir fleire reisande auka trengsel om bord i tog og på plattformer. Saman med auken i talet på tog som trafikkerer jernbanenettet, inneber dette auka risiko for uønskte hendingar i jernbanetrafikken.

I perioden 1990–2009 omkom det i gjennomsnitt 6,5 personar kvart år ved ulykker knytt til jernbanen i Noreg. I 2009 omkom ein person i ei jernbaneulykke, det same som i 2008. I første halvår 2010 mista fire personar livet.

Dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået er å sørgje for tilstrekkeleg med ressursar til drift, vedlikehald og investeringar i tryggare infrastruktur. Ut frå ei samla vurdering av risikobiletet for jernbanetrafikken blir tiltak for å hindre samanstøyt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar prioriterte. Det gjennomførast også tiltak for å oppgradere stasjonar og haldeplassar med låg standard. I statsbudsjettet for 2011 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald 4,9 mrd. kr. På programområdet tryggleik og miljø er det i 2011 sett av 175 mill. kr. Elles gir også ordinære investeringar ofte ei betring av tryggleiken på jernbanen, da standarden på den nye infrastrukturen er høgare enn på den gamle. Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

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 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 2009 var det ei ulykke med dødsfall i norsk luftfart. Ein person omkom da eit helikopter styrta i Rostadalen i Troms. Fire personar blei alvorleg skadde.

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.

6.2.4 Samferdsel og miljø

Innleiing

Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 er at 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.

Dei viktigaste miljøsatsingane i 2011-budsjettet er:

- løyvingane til jernbaneformål aukar med 1,4 mrd. kr
- løyvinga til belønningsordninga aukar med 98,3 mill. kr
- løyvingane til gang- og sykkelveggar aukar med 76,7 mill. kr
- løyvingane til kollektivtiltak på veg aukar med 58,6 mill. kr
- løyvingane til miljøtiltak på riksvegnettet aukar med 54,9 mill. kr
- løyvinga til Transnova aukar med 21,6 mill. kr
- auka vekt på CO₂-utslepp i eingongsavgifta, ved at innslagspunkta blir reduserte med 5 g/km
- innføre ekstra frådrag i eingongsavgifta for bilar med utslepp under 50 g CO₂/km

Miljøutfordringane frå transport er særleg knytte til klimaendringar, vern og bruk av biologisk mangfald, vassureining, luftureining og støy, kul-

turminne og kulturmiljø og jordvern. Kostnads-effektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljøulempa 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 moglegheitene til å redusere utsleppa frå transportsektoren er størst.

For luftureining med globale og regionale skadeverknader spelar internasjonale avtalar ei viktig rolle 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 Göteborg-protokollen.

Kommunane og fylkeskommunane har også eit stort ansvar for å redusere miljøulempene ved transport. Døme på tiltak innafor ansvarsområda til lokale styresmakter som kan redusere miljøulempene er rushtidsavgifter, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering. Kommunale styresmakter sit òg på verkemiddel for å leggje betre til rette for syklende. Desse tiltaka kan nyttast i langt større grad enn i dag.

Klimagassutslepp

Utsleppa frå sektoren var 28 pst. høgare i 2009 enn i 1990. 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 mill. tonn CO₂-ekvivalentar samanlikna med referansebana for 2020. Dette inneber ein reduksjon på mellom 12,5 og 20 pst. samanlikna med framskrivingane.

Tabell 6.11 Etappemål: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutsleppa

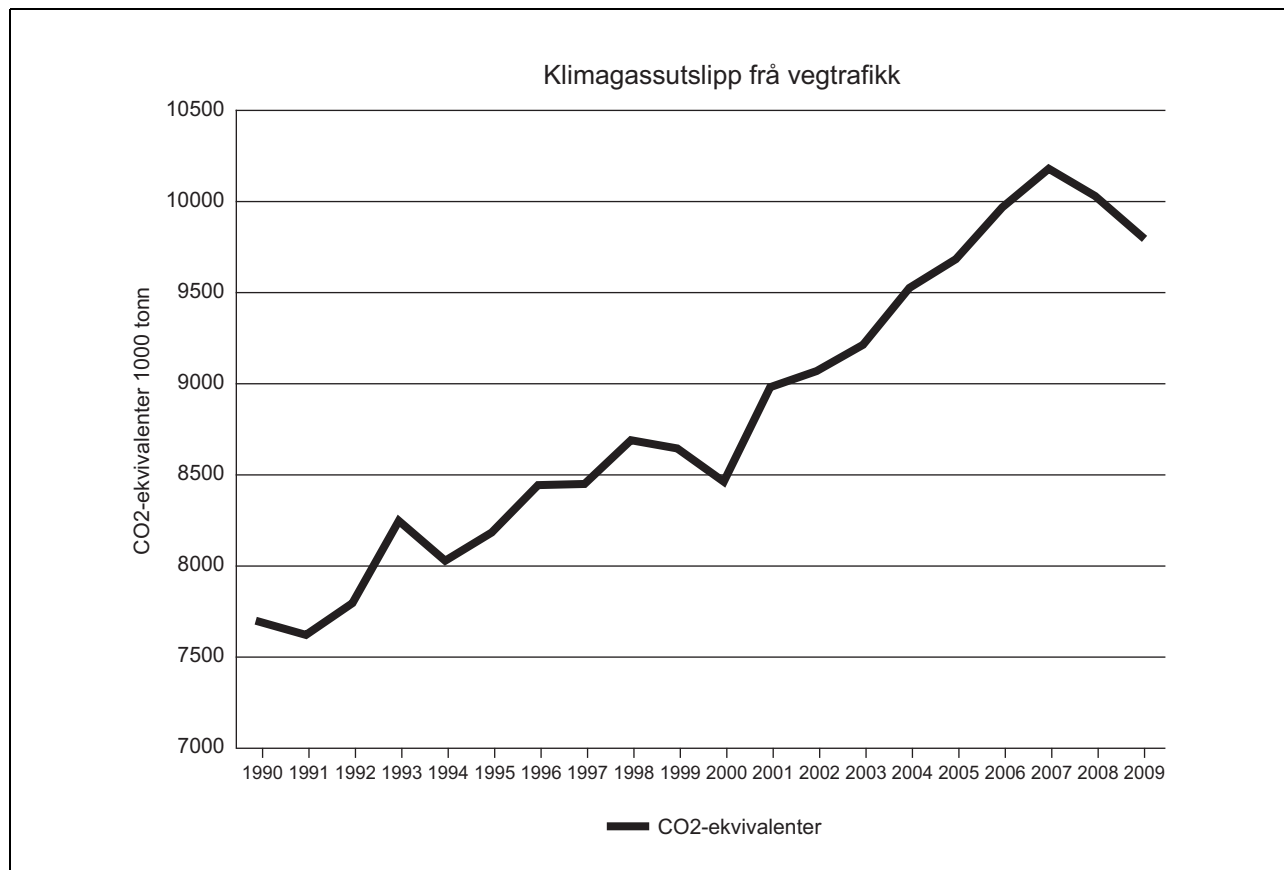
		Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	NTP 2010–2019
<i>Indikator</i>					
M1.1	Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samla og pr. sektor	11,4 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter ¹	Nedgang på 0,3–0,6 mill. tonn	Nedgang på 0,35–0,7 mill. tonn	Blir redusert (bidra til nedgang på 2,5–4,0 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter)

¹ Tal frå SSB

I 2008 utgjorde utslepp frå vegtrafikken 19 pst. og innanriks luftfart 1,5 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. I perioden 1990–2008 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med om lag 29 pst., eller 1,4 pst. i året.

Førebelse utrekningar frå Statistisk sentralbyrå viser at klimagassutsleppa frå vegtrafikk auka

kraftig i perioden 1990–2007, medan dei viste ein markert nedgang i 2008 og 2009. Lågare utslepp frå personbilar og aukande del av biodiesel i autodiesel medverka til utsleppsreduksjonar. Trafikkveksten har òg vore relativt låg. Det var 0,5 pst. meir trafikk i 2009 enn i 2008.



Figur 6.2 Klimagassutslipp fra vegtrafikk

Kjelde: SSB

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det nødvendig med tiltak utafor statlege transportstyresmakter sitt område for å redusere klimagassutslappa. Samferdselsdepartementet har gjort grove overslag over klimaverknaden i 2010

og 2011 av tonn CO₂-ekvivalentar av ulike innførte tiltak dei siste åra, som er vist i tabellen under.

Tabellen viser at det er avgiftspolitikken og omsetningskrav for biodrivstoff som gir størst effekt.

	Verknad 2010		Venta verknad for 2011	
	Lågt overslag	Høgt overslag	Lågt overslag	Høgt overslag
Innblanding biodrivstoff	-175 000	-350 000	-200 000	-400 000
Lågare utslipp nye personbilar	-100 000	-200 000	-140 000	-280 000
Endring CO ₂ -komponent drosjer	-3 000	-3 000	-6 000	-6 000
Auka drivstoffavgifter – klimaforliket	-14 000	-28 000	-14 000	-28 000
Jernbaneprosjekt	-750	-750	-15 000	-15 000
El-bilar	-700	-1 000	-1 000	-1 500
Hydrogenbilar	-30	-30	-30	-30
Vegprosjekt			300	300
Sum	-293 480	-582 780	-375 730	-730 230

Transportsektoren har 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.

Regjeringa introduserte hausten 2007 eit nasjonalt mål om at utslepp frå nye personbilar i gjennomsnitt skal vere på 120 g/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 141 g/km i perioden januar-august 2010. For å halde fram omlegginga av eingongsavgifta foreslår regjeringa å auke vekta på CO₂-komponenten. Dette skjer ved at alle innslagspunkta i CO₂-komponenten blir reduserte med 5 g/km. I tillegg blir det innført eit særskilt fråtrekk i eingongsavgifta for bilar med utslepp under 50 g CO₂ pr. km, jf. Prop. 1 S (2010–2011) Skatte-, avgifts- og tollvedtak. Talet for 2010 i tabellen over viser effekten av lågare utslepp frå 2007- til 2011-årgangane samanlikna med ein situasjon med det same utsleppsnivået som i 2006. I det låge overslaget er det utrekna at halvparten av gevinsten med lågare utslepp pr. bil forsvinn fordi lågare kostnader pr. km gir auka køyring. I det høge overslaget er det rekna med uendra køyrelengd.

Drosjene hadde i 2006 eit utslepp på 201 g CO₂ pr. km. Dette blei redusert til 180 g i 2009. For å stimulere til ytterlegare nedgang blei det innført full CO₂-komponent frå 01.01.2010. Første halvår i 2010 ligg utsleppa i gjennomsnitt på 162 g pr. km.

Mange forbrukarar ønskjer å velje bilar med låge CO₂-utslepp. Samferdselsdepartementet vil betre kontrollen med forskrift om energimerking mv. av nye personbilar, som m.a. stiller krav til opplysning om CO₂-utslepp, jf. omtale under programkategori 21.30 Vegformål.

I 2009 blei det omsett biodiesel tilsvarande 4,8 pst. av all omsett diesel. Etanolsalet utgjorde ein svært liten del av det totale drivstofforbruket. Det blei innført krav om at 3,5 pst. av omsett drivstoff skal vere biodrivstoff frå 01.04.2010. I tabellen over er det føresett 50 pst. klimaeffekt i det låge alternativet. I EUs fornybardirektiv er det utrekna 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.

Samferdselsdepartementets midlar til utvikling av miljøvenleg teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren har sidan 2005 blitt løyvd til Norges forskingsråd som administrerer midla-

ne gjennom RENERGI-programmet, jf. også omtalen under kap. 1301, post 50, i del II i proposisjonen.

I tråd med klimaforliket på Stortinget blei Transnovaprojektet oppretta i 2009. Transnova gir direkte finansiell støtte til innovative miljøprosjekt innan transport som ikkje blir realiserte på grunn av strukturelle barrierar eller mangel på kapital. Det blir gjort framlegg om å auke løyvinga med 21,6 mill. kr. Av dette er 20 mill. kr ein del av satsinga på det nye miljøteknologiprogrammet, jf. omtale i del II i proposisjonen under kap. 1301, post 72.

Det var 2 287 el-bilar i Noreg i 2010. Dette er ein auke på 200 bilar frå året før. Dersom ein føreset same vekst i 2011, blir det ein auke på 1 000 bilar i 2011 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 75 pst. av køyringa erstattar ordinær bilkøyring.

Tilskot til kollektivtransport og gang- og sykkelveg, arealpolitikk og forskingsmidlar blir òg nytta for å stimulere til mindre bruk av bil og overgang til meir miljøvenlege transportmiddel. Verknaden av dette er ikkje rekna med.

Utsleppa frå innanriks luftfart auka med 9,7 pst. frå 1990 til 2008. Innanlandsk luftfart er omfatta av Kyoto-protokollen. 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 kvotehandelssystemet til EU.

NO_x-utslepp

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. Det er òg innført strengare NO_x-krav til fly. Verknaden er rekna ved å skrive fram utviklinga dei siste ti åra.

Det er åtte gassferger på riksvegnettet. Dette gir ein reduksjon i utsleppa på om lag 1 000 tonn i året samanlikna med tilsvarande dieselferjer.

Tabell 6.12 Etappemål: Redusere NO_x-utsleppa i sektoren

	Status ved inngangen til planperioden ¹	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter 2 år i planperioden	NTP 2010–2019	
<i>Indikatorar</i>					
M2.1	Utslepp av nitrogenoksidar/forsurande utslepp frå transportsektoren				
	-veg	30 200	- 2 000 tonn	- 4 000 tonn	Blir redusert
	-jernbane	700	0	0	
	-luftfart	3 800	-100 tonn	-200 tonn	

¹ Tal frå SSB

Lokal luftureining og støy

Tabell 6.13 Etappemål: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for luftureining og støy

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	Venta verknad i HP 2010–2013	Venta verknad i NTP 2010–2019	
Indikatorar						
M3.1	Tal personar busette i område utsett for timemiddelkonsentrasjonar av NO ₂ over nasjonalt mål	2 200	0	-860	-1 200	Nasjonalt mål vil truleg nåast
M3.2	Tal personar busette i område utsett for døgnmiddelkonsentrasjonar svevestøv (PM ₁₀) over nasjonalt mål	6 200	21	-2 240	-3 500	Nasjonalt mål vil truleg nåast
M3.3	Støyplageindeks					Krevjande å nå nasjonalt mål
	-veg	77 500	-2 700	-4 700	-4 100	
	-jernbane	13 714	-19	-19	-48	
	-luftfart	25 000 ¹				
M3.4	Tal personar utsette for over 38 dB innandørs støy					Nasjonalt mål vil truleg nåast
	-veg ²	18 000	-242	-217	-510	
	-jernbane	3 494	-10	-116	-322	
	-luftfart	350	-60	0		

¹ 2007-tall² Mål i Nasjonal transportplan 2010–2019 og handlingsprogrammet er 38 Db, mens verknaden i 2010 og 2011 gjelder 40Db. Verknaden blir om lag den same for 38 dB og 40 dB.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det vurdert at dei nasjonale måla for lokal luftureining truleg vil nåast. Den positive utviklinga går seinare enn venta når det gjeld NO₂, og det er meir krevjande å finne gode tiltak mot NO₂.

For svevestøv er utviklinga som venta i Nasjonal transportplan 2010–2019. Statens vegvesen vil halde fram med tiltak mot svevestøv i fleire byar i samarbeid med kommunane, som nedsette fartsgrenser og støvdemping med salt. I tillegg har bykommunane Oslo, Trondheim og Bergen innført piggdekkavgift som har god effekt.

Utviklinga er meir positiv for støyplageindeksen som følgje av lågare trafikkvekst på veg enn venta i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det nasjonale målet for støyplage blir likevel krevjande å nå. Vidare reduksjon av støyplageindeksen frå veg er avhengig av at det blir utvikla tiltak som gir noko effekt for alle busette langs vegnettet, ikkje berre dei mest støyutsette. Statens vegvesen følgjer opp handlingsplanen for reduksjon av støy, m.a. med FoU og internasjonalt samarbeid om støykrav til køyretøy og bildekk. Resultata frå prosjektet «Miljøvennlige vegdekker» vil bli følgt opp med støymålingar på prøvestrekningar og uttesting av dekktypar på testbane.

For jernbanen er støyplageindeksen redusert med på 38,3 pst. samanlikna med 1999, ifølgje berekningar gjennomført av Statistisk sentralbyrå. Støyplaga frå jernbane vil bli ytterlegare redusert fram mot 2019. Nye og meir stillegåande tog vil

vege opp for trafikkauken samstundes som skinnesliping, støyskjerming og andre tiltak bidreg.

Støyplage frå luftfart gjekk ned med om lag 13 pst. frå 1999 til 2007. Støyplageindeksen var i 2007 på 25 000, trass i at det i perioden var ein samla trafikkauke. Dette har samband med utskifting til mindre støyande flytypar og endringar i inn- og utflygingsmønster ved nokre lufthamner. Statistisk sentralbyrå har ikkje berekna støyplageindeks for luftfart for 2009.

Det er framleis venta at målet for innandørs støy blir nådd. Statens vegvesen og Jernbaneverket tilbyr støytiltak i form av fasadetiltak på bustader og støyskjermer der innandørs døgnekvivalent støynivå er over grenseverdien på 42 dB i forureiningsforskrifta.

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. Samstundes blir omsynet til natur- og kulturmiljø betre integrert i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Samferdselsstyresmaktene vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde.

Tabell 6.14 Etappemål: Unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjonar.

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	Venta verknad i HP 2010–2013	Venta verknad i NTP 2010–2019
<i>Indikatorar</i>					
M4.1	Tal daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparkar og landskapsvern-område				
	-veg	0	0	0	10 900 daa
	-jernbane og luftfart	0	0	0	Ingen
M4.2	Tal daa inngrep i eller nærføring til naturreservat				
	-veg	0	0	270 daa	2 930 daa
	-jernbane og luftfart	0	0	0	Om lag 3 daa
M4.3	Tal prosjekt med særst stor negativ konsekvens for naturmiljø				
	-veg	0	1 stk	1 stk	
	-jernbane og luftfart	0	0	0	Ingen
M4.4	Tal på utbetra registrerte konflikthar mellom transportnett og biologisk mangfald				
	-veg	31	52	179	
	-jernbane ¹ og luftfart				Foreløpig usikkert

¹ Jernbaneverket gjennomførte i 2010 kartlegging av konflikthar mellom biologisk mangfald og det eksisterande jernbanenettet. Analysing av kartlegginga er sett i gang og skal vere ferdig i 2010. Talet på konflikthar vil bli fastsett når analysane er ferdige. Det er i Jernbaneverkets Handlingsprogram avsett midlar til avbøtande tiltak i perioden 2014–2019.

Det blir ikkje ferdigstilt prosjekt med inngrep/nærføring til naturreservat i 2010–2011. Prosjektet rv 36 Stranda grendevag i Telemark har særst stor negativ konsekvens for naturmiljø.

Etter to år er 52 av 179 registrerte konflikthar utbetra. I tillegg kjem tiltak med bakgrunn i forskrift om rammer for vassforvaltinga.

Arbeidet med å integrere omsynet til natur- og kulturmiljø, dyrka jord og estetikk ved bygging av ny veg vil bli vidareført. Intensjonane i Den europeiske landskapskonvensjonen skal implementerast i Statens vegvesen si verksemd, både i byar og tettstader og i det landlege landskapet. Handlingsplanar med tiltak for å avgrense og nedkjempe spreiding av framande artar skal utarbeidast. Ar-

beidet med å kartleggje villreinen sin bruk av Hardangervidda/Nordfjella vil bli vidareført. Innanfor ramma til drift og vedlikehald av vegetasjon blir tiltak i byar og tettstader prioriterte.

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 m.fl. Transportetatane, Avinor AS, Sandefjord Lufthavn AS og Rygge sivile lufthavn AS følgjer opp strategien.

Avinor har eit fleirårig prosjekt for kartlegging av biologisk mangfald. Kartlegginga av lufthamnene skjer i ei rekkefølge prioritert ut frå omsyn til naturverdiar og planlagde byggeaktivitetar. Lufthamnene som er kartlagde blir følgd opp med forvaltningsplanar.

Generelt har mange lufthamner viktige opne markshabitat som er leveområde for mange artar, også truga artar. Lufthamnene utgjer dermed viktige erstatningsbiotopar for slike naturtypar.

Vass- og grunnureining

Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Vidare er det påvist påverknad på grunnvatn og overflatevatn. Det kan derfor finnast konflikthar

mellom omsyn til trafikktryggleik og framkomsttilhøve på den eine sida og miljøtilhøve på den andre. Saltbruken på vegnettet har auka dei seinare åra. I sesongen 2008/2009 blei det nytta 200 000 tonn salt på norske vegar, jf. omtale under programkategori 21.30 Vegformål.

Avinor AS prøver å nytte dei mest miljøvenlege, godkjente baneavisingsskjemikaliar og gjenomfører miljørisikovurderingar ved kjøp av desse. Vidare blir det stilt strenge miljøkrav til kva for flyavisingsskjemikaliar som ein tillet å nytte ved Avinor sine lufthamner. Samla miljøbelastning (tonn KOF) har gått kraftig ned. Miljørisikoanalysane som blei gjennomførde i 2009 ved alle regionale og mellomstore lufthamner, viser m.a. at det er fleire lufthamner som har sårbare resipientar (naturområde, grunnvatn m.m.). Det vil bli vurdert om belastninga på resipientane bør overvakast betre.

For å sikre at kjemikaliar som blir nytta av Jernbaneverket både er tilpassa sporfelt og er miljøvenlege, blei det hausten 2009 sett i gang ein prosess for å lage ein rammeavtale for kjemikaliar. Rammeavtalen vil gjennom dei gitte krava gi føringer for kva for produkt Jernbaneverket kan bruke.

Kulturminne og dyrka jord

Tabell 6.15 Etappemål: Avgrense inngrep i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord.

		Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	Venta verknad i HP 2010–2013	Venta verknad i NTP 2010–2019
<i>Indikatorar</i>						
M5.1	Kulturminne som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg (stk)					Nokre inngrep venta
	-veg		7	17	80	164
	-jernbane		0	0	0	0
	-luftfart		1	0	0	0
M5.2	Tal daa kulturmiljø som går tapt eller får redusert kvalitet som følge av nyanlegg					Nokre inngrep venta
	-veg		0	0	40	473
	-jernbane		0	0	0	0
	-luftfart		0	0	0	0

Tabell 6.15 Etappemål: Avgrense inngrep i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord.

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	Venta verknad i HP 2010–2013	Venta verknad i NTP 2010–2019
M5.3	Tal daa dyrka jord til transportformål				Nokre inngrep venta
	-veg	258	500	1 300	5 510
	-jernbane	0	0	62,3	355
	-luftfart	0	0	0	0
M5.4	Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentleg som følgje av nyanlegg (daa)				
	-veg	0	0	0	0
	-jernbane	0	0	0	0
	-luftfart	0	0	0	0

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det rekna med ein del inngrep. Det vil bli inngrep i eller nærføring til 7 verna eller føreslått verna kulturminne og 258 daa dyrka jord som følgje av prosjekta som er planlagt opna for trafikk i 2011.

Det blir ikkje gjort inngrep i verna eller føreslått verna kulturmiljø eller nasjonalt viktig kulturlandskap i 2011. Arbeidet med å integrere omsynet til natur- og kulturmiljø, dyrka jord og estetikk ved bygging av ny veg vil bli vidareført. Intensjonane i Den europeiske landskapskonvensjonen skal implementerast i Statens vegvesen si verksemd, både i byar og tettstader og i det landlege landskapet. Objekta i Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne som er i statleg eie vil bli ivaretekne. Det er freda i alt 85 objekt i statleg eige. Av desse er 31 i drift.

Ingen jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2011, har medført inngrep eller nærføring i kulturminne, kulturmiljø, dyrka jord eller til viktige kulturlandskap.

6.2.5 Universell utforming – alle skal med

Regjeringa legg prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for arbeidet sitt. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det eit hovudmål at «*Transportsystemet skal være universelt utformet*».

Alle har same rett til å delta i samfunnet. At det er mogleg å flytte seg rundt enkelt, effektivt og trygt 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 vil derfor utvikle og leggje til rette transportsystemet slik at flest mogeleg blir sikra ein god mobilitet og at ein i størst mogeleg grad unngår individuelle spesialløysingar.

Slik omgrepet universell utforming er definert i lov om forbod mot diskriminering på grunn av nedsett funksjonsevne, skal infrastruktur og transportmiddel utformast slik at kollektive transportløysingar, 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 finnast hjelpemiddel eller assistanse.

All ny infrastruktur og store fornyingar som Statens vegvesen, Jernbaneanlegget, NSB AS og Avinor AS har ansvaret for, skal tilfredsstille krava som blir stilte til universell utforming. 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. I 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.

For å sikre brukarmedverknad har Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS brukargrupper. Jernbaneverket leier kontaktgruppa for funksjonshemma i tog, der representantar for menneske med nedsett funksjonsevne deltek saman med NSB og Flytoget. I kontaktgruppa blir m.a. prioriteringar, internasjonalt regelverk og konkrete praktiske utfordringar i reisekjeda, drøfta. NSB arbeider for å finne løysingar som sikrar universell utforming på relevante tenester og produkt. Vidare arbeider selskapet med å gjere gammalt materiell meir tilgjengeleg og nytt materiell universelt utforma. Dei funksjonshemma sine organisasjonar har vore involverte og har kome med nyttige og viktige innspel i dette arbeidet. Avinor og representantar for menneske med nedsett funksjonsevne samarbeider om å finne gode løysingar for ombordstiging i fly.

Frå 01.01.2010 gjeld nye reglar for utforming av bussar. Før ei forskrift om universell utforming av rullande materiell kan fastsetjast, må Kommissjonsvedtak 2008/164/EF om teknisk spesifikasjon for samtrafikkvegne som gjeld personar med redusert mobilitet i det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog og lyntog, bli innlema i EØS-avtalen. Når dette vil skje, er enno ikkje avklart.

Oppfølging av målet om universell utforming

Regjeringa har sett som mål for planperioden 2010–2019 at kollektivtransportsystemet skal bli meir universelt utforma. Både gjennom lover og regelverk og gjennom fysiske tiltak finansiert over statsbudsjettet vil regjeringa sjå til at målet blir nådd. Det er utvikla eit sett med indikatorar som skal måle om og i kva for grad målet vil bli nådd i planperioden, jf. tabell 6.16.

Statens vegvesen har frå og med 2010 ansvar for om lag 6 500 busshaldeplassar og knutepunkt. I perioden 2010–2013 reknar Statens vegvesen med å kunne oppgradere om lag 60 knutepunkt og om lag 800 haldeplassar på riksvegnettet til universell utforming, medan om lag 100 kollektivknutepunkt og 1 500–2 000 haldeplassar vil bli oppgraderte i tiårsperioden. I 2010 planlegg Statens vegvesen å ferdigstille 6 av knutepunkta og 79 av haldeplassane på riksvegnettet etter prinsippa om universell utforming. I 2011 er det lagt opp til at 8 knutepunkt og 261 haldeplassar blir oppgraderte til universell utforming.

Jernbaneverket har kartlagt behov for tiltak på stasjonar som tilfredsstiller de ulike nivåa for tilgjengelegheit eller universell utforming. Dette arbeidet blir lagt til grunn for ei prioritering av ressursbruk. Jernbaneverket skal i løpet av 2010 gjennomføre ei registrering som gir ein oversikt over tilstanden for den einskilde stasjon og dei grupper av tiltak som er nødvendige. Kriteriegrunnlaget og metoden for å rekna indikatorane for jernbane, slik at ein kan eintydig måle kor mange av stasjonane som er tilgjengelege og/eller universelt utforma, vil vere klart hausten 2010. Deretter skal det gjerast ei konkret registrering og innsamling av data for alle stasjonane.

Tilgjenge må målast for det einskilde element på vegen frå ein kjem til stasjonen og heilt fram til der ein går om bord i toget. Viss eitt ledd i denne kjeda sviktar, som t.d. for høg terskel, for bratt rampe eller berre trapp opp til plattform, så er stasjonen ikkje tilgjengeleg. Desse elementa skal kartleggjast for kvar stasjon og kan gi betre prioritering av rekkjefølgja av forbetringstiltaka.

I 2011 planlegg Jernbaneverket å gjere fire stasjonar tilgjengelege og tre stasjonar universelt utforma. I tillegg skal Jernbaneverket hausten 2010 installere eit pilotanlegg på Oslo S for universelt utforma informasjonsanlegg. Dette vil bli evaluert i 2011. Alle nye toganvisarar på plattformene vil vere lagde til rette for også å gi informasjon over høgtalar. Ein nærare omtale av Jernbaneverkets planer for 2011 er gitt i del II, kap. 1350 Jernbaneformål.

Indikatorar for å følgje arbeidet med universell utforming på lufthamnene er under utvikling. Samferdselsdepartementet arbeider med å utarbeide ei ny forskrift med heimel i luftfartslova som fastsett krav om universell utforming for norsk luftfart. Når ny forskrift er vedteke, vil Samferdselsdepartementet be Avinor utarbeide ein handlingsplan for korleis forskrifta skal oppfyllest. Etablering av kriteria for indikatorane vil vere ein integrert del av dette arbeidet.

Arbeidet med universell utforming i Avinor følger dei krav som ligg i Plan- og bygningsloven og andre relevante reglar. Reglane om universell utforming blir nytta i samband med nybygg eller ombyggingar av flyplassane. I første rekkje omfattar dette terminalbygg, men også tårn av omsyn til eigne tilsette. I Avinors prosjektadministrative handbok er det teke inn sjekklister som skal sikre at universell utforming blir ivareteke i innleiande fasar i byggeprosessen. I tillegg til heisar og «låge» tersklar omfattar omgrepet universell utforming sløyfer/ leieliner, lys, merking, skilting, regulerbar høgde på skrankar og billettautomatar.

Avinor har ikkje gjort ei fullstendig kartlegging av status på den einskilde lufthamn. Det er planlagt å revidere heftet «Kvalitetsplan for hele flyreisen» som er utarbeidd i samarbeid med flyselskapa og dei funksjonshemma sine organisasjonar. Ein slik kartlegging vil sjåast i samanheng med resultatet av departementet sitt arbeid med forskrift om universell utforming. Universell utforming er ivareteke for gjennomførte og planlagde nybygg og ombyggingar på lufthamnene Alta, Stavanger, Bergen, Kristiansand, Kirkenes og Kristi-

ansund. Eit kompensierende tiltak som Avinor har ansvaret for, er assistansenesta på lufthamnene. Tenesta sikrar at alle grupper reisande kan gjennomføre reisa på en eigna måte.

Statens vegvesen har frå og med 2010 ansvar for 18 riksvegferjesamband. For riksvegferjedrifta vil talet på ferjer som er universelt utforma, auke med ei i 2010 til 2011. Dette som følgje av oppstart med anbudsdrift i ferjesambandet Solavågen – Festøya.

Tabell 6.16 Etappemål: Kollektivsystemet skal bli meir universelt utforma i perioden

		Status ved inngang til planperioden	Venta verknad 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	Venta utvikling i NTP 2010–2019
<i>Indikatorar</i>					
U1.1	Del stamruter for kollektivtransport på veg i dei fire største byane som er universelt utforma	Oslo: 16 pst. Bergen: 0 pst. Trondheim: 1pst. Stavanger/Sandnes: 0 pst. Totalt 7 pst.	Aukar	Aukar	Del aukar
U1.2	Del av kollektivknutepunkt som er universelt utforma	14 pst.	Aukar	Aukar	Del aukar
U1.3	Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er tilgjengelege	Sjå omtale i tekst	4 stasjonar	7 stasjonar	Del aukar
U1.4	Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er universelt utforma	Sjå omtale i tekst	3 stasjonar	4 stasjonar	Del aukar
U1.5	Del jernbanestasjonar og haldeplassar der informasjonssystema er universelt utforma	Ingen stasjoner	1 stasjon (Oslo S)	1 stasjon (Oslo S)	Del aukar
U1.6	Del lufthamner som er universelt utforma	Sjå omtale i tekst			Del aukar
U1.7	Del lufthamner der informasjonssystema er universelt utforma	Sjå omtale i tekst			Del aukar
U1.8	Tal ferjer i riksvegferjedrifta som er universelt utforma	30 ferjer	1 ferje	94 pst.	33 ferjer

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 einskilte elementa i reisekjeda. Standard Norge gjennomførte våren 2010 ei kartlegging av standardar som fremmar prinsippa om universell utforming i reisekjeda. På grunnlag av kartlegginga skal det utarbeidast ein rettleiar i bruk av standardar. Kartlegginga vil òg vere til hjelp for å identifisere eventuelle behov for nye standardar som skal dekkje dei delar av reisekjeda som manglar for å sikre universell utforming. Døme på område det kan vere behov for å etablere standardar er krav til varslings 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 Særskilde transporttiltak, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, og kjem i tillegg til dei midlane transportetatane/-verksemdene nyttar frå eigne budsjett. Det har vore løyvd midlar til denne 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. Verkemidla, både innafor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar, blir betre samordna. Det er krav om ein lokal eigendel på minst 25 pst. Vegdirektoratet administrerer ordninga. Enkle og kostnadseffektive løy-

singar skal prioriterast og innsatsen konsentrerast til trafikkunge strekningar og knutepunkt.

Etter søknad tildeler Vegdirektoratet årleg midlane til kommunar og fylkeskommunar. I 2009 mottok Statens vegvesen søknader om 110 ulike tiltak, frå 39 kommunar og 9 fylkeskommunar. Det totale søknadsbeløpet var om lag 120 mill. kr. Det er ei utfordring at fleire av søkjarane som får tildelt midlar, ikkje klarer å fullføre prosjekta innafor søknadsåret. Det er fleire grunner til dette, m.a. anbudsprosessar og mangel på planressursar i kommunane, og at tiltaka kan utløyse behov for nye reguleringsplanar og detaljplanar. Vegdirektoratet har sett i verk fleire tiltak for å bidra til raske gjennomføring, m.a. er det lagt opp til raske avklaring og tildeling av midlar frå Vegdirektoratet. Søkjarar som tidlegare har vist god gjennomføringsevne, er til ein viss grad prioriterte i fordelinga av midlane. Ein relativt betydelig del av løyvinga til tilskot til tilgjengelegheitstiltak har likevel stått ubrukt ved slutten av året ho blei løyvd. Samferdselsdepartementet foreslår derfor å redusere løyvinga til 42 mill. kr i 2011.

6.3 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 samfunnstryggleik 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.

Oppgaver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal prioritert innan etatane sine ordinære budsjett og inngå som integrerte delar 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, analyser, planverk og samøvingar, til transportberedskapsordninga og til øvingar innan luftfart, post, elektronisk kommunikasjon og hamner.

Tiltak på strategisk nivå

På bakgrunn av det overordna målet for samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren har departementet formulert fire strategiske utgangspunkt for arbeidet. Desse kjem m.a. fram i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» utgitt av Samferdselsdepartementet hausten 2009:

- Sektoren skal kontinuerleg arbeide med forebyggjande 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.
- Sektoren skal utvikle gode arenaer for læring og gjensidig erfaringsoverføring.
- Sektoren skal kontinuerleg arbeide for ei samordna beredskapsplanlegging og krisehandtering nasjonalt og gjennom deltaking i internasjonalt arbeid.

For å ivareta det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovafor, vil departementet, etatar og verksemder fortsetje å leggje vekt på arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar, som oskehendinga våren 2010 der luftfarten blei heilt eller delvis stansa, blir lagt til grunn for forbetringar i planverk. Kunnskapsgrunnlaget for arbeidet vil bli styrkt m.a. gjennom resultata frå prosjektet «Krisescenario i samferdselssektoren (KRISIS)» som blir avslutta i 2010. I 2010 gjennomfører departementet også prosjektet «Sektorovergripande beredskapsplanar». Formålet med dette prosjektet er å identifisere område kor underliggende etatar og tilknytte verksemder kan ha fordelar av eit tettare samarbeid innan beredskap. Oppfølginga av prosjekta, strategien for samfunns-

tryggleik og beredskap og Nasjonal transportplan 2010–2019 vil gi retning for nye prosjekt og utgreiingar.

Samferdselsdepartementet vil også i 2011 halde halvårlege kontaktmøte med etatane og verksemdene, halde møte i departementet sitt rådgjevande forum for sivil transportberedskap og med fylkeskommunane. Deltaking i samfunnstryggleiks- og beredskapsaktivitetar med andre nasjonale styresmakter og innan EU og NATO vil bli vidareført.

Særskilde utfordringar

Det nasjonale risiko-, sårbarheits- og trusselbiletet er stadig breitt og samansatt. Naturhendingar og klimaendringar, terror, pandemiutbrot og bortfall av kritisk infrastruktur utgjer delar av dette biletet. I KRISIS-prosjektet er fleire krisescenario identifisert og drøfta.

Klimaendringar og risiko for naturhendingar utgjer faktorar samferdselssektoren må ta omsyn til i beredskapsplanlegginga. Klimaendringane fører til auka flaum- og skredrisiko, og dette må vurderast i samband med utbyggingsprosjekt i samferdselssektoren. Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier er tiltak og ressursar som må tilpassast utfordringar som klimaendringane fører med seg. Våren 2010 fekk ei naturhending med vulkanutbrot på Island store konsekvensar for luftfarten, da luftrommet i ein periode var heilt eller delvis stengt på grunn av oskeskyar. Mange samfunnssektorar blei påverka og hendinga ga ei påminning om sårbarheita ved bortfall av transport.

Terrortrusselen er framleis til stades i Europa. Samferdselsdepartementet følgjer opp internasjonale krav og regelverk på dette området, særleg innan luftfart, og vurderer terror som eit relevant scenario i sine risiko- og sårbarheitsvurderingar og prosjekt.

I 2009 ga utbrotet av influensa A (H1N1) aktualitet til pandemiplanlegginga i Noreg. Konsekvensane av influensa A blei ved dette utbrotet ikkje så alvorlege som først frykta her til lands, men samferdselssektoren vil bli påverka om ein framtidig pandemi får eit større omfang. Planar for å kunne oppretthalde drift, om enn på eit redusert nivå, er viktige i alle delar av sektoren.

Scenario med bortfall av kritisk infrastruktur, uavhengig av om orsaka er ei tilsikta hending som terror og sabotasje, eller utilsikta hending som ulykke eller naturkatastrofe, må liggje til grunn for beredskapsplanlegginga i både transport og ekomsektoren. Storulykker, energitryggleik og IKT-tryggleik gir også utfordringar og problem-

stillingar som samferdselssektoren kan kome til å møte. Ein kan heller ikkje sjå bort i frå kriser av tryggleikspolitisk eller militær karakter. EU arbeider med oppfølging av eit direktiv om identifisering og tiltak for sikring av europeisk kritisk infrastruktur, mot alle type hendingar. Justis- og politidepartementet leier arbeidet med å implementere direktivet i Noreg, og Samferdselsdepartementet vil i 2011 følgje opp dette på sitt område.

6.4 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 av reiser med kollektive transportmiddel aukast, samtidig med at biltransporten blir dempa. Personreiser, spesielt i rushtida, må derfor overførast frå personbil til kollektivtransport. I tillegg må det leggjast til rette for at færre treng å bruke bil. I tillegg vil regjeringa sikre gode kollektivløysingar i distrikta.

Dei totale påstigingstala for kollektivtransport auka med 2,2 pst. frå 2008 til 2009 og var samla sett på 484 millionar i 2009. Buss i by hadde ein trafikkvekst på 5,2 pst. og drog opp det totale talet for buss med 3 pst. samtidig som fylkesover-skridande ruter hadde ein liten nedgang. Passasjertalet med bane auka med 1,3 pst., sjølv om jernbane hadde ein liten tilbakegang etter fleire år med sterk vekst. Den auka bruken av kollektive transportmiddel harmonerer med endringane i ruteproduksjonen, målt både i setekilometer og utkøyrtdistanse.

Trass i ein reduksjon i passasjertalet for båt på 3,1 pst. auka transportarbeidet målt i passasjerkilometer med 3 pst. Ein reknar med at auken i gjennomsnittleg reiselengd som dette medførte, er noko av grunnen til at billettinntektene auka med 6 pst., på same tid som passasjertalet fall.

Gjennomsnittleg reiselengd er av naturlege årsaker kortare i byområda. Sjølv med ein auke frå 6 km til 7 km i byområda blei dermed reiselengda litt redusert for busspassasjerar totalt sett.

Dei offentlege kjøpa av transporttenester auka med 4,1 pst. frå 2008 til 2009. I byområda var auken på 13,7 pst. I dei siste fem åra er offentlege kjøp i byområda nesten fordobla.

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 betre 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 framkome.

Både staten og regionale styresmakter har eit ansvar for kollektivtrafikken. 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. Fylkeskommunane har ansvar for den lokale kollektivtransporten. I 2009 hadde fylkeskommunane i overkant av 8 mrd. kr i utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjetter, ein auke på 15 pst. frå året før. Den fylkesvise fordelinga av utgifter i 2009 er vist i tabell under programkategori 13.70.

(i 1 000 kr)

	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
Kjøp av persontransport med tog	1 740 200	2 220 100	27,6
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	8 355 300	9 240 800	10,6
Kollektivtiltak over vegbudsjettet infrastruktur	65 000	125 000	92,3
Særskilte tilskot til kollektivtransport	429 100	513 100	19,6
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	10 589 600	12 099 000	14,3

Regjeringa ønskjer å sørgje for eit godt kollektivtilbod. For løyvingar som har direkte verknad for kollektivtransporten gir budsjettframlegget for 2011 ein auke i løyvingane på 14,3 pst. frå saldert budsjett 2010. Også flyrutetenester, sjøtransportenester og riksvegferjetenester utgjer ein viktig del av transporttilbodet der staten løyver midlar til kjøp, og er m.a. omtalt under del III «Kjøp av samferdselstenester».

Statens vegvesen gjennomfører tiltak på riksvegane som gjer det enklare å bruke kollektivtransport. Dette gjeld i særleg grad utvikling av universelt utforma knutepunkt og haldeplassar. To store knutepunkt, Oslo S Vaterland og Lysaker, blei oppgraderte etter prinsippa for universell utforming i 2009.

På vegbudsjettet blir det foreslått å løyve 125 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming, ein auke på over 90 pst. frå 2010. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere haldeplassar og knutepunkt. I tillegg er det sett av midlar til m.a. bygging av kollektivfelt. I perioden 2010–2013 vil det bli etablert om lag 9 km kollektivfelt, i hovudsak langs innfartsårene til Oslo. I 2011 er det venta at 1 km kollektivfelt vil bli opna for trafikk. I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt å oppgradere 795 haldeplassar langs riksveg. I 2011 er 261 haldeplassar venta oppgradert.

Regjeringa er oppteken av å sikre eit godt og stabilt jernbanetilbod. Det er foreslått å løyve 2,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontogtenester i 2011. Dette er ein auke på 472 mill. kr eller om lag 27 pst. frå saldert budsjett for 2010. I tillegg til å oppretthalde dagens tilbod med NSB AS, omfattar statens kjøp av persontransporttenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekninga Oslo – Karlstad – Stockholm.

Samferdselsdepartementet og NSB AS forhandlar også om ein ny langsiktig rammeavtale frå 2012. Eit viktig spørsmål i forhandlingane er innfasing av nye tog og gradvis betring av togtilbodet etter kvart som nødvendige infrastrukturforbetringar kjem på plass.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane til veg og jernbane er gitt i del II i proposisjonen.

Statens særskilde tilskot til kollektivtransport omfattar fleire tiltak; belønningsordninga, tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge, kollektivtransport i distrikta, forsøksprosjekt med samordning av bestillingstransport og tilrettelagd transport (TT-tenesta), elektronisk billettering og nasjonal reisplanleggjar. I alt blir det foreslått å løyve 513,1 mill. kr til

desse tiltaka i budsjettet for 2011, ein auke på om lag 20 pst. frå saldert budsjett 2010. Særskilde transporttiltak er nærmare omtalt under kap. 1330, post 60, i del II i proposisjonen.

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. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til at løyvinga til belønningsordninga skal doblast i perioden 2010–2013. For 2011 er det sett av 431,1 mill. kr til ordninga. Det er ein auke på nær 30 pst. frå saldert budsjett 2010.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. 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. Det er sett av 42 mill. kr til ordninga i 2011.

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. Det er i 2011 sett av 20 mill. kr til ordninga.

I 2009 oppretta regjeringa eit treårig forsøksprosjekt med samordning av bestillingstransport og tilrettelagd 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. I 2011 er det sett av inntil 15 mill. kr for å vidareføre prøveprosjekta og finansiere evalueringa av ordninga.

I 2011 vil det bli sett av inntil 5 mill. kr på kap. 1330, post 60, for å halde fram arbeidet med ei nasjonal eining for administrasjon av elektroniske billettsystem og ein nasjonal reisplanleggjar. Arbeidet skjer i samarbeid med regionale styresmakter.

6.5 Intelligente kommunikasjonsløyser

Ved handsaminga av Nasjonal transportplan våren 2009 fatta Stortinget dette vedtaket: «Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til at det tas i bruk intelligente kommunikasjonsløyser (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten

i de store byområdene», jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

M.a. på denne bakgrunn publiserte Samferdselsdepartementet i februar 2010 ein revidert ITS-strategi. I strategien blir det lagt vekt på ei tydeleg rolledeling, klar ansvarsinndeling og kunnskapsoppbygging. Det går også fram at ITS-løysingar skal støtte opp under dei etablerte måla i transportpolitikken, og at tiltak på området må vurderast i lys av dette. Vidare går det fram at Samferdselsdepartementet normalt ikkje vil etterspørje konkrete løysingar på området, men overlate dette til ulike etatar og selskap. I nokre tilfelle, særleg på kollektiv- og trafikktryggleiksområdet, vil Samferdselsdepartementet likevel kunne ha eit spesielt ansvar for å etterspørje løysingar.

På ITS-området er det eit stort og globalt engasjement for å utvikle nye løysingar, både blant private og offentlege aktørar. Med bakgrunn i venta auke i gods- og persontransport meiner t.d. EU-kommisjonen at det vil vere nødvendig med auka bruk av ITS.

I 2008 presenterte kommisjonen ein handlingsplan, ITS Action Plan, som gjeld for åra fram mot 2014. Initiativet frå kommisjonen har m.a. bakgrunn i at ressursbruken på dette området tidlegare ikkje har vore god og tydeleg nok, og det har ofte teke lang tid før nye og gode løysingar har blitt tekne i bruk.

Handlingsplanen er følgt opp med eit direktiv. I dette direktivet har kommisjonen sett opp desse prioriterte områda:

- optimal utnytting av veg-, trafikk- og reiseinformasjon
- god trafikkflyt og effektiv logistikk
- ITS-applikasjonar for trafikktryggleik og samfunnstryggleik på veg
- integrering av køyretoy og infrastruktur.

Noreg har tidlegare støtta arbeidet med den aktuelle handlingsplanen, og legg opp til å støtte vidare implementering på dette området.

Fleire norske aktørar har utvikla teknologi innan ITS, og har opparbeidd seg ein stor internasjonal marknad. Ikkje minst gjeld dette teknologi knytt til bompeng einnkrevjing og system innan maritim ITS. Fleire av desse verksemdene er tilslutta ITS Noreg som samlar interessene innanfor alle transportformer, bane, luft, sjø og veg. ITS Noreg blei stifta i 2004 som ein ideell organisasjon, og har no om lag 70 offentlege og private verksemdar som medlemmer. ITS Noreg følgjer m.a. utviklinga på dette fagområdet og deltek i samarbeid om harmonisering av ITS internasjonalt. Organisasjonen utfører eit viktig arbeid for å

nå politiske målsetjingar under Samferdselsdepartementets område.

Tidlegare har delar av midlane i ITS Noreg blitt nytta til å utvikle eit spesielt rammeverk – Arktrans – som har vore under utvikling sidan 2002. Det er no lagt opp til ein større grad av kommersialisering av Arktrans. ITS Noreg vil i framtida innrette arbeidet noko breiare og vri innsatsen meir mot å utvikle moglegheiter for norske verksemdar på verdsmarknaden.

For 2011 er det foreslått å tildele 1,4 mill. kr til ITS Noreg, jf. omtale under kap. 1300, post 71 Tilskot til trafikktryggleiksformål i del II.

6.6 Kjøp av samferdselstenester

Statleg kjøp av samferdselstenester blir i dei fleste tilfella 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 i 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 statleg kjøp av bedriftsøkonomisk ulønsame flyruter (kap. 1310) og kjøp av persontransporttenester med tog (kap. 1351). Via Statens vegvesen kjøper staten også tenester i riksvegferjedrifta (kap. 1320, post 72) frå ulike ferjeselskap. Gjeldende avtale med Hurtigruten ASA for perioden 2005–2012 blei inngått for å sikre eit godt transporttilbod på strekninga mellom Bergen og Kirkenes (kap. 1330, post 70). For å utføre bedriftsøkonomisk ulønsame tenester som ligg innfor 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 2009	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innanlandske flyruter	588 767	629 200	692 600	10,1
1320		Statens vegvesen				
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	1 656 212	436 000	446 400	2,4
1330		Særskilde transporttiltak				
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strek- ninga Bergen – Kirkenes	315 526	298 000	291 100	-2,3
1351		Persontransport med tog				
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 968	1 740 200	2 220 100	27,6
1370		Posttenester				
	70	Kjøp av post- og banktenester	518 000	497 000	345 000	-30,6
Sum kjøp av tenester			4 736 473	3 600 400	3 995 200	11,0

For kap. 1320, post 72, inngår i rekneskapen for 2009 også dei riksvegferjesambanda som frå 01.01.2010 blei overførte frå staten til fylkeskommunane i samband med forvaltningsreforma.

I 2010 er det etter saldert budsjett løyvd 26,7 mill. kr til kjøp av innanlandske flyruter, jf. Prop. 106 S/Innst. 301 S (2009–2010). Vidare er løyvinga til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes auka med 26,2 mill. kr og løyvinga til kjøp av riksvegferjetenester redusert med 0,7 mill. kr, jf. Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010).

I statsbudsjettet for 2011 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 4 mrd. kr, ein auke om lag 395 mill. kr eller 11 pst. samanlikna med saldert budsjett 2010.

Den største ordninga for statleg kjøp av samferdselstenester er kjøp av persontransporttenester med tog. Om lag 55 pst. av heile beløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2011, 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. Frå 2011 inngår også kjøp av persontran-

sport på Bratsbergbanen, i første omgang for ei prøveperiode framtil april 2013.

Løyvinga til kjøp av innanlandske flyruter er auka med 10,1 pst. frå saldert budsjett 2010 til 2011. Nye anbudskontraktar for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms tok til å gjelde 01.04.10. Dei nye kontraktane medfører eit høgare kompensasjonsbehov samanlikna med dei kontraktane som galdt til 31.03.10.

Løyvingane til kjøp av riksvegferjetenester blir auka med 10,4 mill. kr frå 2010 til 2011.

Avsett løyving for 2011 er i tråd med opphavleg avtale for kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes frå 2005. 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).

For å dekkje utgiftene til dei ulønnsame leveringspliktige post- og banktenestene vil staten også i 2011 kjøpe post- og banktenester. I tråd med gjeldande prinsipp for utrekning av kjøpsbeløp er løyvinga redusert med 152 mill. kr frå 2010.

Dei ulike kjøpsordningane er nærmare omtalt under dei respektive programkategoriane og kapitla i del II i proposisjonen.

6.7 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. Oppfølging av nordområdestrategien er òg ein del av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

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 framtidas transportbehov.

E6 Vest for Alta er eit prosjekt som i tidlegare periodar har vore drive fram gjennom utbygging av meir eller mindre korte delstrekningar. For å få ei mest mogeleg rasjonell framdrift er det sett av midlar på ein eigen post på vegbudsjettet til prosjektet. For 2011 er løyvinga på 110 mill. kr. Eit viktig prosjekt i regjeringas nordområdestrategi, og eit prosjekt i Nasjonal transportplan 2010–2019 er E105 Storskog – Hesseng. E105 er einaste vegsamband mellom Noreg og Russland, og er venta å bli viktigare etter kvart som samhandelen med Russland aukar. Begge land er i ferd med å utbetre vegane mot grensa. Når desse planane er gjennomførde, vil vegen vere oppgradert på begge sider. Det er foreslått å starte parsellen Storskog – Elvenes i 2011. Det er i tillegg sett av midlar til rassikring og til gjennomføring av utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddutvidingar, fjerning av flaskehalsar og utbetring av særleg trafikkfarlege punkt. Tiltak på vegnettet er nærare omtalt i del II i proposisjonen.

Regjeringa styrkjer jernbanen i nord. Kapasiteten på Ofotbanen har blitt forsterka med det nye kryssingssporet på Straumsnes stasjon. Kryssingssporet blei teke i bruk i august 2010 og kan nyttast av godstog inn til 750 m. Utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen inneber at kapasiteten og driftsstabiliteten blir betre. Fjernstyringa på delstrekninga Grong – Eiterstraumen skal etter planen vere ferdig i 2010, medan arbeida på delstrekninga Eiterstraumen – Bodø vil bli vidarefør-

de så snart det er avklara kva slags type signalsystem som skal inngå i prosjektet. Prosjektet Bodø godsterminal som sist blei omtalt i Prop. 127 S (2009–2010), omfattar ombygging av eksisterande godsterminal i Bodø for å kunne doble godskapasiteten innan 2020. Prosjektet blei starta sommaren 2010 og er planlagt å vere ferdig i 2012. Tiltak på jernbane er nærare omtalt i del II i proposisjonen.

Regjeringa vurderer fleire tiltak for å styrkje lufthamnene og flyrutetilbodet i Nord-Noreg. Avinor AS har som ein del av oppfølginga av St.meld. nr. 16 Nasjonal Transportplan 2010–2019, utarbeidd ein rapport på oppdrag frå Samferdselsdepartementet om eit prosjekt for å fjerne terrenghindringar aust for rullebanen ved Kirkenes lufthamn, Høybuktnoen. Rapporten har vore på høyring. Samferdselsdepartementet vurderer no saka.

Det blir vidare arbeidd lokalt med å finne lokalisering for ei ny lufthamn i Hammerfest på grunn av vanskelege operative tilhøve på dagens lufthamn. Avinor har medverka fagleg og praktisk i gjennomføringa av eit vèrmålingsprosjekt på Grøtnes, sør for Hammerfest. Det blir no arbeidd med å analysere data som er samla inn. Departementet vil kome attende til saka når resultata er klare.

Samferdselsdepartementet lyste 17.09.2009 ut anbod i heile EØS-området på drift av to ruteområde i Finnmark og Nord-Troms. Resultatet av denne anbodskonkurransen blei dyrare enn venta. For å oppretthalde eit godt regionalt flytilbod i Nord-Noreg er løyvinga for 2010 til statleg kjøp av flyruter auka med 26,7 mill. kr, jf. Prop. 106 S/Innst. 301 S (2009–2010).

Regjeringa støtter initiativet om ein internasjonal transportkorridor over Narvik hamn (NEW-korridoren). Korridoren knyt austkysten av USA til det russiske og kinesiske jernbanenettet over Narvik hamn, Ofotbanen og jernbanenettet i Sverige og Finland. Det er nedsett ei arbeidsgruppe under leiing av kinesiske transportstyresmakter. Gruppa hadde sitt første møte i Beijing i januar 2010 og tek sikte på å møtast minst ein gang i året. Arbeidet med NEW-korridoren blir også følgd opp gjennom Nordlege dimensjons partnerskap for transport og logistikk.

Transportetatane har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sett i gang ein særskild gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområda. Det skal gjennomførast ei strategisk utgreiing av transportbehov og infrastruktur som omfattar alle transportformene og som har eit tidsperspektiv ut over 2020. Utgreiinga skal vere eit fagleg innspel til neste nasjonale transportplan. Dei aktuelle aktørane regionalt og i nabolanda blir trekte med. Første

delutgreiing blir levert i hausten 2010, medan heile prosjektet skal vere ferdig i mai 2011.

6.8 Oppfølging av oppmodingsvedtak

For stortingssesjonen 2007–2008 er det eit vedtak som gjaldt Samferdselsdepartementet (vedtak nr. 402).

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 skuleskyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» er lagt fram for Samferdselsdepartementet.»

Oppfølginga av oppmodingsvedtaket er gjort greie for i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010), jf. St.meld. nr. 4 (2008–2009)/Innst. S. nr. 119 (2008–2009).

I Innst. S. nr. 122 (2009–2010) frå kontroll- og konstitusjonskomiteen går det fram at medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Regjeringa har vurdert, men ikkje har planar om å innføre eit påbud om sitjeplass for skulebarn ved skuleskyss med buss. Medlemene peikar på at formålet med Regjeringa sine vurderingar framleis må vere å endre dagens praksis. Dette fleirtalet skriv vidare «Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere endringer i regelverk for å sikre alle skoleelever rett til sitteplass i skolebussen».

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med dei departement som dette gjeld, gjort ei utgreiing av spørsmål om trygging av barn ved skuleskyss. Som eit resultat av dette vil Samferdselsdepartementet utarbeide forslag til regelverksendringar for det formål å kunne regulere nærmarer forhold som knyter seg til trafikktryggleik ved skuleskyss i buss. Målet for dette lov- og forskriftsarbeidet vil vere å leggje til rette for ei innføring av krav om sitjeplass og bilbelte ved utlysing og inngåing av nye avtalar knytt til skuleskyss.

Særlege tryggingskrav ved skuleskyss bør i utgangspunktet omfatte all transport som fell inn under opplæringslova. Elevar med skyssrett bør også ha same krav til tryggleik uavhengig av om skuleskyssen skjer med eiga skulerute eller in-

tegrert i det ordinære rutetilbodet, og tryggleikskrava bør gjelde for alle elevar i grunnskulen og på vidaregåande skule. Eit krav om sitjeplass ved skuleskyss i buss bør i praksis forståast som ei plikt for fylkeskommunane til å dimensjonere skyssstilbodet ut frå at alle elevar med skyssrett skal ha tilbod om sitjeplass. Fylkeskommunane bør framleis ha eit visst spelerom for lokal tilpassing av tenesta, og til å utforme eit kostnadseffektivt skyssstilbod ut frå lokale forhold. Dei nemnde krava til skuleskyss bør av tekniske og praktiske årsaker ikkje omfatte skuleskyss som skjer med klasse I buss (bybuss).

Det mest hensiktsmessige vil vere å innføre eit krav om sitjeplass og bilbelte ved utlysing av nye anbod og ved start av nye kontraktar mellom fylkeskommunane og busselskapa, men seinast innan starten av skuleåret 2015–2016. Å gi lov- og forskriftsendringar tilbakeverkande kraft på avtalar fylkeskommunane alt har inngått med transportselskap, vil medføre økonomiske og juridiske konsekvensar som gjer at dette ikkje er tilrådeleg. Likeins vil eit generelt krav om ettermontering av bilbelte få eit omfang, og ha praktiske og økonomiske konsekvensar som tilseier at det ikkje bør stillast krav om dette, sjølv om ettermontering kan vere ein mogleg konsekvens for enkelte transportselskap, dersom dei skal kunne oppfylle kravet om bilbelte ved skuleskyss i buss.

Det er fylkeskommunane og kommunane som er ansvarlege for å finansiere skuleskyssordninga. Dei økonomiske konsekvensane og korleis tiltaka eventuelt skal finansierast vil bli nærmarer vurdert i samband med det føreståande regelverksarbeidet. Dei økonomiske konsekvensane vil m.a. vere avhengig av omfanget av dei tiltaka som blir innførte, om innføringa skal skje ved å framskande utfasinga av transportselskapa sin busspark eller ved ettermontering av bilbelte i eldre bussar eventuelt på anna måte, kor lang overgangsperiode som blir gitt til fylkeskommunane for innføring av dei nye krava osv. Det vil bli gjort ei nærmarer vurdering av kva meirkostnadar dei nye påboda vil medføre og korleis inndekning av desse skal skje.

6.9 Styling av store samferdselsprosjekt

Statens vegvesen har meir enn 500 prosjekt under bygging og langt fleire er under planlegging. Også Jernbaneverket har mange prosjekt under bygging og planlegging. Det er derfor viktig å ha oversikt og god styling av prosjekta.

Porteføljestyling o.a.

Som nemnd, har Statens vegvesen meir enn 500 prosjekt under bygging og langt fleire 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.

Statens vegvesen har testa ut porteføljestylingssystemet i 2010, og vil frå 2011 starte å implementere systemet i heile etaten. Dette vil samle sentrale data om prosjekta ein stad, og vil betre moglegheitene for kvalitetssikring av data og analysar av heile prosjektporteføljen, slik at porteføljen kan forvaltast på ein betre måte.

Statens vegvesen sitt 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 lettare å bruke både på små og store prosjekt. Det er gjennomført etterutdanning av sertifiserte prosessleiarar og kurs for vanlege brukarar. Det nye verktøyet er ferdig testa og teke i bruk i 2010 som føresett.

Saman med Statoil ASA og Telenor ASA 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. Retningslinjene og køyrereglane blei testa ut på fleire store vegprosjekt i 2010. Basert på resultatane frå uttestinga vil praktisk styring av uvisse som system i første omgang bli teke i bruk på store prosjekt og/eller på prosjekt der det er identifisert særleg store utfordringar knytt til uvisse.

Utvikling av marknaden

Det er etablert 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 arbeid med å etablere ein nordisk prosjektportal for større prosjekt som alt har starta, og planlagde veg- og jernbaneprosjekt. Samferdselsdepartementet har dessutan teke initiativ som kan trekkje fleire europeiske aktørar til den norske marknaden. Det er òg 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 rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø for ordninga med ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt. Rammeavtalen går ut i 2010. Det er venta ein ny rammeavtale i 2011.

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 ei tidleg fase, normalt før prosjektplanlegging etter plan- og bygningslova tek til. Formålet med ordninga er å sikre tilfredsstillande styring med planlegging av store prosjekt på eit tidleg stadium. Samferdselsdepartementet har i 2010 gjennomført ein ekstern erfaringsgjennomgang av KS1-ordninga i samferdselssektoren. Rapporten konkluderer med at det er både positive og negative sider ved KS1-ordninga. Hovudbiletet er likevel positivt, og syner at det er behov for ei kvalitetssikringsordning etter dagens mønster. Rapporten frå evalueringa inngår som ein del av Samferdselsdepartementets faglege grunnlag ved den komande rulleringa av rammeavtala for den eksterne kvalitetssikringsordninga (KS1 og KS2).

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 konseptvalutgreiing (KVU) frå etaten.

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Finansdepartementet, fastsett retningslinjer for ordninga.

Som grunnlag for neste melding til Stortinget om Nasjonal transportplan vil det bli utført KS1

for om lag 30 vegstrekingar og byar. Kostnadene med konseptvalutgreiing og KS1 i 2011 vil bli på om lag 110 mill. kr.

For større jernbaneprosjekt vil det i 2011 bli utarbeidd konseptvalutgreiing/KS1 for nytt signalsystem, ERTMS, og ein eller fleire (parallelt) konseptvalutgreiingar/KS1 for ny utbyggingsstrategi for heile intercitytriangelet.

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 innafor 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. 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 innafor, dvs. den ramma som etaten har til disposisjon for å gjennomføre prosjektet. 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 innafor samferdsel. Formålet med ordninga er å undersøkje om dei faktiske verknadene er i samsvar med føresetnadene som blei lagt 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 14 prosjekt. For ti 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 ulukkesreduksjon er andre sentrale område der det kan vere endringar samanlikna med føresetnadene. Hovudårsaka til lågare lønsemd enn føresett har vore auka anleggskostnader. Dei første jernbaneprosjekta som vil bli etterprøvde, vil vere nytt dobbeltspor Sandnes – Stavanger og ny godsterminal på Ganddal. Dobbeltsporutbygginga i Vestkorridoren vil bli handtert samla når alle parsellane er ferdig utbygde.

6.10 Entreprenørmarknaden

Statens vegvesen og Jernbaneverket nyttar store delar av sine løyvingar til bygging av infrastruktur og til drift og vedlikehald av denne. Det er derfor viktig at det finst ein velfungerande entreprenørmarknad som gir størst mogleg konkurranse om oppdraga. Strategiar i etatane som sikrar god konkurranse er òg viktig.

Anleggsmarknaden og marknaden for drift og vedlikehald er dominert av dei same entreprenørane. Det er likevel klare skilnader på marknadene. Driftsoppdraga stiller andre krav til entreprenøren sitt nærver over mange år enn tilfellet er for anleggsarbeid. Kompleksiteten og spennvidda i oppgåvene er ulik, og krava, og dermed risikoen, knytt til evna til å handsama ulike høve, m.a. vèrtilhøva, er mykje større i driftsoppdraga.

Erfaringane er at bransjen har stor fleksibilitet i produksjonskapasiteten. Arbeidskrafta i anleggssektoren er mobil, og sjølv mindre verksemdar tek på seg oppdrag over heile landet. Store anleggsprosjekt er derfor ikkje avhengig av lokal arbeidskraft for å kunne gjennomførast. Maskinar er lett tilgjengelege, og i hovudsak ikkje sett på som avgrensande. Totalt sett er det grunn til å tru at det er kapasitet til eit høgare nivå enn i dag innafor vegbygging. Undersøkingar som Maskinentreprenørenes Forening har gjort blant medlemsbedriftene sine, viser ein reduksjon i entreprenørane sine ordreservar, særleg på litt lengre sikt.

Anleggsarbeid

Hovudtyngda av anleggsmarknaden er dominert av offentlege investeringar.

I den norske anleggsmarknaden har dei siste åra fleire mindre og mellomstore entreprenørar

som tradisjonelt har vore underentreprenørar, teke på seg større og meir krevjande oppdrag. Dei inngår i aukande grad kontraktar med Statens vegvesen og Jernbaneverket. Interessea for utbyggingsoppdrag har auka dei siste 1–2 åra, både for store og små entreprisar. Det er fleire entreprenørar i mellomstadiet som konkurrerer med dei store entreprenørane.

Etatane registrerer stigande interesse blant utanlandske entreprenørar for den norske marknaden, og vil stimulere til denne utviklinga ved å leggje til rette for oppdrag som er så store at utanlandske entreprenørar vil delta i konkurransen. I ein slik strategi vil det vere naturleg i nokon grad å vurdere å inkludere prosjektering, bygging, drift og vedlikehald i same oppdrag.

For utbyggingsoppdrag i regi av Statens vegvesen har talet på tilbydarar auka i første kvartal 2010 samanlikna med gjennomsnittet for 2009. Konkurransen om mindre oppdrag (under 30 mill. kr) har vore gradvis aukande frå eit snitt på om lag tre tilbydarar pr. oppdrag i 2007 til om lag sju tilbydarar pr. oppdrag i 2009 og første kvartal 2010. Etter ein periode kor entreprenørane har vore selektive i kva for konkurransar dei deltek, ser ein no at konkurransen har auka. Undersøkingar frå Maskinentreprenørenes Forening støttar dette. Fleire innkomne tilbod har det siste året ligge lågare enn kalkylane til Statens vegvesen. Tek ein omsyn til at konkurransen òg ser ut til å ha auka, er det grunn til å tru at prisnivået på tilboda har «normalisert» seg samanlikna med eit tidlegare særskilt høgt nivå.

Jernbaneverket har i 2010 hatt særskild god deltaking i konkurransar om anleggsoppdrag, uavhengig av storleiken på oppdraget. Kapasiteten innan tunneldriving har auka. Det er forventet mange tilbydarar pr. konkurranse. Ein kan på bakgrunn av dette vente svak prisvekst innafor dette området i 2011. For tyngre betongarbeid kan tilgang på erfarne og godt kvalifiserte arbeidstakarar bli ein faktor som reduserer kapasiteten hos entreprenørane dei nærmaste åra. Generelt er tilgangen på kapasitet og ressursar god hos underleverandørar/entreprenørar.

Driftskontraktar

17 områdevis driftskontraktar blei utlyste i 2010. For kontraktane som er inngått i 2010 var konkurransen uendra og liten, med i snitt under tre tilbydarar på kvart oppdrag. Det er nokre nykomarar i marknaden, både mindre, lokale entreprenørar og svenske entreprenørar. Mesta AS har gitt tilbod på alle driftskontraktane. På sør- og vestlandet har

lokale entreprenørar hevda seg godt i konkurransen.

Særskilt mykje av arbeidet i driftskontraktane blir utført i underentreprise av varierende storleik. Statens vegvesen legg til grunn at meir enn 50 entreprenørar vil vere i stand til å ta ulike oppdrag for etaten ved føremålstenleg oppdeling etter fag, geografi og storleik.

I evalueringsrapporten av konkurransen av Statens vegvesens drifts- og vedlikehaldsoppgåver, omtalar Dovre Group konkurransen innanfor driftsområdet som lite tilfredsstillande, og tilrår fleire tiltak. M.a. på bakgrunn av rapporten frå Dovre Group og Dokument 3:16 (2008–2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehald av vegnettet blir strategiane for drift og vedlikehald gjennomgåtte.

Det har dei siste tre åra vore ein markant kostnadsauke for driftskontraktane. Det er ei rekkje årsaker til dette. Det er krevjande å samanlikne kontraktane, fordi innhaldet i kontraktane er betydeleg endra i tida som er gått. Ein monaleg del av kostnadsauken har truleg årsaka si i at prisnivået for dei første oppdraga var for lågt. Tilboda kan ha vore basert på ei for optimistisk vurdering av både risiko og moglegheiter for kontraktar med andre i området, og i nokon grad undervurdering av kompleksitet og ressursbehov for gjennomføring. Innhaldet i oppdraga er som nemnt endra ved m.a. auka arbeidsomfang og auka krav til kvalitet, noko som medverkar til kostnadsauken.

Det er gitt ein nærmare omtale under Andre saker i Programkategori 21.30 Vegformål i del II.

Asfaltoppdrag

Dei to største entreprenørane har nær halvparten av den totale asfaltmarknaden. Statens vegvesen sine oppdrag, som utgjer om lag 30 pst. av marknaden, er årvisse, godt geografisk fordelt og på eit stabilt nivå. Det er likevel betydelege svingingar frå år til år i dei marknadsdelane som entreprenørane har for Statens vegvesen.

Prisstiginga for asfaltkontraktane i 2010 ser ut til å vere på same nivå som utviklinga i indeksen for asfaltarbeid frå Statistisk sentralbyrå.

Vurdering av marknaden for jernbanespesifikke anlegg

Kapasiteten i marknaden for prosjektering av jernbanetekniske anlegg er ikkje tilfredsstillande. I 2010 har Jernbaneverket motteke 1–4 tilbod pr. konkurranse, avhengig av type anlegg, fag og storleik. Jernbaneverket vil marknadsføre pro-

sjekteringsoppgåvene sine både for norske og utanlandske rådgivarar. Særleg innafor signal og dels innafor anlegg for kontaktleidning er prosjekteringskapasiteten i dag lågare enn venta behov.

Innafor sporbygging har talet på tilbydarar auka til fem i snitt med godt innslag av utanlandske firma. Fleire av desse har vist seg konkurranse-dyktige. Jernbaneverket forventar derfor god tilgang på tilbydarar i 2011.

Tiltak for auka konkurranse og effektivitet

Statens vegvesen og Jernbaneverket tilpassar strategien for oppdrag til marknadssituasjonen med det siktemålet å oppnå best mogleg konkurranse. For utbyggingsoppdrag har det dei seinare åra vore sterkare konkurranse om mindre oppdrag enn om dei større. Konsekvensane av dette har vore ein stor portefølje av mindre oppdrag. Vidare har oppdraga blitt meir detaljerte som følgje av at entreprenørane i liten grad har ønskt å ta på seg risiko. I det alt vesentlege har etatane i dag valt å nytte utføringsentreprise og kontraktar med einingspris. Dette gir i utgangspunktet ei godt balansert risikodeling mellom byggherre og entreprenør. For driftskontraktar har utviklinga, som for utbyggingskontraktane, gått i retning av redusert risiko for entreprenørane og meir detaljerte bestillingar. Det er sett i gang forsøk med å dele driftskontraktane i reine fagkontraktar.

Saman med bransjeorganisasjonane søker Statens vegvesen og Jernbaneverket å utvikle både utbyggings- og driftsoppdraga for å oppnå auka effektivitet og ei optimal risikofordeling. Bruk av totalentreprise, samhandlingskontraktar og kontraktstildeling etter konkurranseprega dialog, vil bidra til dette. Det blir òg arbeidd for å auke bruken av andre kriterium i tillegg til pris ved tilde-ling av oppdrag.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og fylkeskommunane har saman med rådgivar- og entreprenørbransjen oppretta ei gruppe der kompetanseutvikling, kapasitetsutnytting, vidareutvikling av kontraktformer og modellar for gjennomføring er i fokus. Det er indikasjonar på at bygge- og anleggsnæringa har hatt ein svakare produktivitetsvekst enn andre næringar. Det er eit mål å bidra til forbetring gjennom oppdragsbeskrivingar og kontraktutforming.

Det er ønskjeleg å leggje til rette for å sjå utbygging, vedlikeholdstiltak og drift for ei lengre, samanhengande strekning under eitt for å kunne optimalisere tiltaka. Statens vegvesen greier ut ei omfattande entrepriseform på ein om lag 26 mil lang strekning på E6 på Helgeland for ein kon-

traktperiode på 10–15 år. Det blir etablert eit vegutviklingsprosjekt med ansvar for utbygging og utbetring av strekningar med dårleg standard og funksjon, det vil seie dårleg veggeometri og vegkonstruksjon, vedlikeholdsetterslep og manglar ved vegutstyr og gang- og sykkelvegar, busslommer og universell utforming. Kontrakten/kontraktane vil kunne omfatte både prosjektering og bygging av nyanlegg (om lag 50 km), utvikling og utføring av utbetring av vedlikeholdsetterslep (om lag 150 km), periodisk vedlikehold, utskifting og komplettering av vegutstyr og drift av vegen. Koplinga mellom utbygging og drift bør kunne gi eit incitament til å levere både kvalitet og kostnads-gunstige løysingar. Det langsiktige i prosjektet er forventa å kunne gi verdifulle bidrag til erfaringar med kontraktar på forvaltning av vegnett, så vel som impulsar til utvikling av lokal marknad.

Rådgivingsbransjen

Rådgivingsbransjen er bidragsytarar av kompetanse og kapasitet innafor veg- og jernbanesektoren. Det blir gitt bistand til både etatane og entreprenørane innafor områda planlegging, prosjektering, anlegg og byggeleing. Ei framtidig utfordring vil vere å ha god nok kapasitet innafor disse områda.

Den store volumauken innafor veg- og jernbaneutbygging krev noko omstilling og kompetanseoppbygging hos rådgivarane. Langsiktige planar gjer at fleire firma satsar sterkare på samferdsel, og ein kan derfor forventa tre–fem tilbod i konkurransar om store prosjekteringsoppdrag i høve til val av trasé og gjennomføring av anlegg.

Samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket

Statens vegvesen og Jernbaneverket rettar seg delvis mot same marknaden for utbyggingsprosjekt. Relativt like kontraktstrategiar gjer at marknaden oppfattar at risikodelinga følgjer dei same prinsippa. Det er av og til samanfall i tid og stad for jernbane- og vegprosjekt. Etatane sine utbyggingsprosjekt grip inn i kvarandre for utbygging av E6 til firefelts veg og dobbeltspora jernbane langs Mjøsa frå Minnesund i Akershus til Kleverud i Hedmark. Dette blir gjennomført som eitt prosjekt, Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen. Prosjektet er rekna å koste totalt 7 mrd. kr. Byggestart er planlagt våren 2012. Samarbeidsavtalen er venta å gi fordelar for lokalsamfunn og trafikantar ved kortare byggeperiode, og vil spare pengar for

utbyggerane ved samordna planlegging og anleggsdrift.

6.11 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 blei 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 blei 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 har utarbeidd 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. Det går m.a. fram dei forventingane Regjeringa har til dei tverrgåande omsyna (samfunnsansvaret).

For NSB AS og Avinor AS legg Samferdselsdepartementet fram meldinga til Stortinget om eigarskapen i selskapa normalt ein gong i stortingsperioden (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).

Departementet vil elles vise til staten sin årlege eigarrapport som Nærings- og handelsdepartementet legg fram, og som også omfattar selskapa underlagt Samferdselsdepartementet.

6.12 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Transportpolitikken skal òg 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 transportpolitikken 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. Kvinner sin bruk av transportsystemet er kjenneteikna ved at dei m.a. i mindre grad enn menn har førarkort og tilgang til bil. I den grad dette er noko som jamnar seg ut over tid, vil også kvinner og menn sine transportvanar kunne bli meir like.

I arbeidet med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har det vore lagt vekt på kjønnsdimensjonen. Det er vist til at kvinner i større grad er brukarar av andre transportalternativ enn bil, i første rekkje kollektivtransport. Den kraftige satsinga på kollektivtransport som regjeringa legg opp til i planperioden, med utvikling av gode knutepunkt og tilrettelegging for meir smidige overgangar mellom transportmiddel er ikkje motivert ut frå eit likestillingsperspektiv, men først og fremst ut frå miljø- og framkomstperspektiv. Dei særskilde behova kvinner har knytt til bruk av kollektivtransport vil vere teke vare på gjennom denne satsinga.

Dei med låg inntekt bruker kollektivtransporten mest. Innsatsen for å betre kollektivtransporten kan også sjåast som eit positivt tiltak for å auke tilgangen til transportsystemet for låginntektsgrupper.

Universell utforming av transportsystemet er eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målet i planperioden er å gjere kollektivtransportsystemet meir universelt utforma. Dette vil òg virke utjamnande fordi m.a. kvinner og låginntektsgrupper 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 hadde i 2009 140 faste stillingar. Det er det same som i 2008. På den andre sida har kvinndelen auka noko frå 2008 til 2009.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	9 (27,3)	24 (72,7)	9 (27,3)	24 (72,7)
Rådgivarar m.m.	41 (44,1)	52 (55,9)	44 (46,3)	51 (53,7)
Saksbehandlarar	12 (85,7)	2 (14,3)	12 (100)	0
Sum	62 (44,3)	78 (55,7)	65 (46,4)	75 (53,6)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråver.

Tal/pst.	2009	
	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	1	1
Deltid	2	2
Sjukefråvær	3,7 pst.	3 pst.

Sjukefråværet er gjennomgåande lågt i departementet. Med etter måten få tilsette vil m.a. langtidsfråvær slå sterkt ut i fråværsprosenten

Overtid

Bruken av overtid totalt på tvers av stillingskategoriar og organisasjonseiningar viser at overtida i

timar for 2009 var fordelt med 72,1 pst. på menn og 27,9 pst. på kvinner. I 2008 var fordelinga 74,7 pst. på menn og 25,3 pst. på kvinner.

Splittar ein overtida i 2009 opp i timeintervall, ser ein at menn står for størstedelen av overtida over 100 timar, medan kvinnene står for størstedelen av overtida under 100 timar.

Stillingskategori	Under 100 t		101–200 t		Over 200 t	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	7	6	1	4	0	8
Rådgivarar m.m.	28	24	3	15	0	6
Saksbehandlarar	3	1	2	0	2	0
Sum kvinner/menn	38	31	6	19	2	14
Totalt	69		25		16	

Løn

Det er ingen vesentlege forskjellar i lønsnivået mellom kvinner og menn innanfor stillingskatego-

riane. Kvinneløna låg i 2009 så vidt over manns-løna i alle kategoriane kor begge kjønn er representert.

Gjennomsnitt brutto regulativløn pr. måned i kroner

	Kvinner	Menn
Avdelingsdirektør	60 500	57 300
Underdirektør	48 500	47 600
Seniorrådgivar	41 600	40 500
Rådgivar	34 000	33 500
Førstekonsulent	30 600	-
Seniorkonsulent	32 000	

Status for likestilling i underliggende etatar

kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Statens vegvesen

Statens vegvesen hadde 31.12.2008 5 109 tilsette og 31.12.2009 5 578 tilsette. Fordelinga mellom

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	87 (26,7)	239 (73,3)	96 (27,7)	250 (72,3)
Leiarar nivå 4	11 (33,3)	22 (66,7)	10 (25,6)	29 (74,4)
Merkantile saksbehandlarar	1 198 (68,9)	540 (31,1)	1 262 (68,4)	579 (31,6)
Tekniske saksbehandlarar	535 (18,7)	2 325 (81,3)	632 (19,8)	2 555 (80,2)
Andre stillingar	78 (51,3)	74 (48,7)	80 (48,5)	85 (51,5)
Sum	1 909 (37,4)	3 200 (62,6)	2 080 (37,3)	3 498 (62,7)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråvær.

Tal/pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	39	91	45	90
Deltid	386	142	418	194
Overtid (fordeling overtidstimar)	19,6 pst.	80,4 pst.	19,4 pst.	80,6 pst.
Sjukefråvær	7,8 pst.	3,8 pst.	7,4 pst.	3,7 pst.

Tabellen under viser gjennomsnitt løn i kroner basert på faktisk utbetaling i desember fordelt på kjønn etter stillingskategori.

	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiing nivå 1	68 566	77 149	74 865	75 918
Leiing nivå 2	52 852	55 396	53 320	56 845
Leiing nivå 3	44 904	45 760	45 445	46 464
Merkantile saksbehandlarar	28 219	32 799	28 895	33 308
Tekniske saksbehandlarar	35 071	36 049	35 322	36 496
Kontorstillingar	17 635	14 718	17 478	16 353

I sitt arbeid med å fremje likestilling mellom kjønna i etaten set Statens vegvesen resultatkrav til leiarane i deira kontrakt med vegdirektøren. Det er eit mål at 50 pst. av leiarane skal vere kvinner innan 2015. Trass i aktiv søking er det ei utfordring å få kvinner til tekniske stillingar.

I 2009 gjennomførte Statens vegvesen eit seminar for 65 kvinner som er handplukka som framtidias leiarkandidatar. Ei doktoravhandling ved NTNU for Statens vegvesen (Kjønnsbalanse eller likestilte prosesser? Forståelse av likestilling i Statens vegvesen) blei fullført i 2009. Likestillingstiltaket Utdanningsstøtte til kvinner som blei gitt til kvinner som har lang erfaringskompetanse, men som manglar formell utdanning, hald fram i 2009. I rekrutteringsprogrammet for tekniske stillingar er det fokus på kvinner. Kvinnedelen på fjerde kull som blei teke opp i 2009, var på 40 pst.

Statens vegvesen sette i 2009 i verk både eksterne og interne tiltak for å fremje likestilling og hindre diskriminering i etaten. Dei interne tiltaka gjekk ut på å forankra i leiinga, få fram fakta og setje mangfald på dagsorden. Statens vegvesen har òg knytt kontaktar med eksterne aktørar på mangfaldsområdet for å skape møteplassar, forbedre mangfaldsprofileringa og auke kompetansen. Det er tilsett ein integreringsrådgivar. I handlingsprogrammet er det sett eit mål om at minst fem pst. av alle nyttilsette skal vere personar med nedsett funksjonsevne og/eller personar med innvandrarbakgrunn. Det er utarbeidd ein indikator for dette. Målet er nedfelt i resultatavtalane for 2010. For å skape forståing av kva mangfaldsperspektivet inneber at det vore interne kurs om dette. Etaten er medlem av eit statleg mangfaldsnettverk som Skatteetaten har teke initiativet til.

Tal som Statens vegvesen har fått frå Statistisk sentralbyrå viser at tre pst. av dei tilsette i 2008 hadde innvandrarbakgrunn. I intern undersøking opplyser 5,3 pst. av dei tilsette at dei har nedsett funksjonsevne. Av omsyn til personvernet er det vanskeleg å innhente opplysningar om innvandrarbakgrunn og nedsett funksjonsevne. Statens vegvesen vil i 2010 sjå nærare på kva ein likevel kan gjere for å få slike opplysningar utan at det er i strid med personvernet. Etaten vil også styrkje si profilering av mangfald på nettet.

Få søkjarar vel å opplyse om at dei har nedsett funksjonsevne. Statens vegvesen har prøvd fleire tiltak for å betre søkjargrunnlaget til utlyste stillingar frå denne gruppa. Det blei i 2009 sendt brev til 37 adressatar med ein open invitasjon til å søkje jobb i Statens vegvesen, med særleg oppmoding til søkjarar med innvandrarbakgrunn eller nedsett funksjonsevne. Fleire av dei som mottok brevet la det ut på sine nettsider. Statens vegvesen har i samarbeid med stiftinga Sophies Minde invitert studentar med rørslehemmingar til å få sommarjobb i etaten. Samarbeidet med Sophies Minde held fram i 2010. I samarbeid med organisasjonen Unge funksjonshemmede bidrog Statens vegvesen i 2009 til å utvikle ein nettportal for å skape ein digital møteplass mellom kvalifiserte, unge personar med nedsett funksjonsevne og dei lokale arbeidsgivarane i etaten.

Jernbaneverket

Jernbaneverket hadde 31.12.2008 3 201 tilsette og 31.12.2009 3 387 tilsette. Fordelinga mellom kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	45 (21,1)	168 (78,9)	52 (23,3)	171 (76,7)
Andre stillingar	204 (11,1)	1 634 (88,9)	193 (10,4)	1 669 (89,6)
Kontorstillingar	365 (31,7)	785 (68,3)	412 (31,6)	890 (68,4)
Sum	614 (19,2)	2 587 (80,8)	657 (19,4)	2 730 (80,6)

Jernbaneverket har sett som mål å ha 20 pst. kvinner i leiande stillingar. Ved utgangen av august 2010 var kvinnedelen i toppleiinga i etaten på 40 pst., dvs. 5 av 12.

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråvær.

Tal/ pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	32	80	37	155
Deltid	130	140	142	157
Overtid (fordeling overtidstimar)	6,2 pst.	93,8 pst.	5,6 pst.	94,4 pst.
Sjukefråvær	1,7 pst.	4,3 pst.	1,5 pst.	4,8 pst.
Permisjonar	1,8 pst.	1,5 pst.	1,5 pst.	1,4 pst.

Jernbaneverket gjennomgjekk våren 2010 gjennomsnittleg lønsnivå for alle stillingskodar i verksemda og samanlikna lønsnivået for kvinner og menn. Innafor seks stillingskodar (førstekonsulent, konsulent, overingeniør, senioringeniør, fagarbeidar med fagbrev og trafikkleiar) har Jernbaneverket oppnådd lik løn for kvinner og menn.

Blant søkjarane til jobbar i Jernbaneverket er kjønnsfordelinga relativt stabil, om lag 70 pst. menn og 30 pst. kvinner. Jernbaneverket legg vekt på å marknadsføre mangfald når det profilerar etaten ute, men studieveita som er relevante for Jern-

baneverket er mannsdominerte. Ved inntaket av lærlingar blir kvinner prioritert ved intervjuar. Likevel var det ved inntaket av lærlingar hausten 2010 berre to kvinner av 56 lærlingar.

Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet hadde 31.12.2008 155 tilsette og 31.12.2009 158 tilsette. Fordelinga mellom kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	6 (28,6)	15 (71,4)	6 (28,6)	15 (71,4)
Saksbehandlarar	34 (28,8)	84 (71,2)	39 (31,2)	86 (68,8)
Kontorstillingar	12 (75)	4 (25)	11 (91,7)	1 (8,3)
Sum	52 (33,5)	103 (66,5)	56 (35,4)	102 (64,6)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråvær.

Tal/pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	1	4	3	3
Deltid	2	3	3	3
Overtid (fordeling av overtidstimar)	17 pst.	83 pst.	14 pst.	86 pst.
Sjukefråvær	1,9 pst.	1,1 pst.	2,8 pst.	2,5 pst.
Permisjonar	3,8 pst.	4,6 pst.	4,5 pst.	2,5 pst.
Anna fråvær	0,2 pst.	0,2 pst.	0,3 pst.	0,2 pst.

Blant leiarane i Post- og teletilsynet har kvinner gjennomsnittleg noko høgare løn enn menn. For saksbehandlarane er det motsett. Innafor gruppa kontorstillingar var løna for menn og kvinner lik i 2009.

Post- og teletilsynet har ein likestillingstiltsvald som møter fast i Samarbeidsutvalet i etaten og har tale- og forslagsrett. Etaten utarbeider kvart år ein likestillingsrapport som gjer greie for statusen for likestillingsarbeidet i Post- og teletilsynet. Rapporten bidreg til å oppfylle tilpassingsavtalen i Hovudavtalen som m.a. har som formål å oppnå reell likestilling mellom kjønna og størst mogleg mangfald. For seniorpersonale og leiarar kor reglane i Hovudavtalen om kvotering ikkje er oppfylte, skal det i utlysingsteksten til stillinga oppfordrast til at underrepresenterte kjønn eller grupper kan søkje.

I sin handlingsplan for HMS har Post- og teletilsynet lagt vekt på at arbeidsplassen skal fremje likestilling. Tiltak i samband med dette vil m.a. vere å ivareta likestillingsomsyn i rekrutteringsprosesser og prøve å få til at begge kjønn er tilnærma proporsjonalt fordelt i råd, prosjekt og utval. Vidare har etaten forhandla fram ein lønspolitikk der

det er fastsett at kvinner og menn skal ha like moglegheiter for positiv karriere- og lønsutvikling. Der dokumenterte lønsforskjellar ikkje kan forkla- rast med anna enn kjønn, skal arbeidsgivar i sam- råd med dei tillitsvalde rette opp lønsforskjellane i samsvar med likestillingsloven § 5.

Ved bygginga av dei kontorlokala som Post- og teletilsynet har i Lillesand, var ein viktig del av prosjektet utforminga av bygget og løysingar med omsyn til universell utforming. Kontora blir også tilpassa behova til den einskilde, både for å sikre tilgjenge for alle og førebyggje arbeidsrelaterte sjukdomar. I handlingsplanen for HMS blir det lagt vekt på at Post- og teletilsynet skal vere ein trygg og inkluderande arbeidsplass der dei tilsette uavhengig av etnisk tilknytning, alder og funksjonsevne opplever å bli respektert og sett.

Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet hadde 31.12.2008 143 tilsette og 31.12.2009 151 tilsette. Fordelinga mellom kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	6 (26,1)	17 (73,9)	7 (28)	18 (72)
Rådgivarar	33 (29,5)	79 (70,5)	33 (28,4)	83 (71,6)
Saksbehandlarar	7 (87,5)	1 (12,5)	7 (77,8)	2 (22,2)
Kontorstillingar	1 (100)	0	1(100)	0
Sum	47 (32,7)	96 (67,3)	48 (31,8)	103 (68,2)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråvær.

Tal/pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	1	1	1	4
Deltid	2	3	2	2
Overtid (fordeling av overtidstimar)	21,7 pst.	78,3 pst.	16,5 pst.	83,5 pst.
Sjukefråvær	4,79 pst.	2,92 pst.	5,78 pst.	4,9 pst.6
Permisjonar	3,55 pst.	2,35 pst.	4,84 pst.	3,3 pst.7
Anna fråvær	0,45 pst.	0,28 pst.	0,31 pst.	0,3 pst.9

Løna til kvinner i Luftfartstilsynet ligg i gjennomsnitt ni lønstrinn lågare enn for menn. Den største forskjellen er i stillingsgruppa rådgivarar. I denne gruppa ligg kvinner ni lønstrinn lågare enn menn. Blant saksbehandlarar ligg kvinner eit lønstrinn høgare enn menn.

I 2008 og 2009 har Luftfartstilsynet arbeidd med å revidere personalreglementet, personalrutinar og lønspolitikk. Arbeidet er basert på ein kjønnsnøytral og livsfaseorientert innfallsvinkel.

For å fremje likestilling mellom kjønna har Luftfartstilsynet ein årleg samtale med dei tilsette der kompetanse, ansvar, løn og karriereutvikling blir teken opp. Som ein del av rekrutteringsprosessen blir kvinner oppmoda til å søkje på stillingar i Luftfartstilsynet. I handlingsplanen for likestilling mellom kjønna for perioden 2005–2008 var

det m.a. sett mål om likeløn og 25 pst. kvinneandel i topp- og mellomleiarstillingar. Handlingsplanen er planlagt revidert i 2010.

Personar med innvandrarbakgrunn blir oppmoda til å søkje stillingar i Luftfartstilsynet. Minst ein søkjar med innvandrarbakgrunn skal innkalast til intervju når dei oppfyller kvalifikasjonskrava i utlysingsteksten. Av dei 17 nytilsette i 2008 hadde ein innvandrarbakgrunn, medan ingen av dei nytilsette i 2009 hadde slik bakgrunn.

Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn hadde 31.12.2008 34 tilsette og 31.12.2009 35 tilsette. Fordelinga mellom kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	2 (40)	3 (60)	2 (40)	3 (60)
Saksbehandlarar	16 (59,3)	11 (40,7)	16 (57,1)	12 (42,9)
Kontorstillingar	2 (100)	0	2 (100)	0
Sum	20 (58,8)	14 (41,2)	20 (57,1)	15 (42,9)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråvær.

Tal/pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	1	0	1	0
Deltid	1	0	1	0
Overtid (fordeling overtidstimar)	53,9 pst.	46,1 pst.	50,2 pst.	49,8 pst.

Tabellen under viser gjennomsnittleg månadsløn i kroner fordelt på kjønn etter stillingskategori.

	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	66 458	70 972	66 858	71 372
Saksbehandlarar	43 404	46 943	44 152	48 223
Kontorstillingar	33 379	-	32 600	-

Ved rekruttering til Statens jernbanetilsyn blir kvalifiserte kandidatar, uavhengig av alder, kjønn, funksjonshemming, nasjonal eller etnisk bakgrunn, oppmoda til å søkje. Likestillingsarbeidet er integrert i løns- og personalarbeidet. Når det gjeld løn, legg Statens jernbanetilsyn vinn på at det ikkje skal vere systematiske forskjellar i løna for kvinner og menn med mindre dette skriv seg frå stilling/alder/utdanning.

Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport hadde 31.12.2008 35 tilsette og 31.12.2009 42 tilsette. Fordelinga mellom kjønn og fordelt på ulike stillingskategoriar går fram av tabellen under.

Tal (pst.)	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	2 (33,3)	4 (66,7)	2 (28,6)	5 (71,4)
Saksbehandlarar	8 (28,6)	21 (71,4)	11 (31,4)	24 (68,6)
Sum	10 (28,6)	25 (71,4)	13 (31)	29 (69)

Tabellen under viser kjønnsfordelinga mellom tilsetjingsform, overtid og fråver.

Tal/pst.	2008		2009	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Midlertidig tilsette	0	0	0	1
Deltid	1	1	1	1
Overtid (fordeling av overtidstimar)	26,1 pst.	73,9 pst.	8,8 pst.	91,2 pst.
Sjukefråvær			7,6 pst.	0,9 pst.
Permisjonar	7 pst.	14,9 pst.	7,4 pst.	4,6 pst.

Totalt for alle tilsette i Statens havarikommisjon for transport har menn gjennomsnittleg høgare løn enn kvinner. For leiarar er gjennomsnittleg løn høgare for kvinner enn for menn, medan for saksbehandlarar er gjennomsnittleg løn høgare for menn enn for kvinner. Gruppa saksbehandlarar er ganske ulik. For tilsette i administrative stillingar kor fleirtalet er kvinner, ligg løna ein god del under det som t.d. havariinspektørar har. Løna for

kvinnelege og mannlege havariinspektørar er omtrent lik.

Det er få kvinnelege søkjarar til havariinspektørstillingar og stillingar i fagstab. Ved kunngjering av slike stillingar blir kvinner oppmoda til å søkje, og kvinner blir innkalla til intervju. Statens havarikommisjon forsøker å leggje til rette for mest mogleg fleksibilitet for dei tilsette og livsfasepolitikk er noko det blir teke omsyn til.

6.13 Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Nedanfor blir det gjort greie for tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene som ligg under Samferdselsdepartementet i august 2010. Med heileigd statleg verksemd forstås ein her selskap eigd av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved dei forvaltningsorgana som ligg under departementet.

Ut frå dei nemnde føresetnadene gir departementet nedanfor opplysningar om tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS. Tala er henta frå årsrekneskapen for 2009 for det einskilde selskap og er i heile tusen.

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir i perioden 01.07.2009–30.06.2011 ivareteke av ein innleigd konsulent.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årsløn	2 470 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 månaders løn i oppseiingstida. 18 månaders etterløn. Sistnemnde blir avkorta mot anna inntekt.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjersle
Pensjon	66 pst. av løn ved avgang, pensjonsalder 62 år med rett til å fråtre ved fylte 60 år. Årleg pensjonskostnad 3 277 000 kr.

Posten Norge AS – konsernsjef Dag Mejdell

Årsløn	2 915 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 månaders løn i oppseiingstida. 9 månaders etterløn som etter 3 månader blir avkorta mot anna inntekt.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av årsløn. Bilgodtgjersle.
Pensjon	66 pst. av løn ved avgang. Pensjonsalder 65 år. Årleg pensjonskostnad 2 274 000 kr.

Avinor AS – konsernsjef Sverre Quale

Årsløn	1 837 000 kr inkludert godtgjersle for styrearbeid i Avinors dotterselskap.
Vilkår ved oppseiing	3 månaders løn i oppseiingstida. 9 månaders etterløn.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjersle.
Pensjon	66 pst. av pensjonsgrunnlag avgrensa opp til 12G. Pensjonsalder 65 år med rett til å fråtre ved fylte 62 år. Årleg pensjonskostnad 300 000 kr.

Baneservice AS – administrerende direktør Lars Skålnes

Årsløn	1 137 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 måneders løn i oppseiingstida. 6 måneders etterløn.
Spesielle vilkår	Rett til lån frå selskapet til kjøp av bil, avgrensa til 350 000 kr.
Pensjon	Pensjonsalder 67 år. Årleg pensjonskostnad 52 000 kr.

Frå 01.01.2010 gjekk selskapet over frå ei ytingsbasert ordning i Statens pensjonskasse som gav administrerende direktør rett til 66 pst. av løna frå 67 år, til ei innskotsbasert ordning kor framtidig

utbetalt pensjon m.a. er avhengig av avkastinga på innskota. Administrerende direktør har rettar i Statens pensjonskasse fram til 01.01.2010 og i den nye ordninga etter dette.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

1. I Prop. 1 S om statsbudsjettet for år 2011 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	Kr	29 387 300 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5619 og 5622–5624	Kr	2 516 600 000

Forslag

til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2011, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5622–5624

I Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	128 000 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	26 700 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000	187 400 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 100 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	150 800 000	
	72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	73 200 000	241 100 000
	Sum Administrasjon m.m.		428 500 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	692 600 000	692 600 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	26 600 000	26 600 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	179 600 000	179 600 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	59 000 000	59 000 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	Sum Luftfartsformål		957 800 000
	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>	7 170 100 000	
	29 Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	443 000 000	
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 498 400 000	
	31 Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	524 800 000	
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 100 000	
	36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	120 000 000	
	37 E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	110 000 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800 000	
	62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	526 300 000	
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	446 400 000	15 084 900 000
	Sum Vegformål		15 084 900 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	513 100 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	291 100 000	
	75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600 000	824 800 000
	Sum Særskilte transporttiltak		824 800 000
	Jernbaneformål		
1350	Jernbaneverket		
	23 Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 923 000 000	

Kap.	Post		Kroner	Kroner
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 875 200 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	366 300 000	
	33	Fysisk skille Jernbaneverket – Bane-Tele AS, <i>kan overføres</i>	25 600 000	9 266 400 000
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 220 100 000	2 220 100 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	51 600 000	51 600 000
		Sum Jernbaneformål		11 538 100 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000 000	345 000 000
1380		Post- og teletilsynet		
	01	Driftsutgifter	167 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	26 100 000	208 200 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		553 200 000
		Sum departementets utgifter		29 387 300 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet				
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	2 100 000
4312		Oslo Lufthavn AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	126 800 000	126 800 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	156 400 000	

Kap.	Post		Kroner	Kroner
	02	Diverse gebyrer	288 100 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 900 000	474 400 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	41 000 000	41 000 000
4350		Jernbaneverket		
	01	Kjørevegsavgift	26 600 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	232 000 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	264 100 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 300 000	599 000 000
4380		Post- og teletilsynet		
	01	Diverse gebyrer	162 100 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	172 100 000
		Sum Samferdselsdepartementet		1 859 800 000
		Renter og utbytte m.v.		
5611		Aksjer i NSB AS		
	85	Utbytte	53 000 000	53 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	236 800 000	236 800 000
5622		Aksjer i Avinor AS		
	85	Utbytte	315 000 000	315 000 000
5623		Aksjer i Baneservice AS		
	85	Utbytte	18 000 000	18 000 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	34 000 000	34 000 000
		Sum Renter og utbytte m.v.		656 800 000
		Sum departementets inntekter		2 516 600 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Luftfartsformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 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 2011 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 2011 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2010–2011) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassik-

ring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme 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 2011 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 4 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser
utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 3 400 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kroner.

IX

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 01, 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 2011 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 2011 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.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme 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 2011 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.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2010–2011) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

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 2011 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 815 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

Post og telekommunikasjoner*Andre fullmakter*

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Lånefullmakt

XVII

Lånefullmakt for Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2011 får fullmakt til ta opp lån på inntil 500 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2010–2011).

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

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 Aurskog AS 10/2010

