



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2013

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5618, 5619, 5622 og 5624



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2013

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5618, 5619, 5622 og 5624

Innhald

Del I	Innleiing og oversikt	7	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	156
1	Mål og hovudprioriteringar	9	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	157
1.1	Regjeringa sine mål for samferdselspolitikken	9	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	158
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2013	11	Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	158
1.3	Nærare om budsjettforslaget	12		
2	Diverse tabellar	17	Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	162
Del II	Nærmere om de enkelte budsjettforslag	19	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	162
3	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene mv.	21	Kap. 1370 Posttjenester	167
			Kap. 4370 Posttjenester	168
			Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	168
			Kap. 1380 Post- og teletilsynet	169
			Kap. 4380 Post- og teletilsynet	170
			<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	171
Programområde 21 Innenlands transport		21		
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>		21		
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet		22	Del III	Omtale av viktige oppfølgingsområde
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet		24		175
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.		25	4	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>		29	4.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013
Kap. 1310 Flytransport		34	4.2	Oppfølging av hovudmåla
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...		34	4.2.1	Framkome og regional utvikling ..
Kap. 1313 Luftfartstilsynet		35	4.2.2	Transporttryggleik
Kap. 4313 Luftfartstilsynet		36	4.2.3	Samferdsel og miljø
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport		36	4.2.4	Universell utforming
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS		37	4.3	Kollektivtransportstrategien
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		37	4.4	Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS		37	5	Omtale av særlege tema
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>		38	5.1	Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren
Kap. 1320 Statens vegvesen		45	5.2	Planlegging og styring av store samferdselsprosjekt
Kap. 4320 Statens vegvesen		65	5.3	Anleggsmarknaden
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS		66	5.4	Likestilling i transportsektoren ...
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS		66	5.5	Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>		120	Forslag	220
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak		120		
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>		125		
Kap. 1350 Jernbaneverket		133		
Kap. 4350 Jernbaneverket		153		
Kap. 1351 Persontransport med tog		154		



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2013

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5618, 5619, 5622 og 5624

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 21. september 2012,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 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, og med sterk vekst i folketalet i dei store byområda. Regjeringa fører ein differensiert politikk tilpassa målet om eit moderne transportnett i heile landet. Effektive transport- og kommunikasjonsløysingar er avgjerande for å skape vekst og utvikling i næringslivet og oppretthalde livskraftige lokal-samfunn.

Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer behova samfunnet har for transport og som fremmar 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 for folk og næringsliv over heile landet, og med eit tilfredsstillande breibandstilbod til alle.

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2013 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i St.meld. nr. 16 (2008–2009) 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 å nå måla har regjeringa i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til å løyve 100 mrd. 2009-kr meir til transportsektoren enn i førre tiårsplan.

Løyvingane er i åra 2010–2012 trappa opp i samsvar med dette. Saman med forslaget til statsbudsjett for 2013 inneber det ei overoppfylling av dei samla økonomiske rammene for Nasjonal transportplan i første fireårsperiode. Med forslaget har regjeringa på nytt auka løyvingane til veg og jernbane kraftig.

Regjeringa har i forslaget til statsbudsjett for 2013 også starta arbeidet med å følgje opp føringane for transportpolitikken som er gitt i klimameldinga og Stortingets behandling av denne, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk. Arbeidet vil bli følgd opp vidare i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023 som blir lagt fram våren 2013.

Betre infrastruktur for veg og jernbane er eit sentralt 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 nye utbyggingsprosjekt og til drift og vedlikehald.

Med budsjettforslaget legg regjeringa opp til at alle riksvegprosjekta som er prioriterte i første fireårsperiode og, der det ligg føre nødvendige avklaringar, vil vere starta opp ved utgangen av perioden 2010–2013. I tillegg til at fleire nye og store vegprosjekt blir sette i gang, vil ei rekkje store prosjekt bli fullførte i 2013. Dette medverkar til å sikre næringsliv og folk flest føreseielege transportar og redusert reisetid. Rassikring er eit viktig tiltak for å skape eit betre transportsystem, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Regjeringa følgjer opp Nasjonal transportplan 2010–2019 med ein kraftig auke i innsatsen til rassikring.

Jernbane er eit av regjeringas satsingsområde. Transportbehovet i byområda aukar som følgje av stor vekst i folketalet, og må hovudsakleg møtast ved å satse meir på kollektivtransport. Den betydelege innsatsen til utbygging av jernbanen som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 og innfasinga av nytt togmateriell, blir følgd opp og legg til rette for eit vesentleg betre togtilbod. Innsatsen dei seinare åra for å betre driftsstabiliteten på jernbane gir merkbare resultat i form av betre punktlegheit.

Regjeringa vil sikre eit flyplassnett som gir eit godt tilbod i alle delar av landet. Ordninga med utjamning mellom flyplassar med overskot og flyplassar med underskot blir vidareført. Samferdselsdepartementet vil halde fram med å kjøpe flyruter etter anbod der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande tilbod.

Avtalen med Hurtigruten ASA sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og 32 hamner i mellom.

Regjeringa har eit mål om at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast med minst ein tredel i planperioden. Dei siste åra har det vore ein klar reduksjon i talet på drepne og hardt skadde. Betre trafikktryggleik på veg er resultatet av eit målretta trafikktryggleiksarbeid gjennom fleire år, og viser at satsinga på trafikktryggleik har effekt. Regjeringa vil vidareføre den sterke satsinga på tryggleik på vegane. I luftfarten og på jernbane skal det høge tryggleiksnivået oppretthaldast.

Transportpolitikken skal medverke til å redusere miljøskadelege verknader av transport. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter som har stor verknad på utsleppa. M.a. er utsleppa frå nye personbilar redusert med 28 pst. sidan 2006. Regjeringas innsats på jernbane, saman med tiltak som styrkjer lokal kollektivtransport og reduserer bruken av bil i tettbygde strom, medverkar positivt. Med forslaget til budsjett blir løyvinga til belønningordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda auka kraftig. Gjennom Transnova som no blir eit permanent organ, bidreg regjeringa til å få til ei raskare innføring av ny og meir miljøvenleg transportteknologi. Innsatsen på desse områda er i samsvar med Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk og klimaforliket.

Omfanget av reiser i lokal kollektivtransport er høgare enn nokon gong. Regjeringa held fram

innsatsen med å få fleire til å reise kollektivt og til å sykle og gå. Innsatsen til gang- og sykkelvegar blir auka i forslaget til budsjett for 2013.

Regjeringa vil leggje til rette for at transport-systemet så langt som mogleg skal kunne brukast av alle. Arbeidet med å oppgradere haldeplassar og knutepunkt på riksvegnettet til universell utforming og å gjere togstasjonar tilgjengelige held fram. Tiltaka medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransport meir attraktivt for alle.

Gjennom offentleg 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. Dette inneber m.a. rask framsending av prioritert post, omdeling av post seks dagar i veka og einskapsporto, noko som kan oppretthaldast m.a. ved å halde fast på Postens einerett for brev under 50 g. Det blei våren 2012 lagt fram ei ny eigarmelding for Posten Norge AS, jf. Meld. St. 18 (2011–2012).

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulempar og gjere det mogleg for alle innbyggjarane å finne informasjon, kommunisere og bruke offentlege elektroniske tenester til å utføre viktige daglege gjeremål. Med ein dekningsgrad for husstandane på nær 100 pst. for mobiltelefonenesta og fast og trådløst breiband har Noreg eit av dei best utbygde ekomnetta i verda. Regjeringa vil likevel halde fram arbeidet, slik at alle husstandar skal få eit tilbod om tilgang til ei breibandsteneste med høveleg minstekvalitet. Samstundes er det òg viktig for regjeringa å leggje til rette for breiband med tilstrekkeleg kapasitet til å møte framtidige behov innan skule, helsesektoren, næringsliv og hushald over heile landet. Regjeringa vil arbeide med tiltak for å gjere netta meir robuste, for å redusere risikoen for at ekomtenestene sviktar ved uvêr og uventa hendingar.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2013

		(i 1 000 kr)		
Kat.	Betegnelse	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 2012/13
21.10	Administrasjon m.m.	447 500	442 700	-1,1
21.20	Luftfartsformål	977 500	956 200	-2,2
21.30	Vegformål	16 255 200	21 047 300	29,5
21.40	Særskilde transporttiltak	1 231 600	1 532 800	24,5
21.50	Jernbaneformål	12 540 500	14 367 700	14,6
	Sum programområde 21	31 452 300	38 346 700	21,9
21.30	Vegformål ekskl. kompensasjon for oppheving av vegfritaket	16 255 200	17 838 600	9,7
22.10	Post og telekommunikasjonar	297 800	555 300	86,5
	Sum programområde 22	297 800	555 300	86,5
	Sum Samferdselsdepartementet	31 750 100	38 902 000	22,5
	Sum Samferdselsdepartementet ekskl. kompensasjon for oppheving av vegfritaket	31 750 100	35 693 300	12,4

Samferdsel og transportinfrastruktur er blant regjeringas satsingsområde i statsbudsjettet for 2013. Det blir foreslått eit samferdselsbudsjett på om lag 38,9 mrd. kr. Av dette er om lag 3,2 mrd. kr kompensasjon på Statens vegvesens budsjett som følge av forslaget om å oppheve vegfritaket i meirverdiavgiftslova. Korrigert for den tekniske omlegginga, er det foreslått eit samla budsjett på om lag 35,7 mrd. kr, ein auke på om lag 3,9 mrd. kr eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2012. I tillegg til oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019, inneber budsjettet også ei oppfølging av Meld. St. 21/ Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Meirverdiavgiftslova inneheld fritak ved omsetning av tenester som gjeld offentleg veg og baneanlegg. Sidan den opphavlege grunngevinga for fritaka ikkje lenger gjer seg gjeldande, foreslår regjeringa å oppheve fritaket med verknad frå 1. januar 2013, jf. Prop. 1 LS (2012–2013). Forslaget inneber auka meirverdiavgiftskostnader for Statens vegvesen som blir foreslått kompensert gjennom auka løyvingar. Opphevinga av fritaket påverkar ikkje Jernbaneverkets budsjett. Både for Statens vegvesen og næringslivet vil opphevinga av fritaket innebere administrative forenklingar.

Statsbudsjettet for 2013 er siste år i første fireårsperiode for Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringas budsjettforslag for 2013 inneber meir

enn 100 pst. oppfølging av dei samla økonomiske rammene i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 for både Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Det er for perioden 2010–2013 samla lagt opp til eit betydeleg høgare nivå på innsatsen til drift og vedlikehald enn opphavleg planlagt, med om lag 2,3 mrd. meir for Statens vegvesen og om lag 2 mrd. kr meir for Jernbaneverket.

Særleg budsjetta til investeringar i transportinfrastruktur vil auke frå 2012 til 2013, med 10,3 pst. for Statens vegvesen (ekskl. kompensasjon for meirverdiavgift) og 30,3 pst. for Jernbaneverket. For Statens vegvesen kjem i tillegg om lag 9,3 mrd. kr i bompengar til statlege prosjekt. Dette vil innebere eit høgt aktivitetsnivå med anlegg over heile landet.

Med budsjettforslaget for 2013 vil alle vegprosjekta som opphavleg var planlagt starta i planperioden 2010–2013, og som det planteknisk har vore mogleg å starte opp, bli starta opp med løyvingar og/eller bompengar. Innafor jernbanebudsjettet blir vidareføring av dei store prosjekta i InterCity-triangelet prioritert.

Rassikring er eit særskilt viktig satsingsområde. Med budsjettforslaget for 2013 vil innsatsen på rassikring liggje over 1 mrd. 2009-kr årleg som var lova i Nasjonal transportplan (ekskl. kompensasjon for meirverdiavgift).

Budsjettforslaget for 2013 følger òg opp Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og Stortingets vedtak i samband med behandlinga av meldinga. I samsvar med klimaforliket er det foreslått å auke løyvinga til belønningsordninga, med 250 mill. 2012-kr. Løyvinga aukar med 63,8 pst. frå saldert budsjett 2012. Som ein del av den auka statlege satsinga på kollektivtransport blir det foreslått å løyve om lag 2,9 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog, ein auke på over 400 mill. kr frå saldert budsjett 2012.

Stortinget vedtok hausten 2011 endringar i vegtrafikkloven som gir Samferdselsdepartementet mynde til å fastsetje forskrift om særlege sikringstiltak ved skuleskyss i buss. Regjeringa foreslår at forskrifta blir vedteke innan 1. januar 2013 og tek til å gjelde frå 1. juli 2013. Det er i statsbudsjettet for 2013 foreslått avsett 20 mill. kr som kompensasjon for meirutgifter som følgjer av krav i forskrifta, jf. omtale i Kommunal- og regionaldepartementets Prop. 1 S (2012–2013).

1.3 Nærare om budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	193 295	199 600	207 200	3,8
1301	Forskning og utvikling mv.	214 343	247 900	235 500	-5,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>407 638</i>	<i>447 500</i>	<i>442 700</i>	<i>-1,1</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	679 895	705 600	673 000	-4,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	37 961	27 400	30 900	12,8
1313	Luftfartstilsynet	196 956	183 900	189 800	3,2
1314	Statens havarikommisjon for transport	61 870	60 600	62 500	3,1
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>976 682</i>	<i>977 500</i>	<i>956 200</i>	<i>-2,2</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	15 746 316	16 255 200	21 047 300	29,5
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>15 746 316</i>	<i>16 255 200</i>	<i>21 047 300</i>	<i>29,5</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	787 686	1 231 600	1 532 800	24,5
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>787 686</i>	<i>1 231 600</i>	<i>1 532 800</i>	<i>24,5</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	10 078 738	9 948 200	11 372 700	14,3
1351	Persontransport med tog	2 250 046	2 516 700	2 921 300	16,1
1354	Statens jernbanetilsyn	55 274	75 600	73 700	-2,5
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>12 384 058</i>	<i>12 540 500</i>	<i>14 367 700</i>	<i>14,6</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>30 302 380</i>	<i>31 452 300</i>	<i>38 346 700</i>	<i>21,9</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	345 000	89 000	353 000	296,6
1380	Post- og teletilsynet	195 480	208 800	202 300	-3,1
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>540 480</i>	<i>297 800</i>	<i>555 300</i>	<i>86,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>540 480</i>	<i>297 800</i>	<i>555 300</i>	<i>86,5</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>30 842 860</i>	<i>31 750 100</i>	<i>38 902 000</i>	<i>22,5</i>

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	5 489	2 200	2 300	4,5
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>5 489</i>	<i>2 200</i>	<i>2 300</i>	<i>4,5</i>
	Luffartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luffartstilsynet	131 222	133 500	140 400	5,2
4314	Statens havarikommisjon for transport	400			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	226 993	201 800	157 800	-21,8
5622	Aksjer i Avinor AS	504 000	502 000	438 000	-12,7
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 306 985</i>	<i>1 281 700</i>	<i>1 180 600</i>	<i>-7,9</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	789 177	489 000	505 100	3,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	20 000	25 000	25,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	33 882	33 000	32 000	-3,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>843 059</i>	<i>542 000</i>	<i>562 100</i>	<i>3,7</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	728 753	630 800	654 600	3,8
4354	Statens jernbanetilsyn	990	14 500	15 000	3,4
5611	Aksjer i NSB AS	146 500	76 000	176 000	131,6
5623	Aksjer i Baneservice AS	2 200	5 300		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>878 443</i>	<i>726 600</i>	<i>845 600</i>	<i>16,4</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>3 033 976</i>	<i>2 552 500</i>	<i>2 590 600</i>	<i>1,5</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
	Post og telekommunikasjoner				
4370	Posttjenester	397 600			
4380	Post- og teletilsynet	159 525	171 800	164 400	-4,3
5618	Aksjer i Posten Norge AS	138 000	156 000	217 000	39,1
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>695 125</i>	<i>327 800</i>	<i>381 400</i>	<i>16,4</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>695 125</i>	<i>327 800</i>	<i>381 400</i>	<i>16,4</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>3 729 101</i>	<i>2 880 300</i>	<i>2 972 000</i>	<i>3,2</i>

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 442,7 mill. kr. Løyvinga omfattar drift av departementet, deltaking i internasjonale organisasjonar, tilskot til Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap, og utgjer til saman 207,2 mill. kr.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til utgreiingar, forskning og Transnova-prosjektet. Departementet sin forskingsstrategi er utgangspunktet for mål og prioriteringar av forskingsinnsatsen. Samla er det foreslått å løyve 235,5 mill. kr. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 77,2 mill. kr. Av denne løyvinga er 20 mill. kr ein del av satsinga til miljøteknologiprogrammet.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag for luftfartsformål er 956,2 mill. kr.

Det er budsjettert med 673 mill. kr til kjøp av flytransport, ein reduksjon på 32,6 mill. kr frå saldert budsjett 2012. Dei samla kostnadene til dei nye kontraktane er reduserte samanlikna med tidlegare kontraktar.

Til Luftfartstilsynet er det i 2013 foreslått å løyve 189,8 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 62,5 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbytte frå Avinor AS på 438 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 17,8 mrd. kr, ekskl. 3,2 mrd. kr i kompensasjon ved opphevinga av vegfritaket. Forslaget inneber ein auke på

om lag 1,6 mrd. kr eller 9,7 pst. frå saldert budsjett 2012. Alle budsjettal for 2013 nedafor er ekskl. kompensasjon for meirverdiavgift.

Samla budsjettforslag for Statens vegvesen gir etter siste året i planperioden 2010–2013 ei oppfølging av planramma på 100,3 pst.

Det er foreslått om lag 8,3 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar og trafikant- og køyretøytilsyn, ein auke på 810,1 mill. kr eller 10,9 pst. frå saldert budsjett 2012.

Til riksveginvesteringar på post 30 er det foreslått om lag 6,8 mrd. kr i 2013, som er ein auke på om lag 1,1 mrd. kr eller 20,4 pst. frå saldert budsjett 2012. I tillegg kjem investeringsmidlar til Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som er førte på eigne investeringspostar.

Det er prioritert statlege midlar til anleggsstart eller førebunde arbeid på desse nye prosjekta i 2013:

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland (føreset at Stortinget sluttar seg til opplegg for finansiering)
- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N i Sogn og Fjordane
- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland (føreset at Stortinget sluttar seg til opplegg for finansiering)
- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud (føreset at Stortinget sluttar seg til opplegg for finansiering)
- E134 Gvammen – Århus i Telemark
- Rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E6 Kråkmofjellet i Nordland
- E8 Riksgrensen – Skibotn i Troms
- E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark
- E16 Varpe bru – Smedalsosen, i Oppland, Sogn og Fjordane
- E6 Halselv – Sandelv – Møllnes i Finnmark.

I tillegg er det innafor vedtekne bypakkar lagt til grunn bompengar til anleggsstart eller førebude arbeid på desse nye større riksvegprosjekta i 2013 (over 100 mill. kr):

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Ombygging ved Høvik stasjon i Akershus
- E16 Sandvika – Wøyen i Akershus.

Nærare utgreiingar og ekstern kvalitetssikring av ei rekkje større prosjekt blir gjennomført. Regjeringa vil vurdere desse prosjekta nærare, inkludert tilrådingane frå kvalitetssikringsarbeidet, og deretter kome tilbake til Stortinget. Regjeringa vil vurdere bompengeproposisjonar i 2013 m.a. for desse større prosjekta:

- E18 Knapstad – Akershus grense i Østfold
- E18 Bommestad – Sky i Vestfold
- E134 Stordalstunnelen i Hordaland
- E6 Ringebru – Otta, strekninga Frya – Sjøa, i Oppland
- Rv 4 Gran – Jaren, inkl. Lygna sør, i Oppland
- E6 Helgeland i Nordland, første etappe.

Regjeringa tek vidare sikte på å vurdere følgjande bompengeproposisjonar i 2013:

- Miljøpakke Trondheim, fase 2, i Sør-Trøndelag
- Bypakke Bodø i Nordland
- Vegpakke Harstad i Troms.

I 2013 blir desse større riksvegprosjekta opna for trafikk:

- E39 Knutset – Høgset i Møre og Romsdal
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal
- Rv 13/rv 7 Hardangerbrua i Hordaland
- E16 Nestunnelen i Buskerud (omfattande utbetring av eksisterande veg)
- E16 Omlegging forbi Voss (Vossapakka) i Hordaland
- E6 Øyer – Tretten i Oppland
- Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo
- E6 Sentervegen – Tonstad i Sør-Trøndelag
- E6 Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag
- E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag
- Rv 80 Løding – Vikan i Nordland
- E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal
- Rv 13 Tysdalsvarnet i Rogaland
- E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft og Sansnes – Halselv i Finnmark.

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. Av midlane til rassikring er 550,8

mill. kr avsett til fylkesvegnettet i 2013. På riksvegnettet er det avsett 819,3 mill. kr. Det vil vere eit svært høgt aktivitetsnivå ved inngangen til 2013.

Det blir foreslått å setje av 748,2 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak, noko som er betydeleg meir enn det som blei sett av i den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013. Midlane vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyring av mjuke trafikantar. Ein stor del av midlane i 2013 vil bli nytta til å vidareføre tiltak.

Regjeringa legg opp til å auke innsatsen til gang- og sykkelveggar på vegbudsjettet. Det er foreslått å setje av 351,2 mill. kr til dette, ein auke på om lag 50 mill. kr frå saldert budsjett 2012. Til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming blir det sett av 105,6 mill. kr.

Regjeringa foreslår at det innafor rentekompensasjonsordninga for fylka i 2012 kan bli gitt tilsegn om rentekompensasjon tilsvarande ei investeringsramme på 2 mrd. kr. Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 525,1 mill. kr.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 1 532,8 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 301,2 mill. kr eller 24,5 pst. frå saldert budsjett 2012.

Det er avsett 758,9 mill. kr til særskilt tilskot til kollektivtransport. Av dette er 673,1 mill. kr sett av til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda.

Til tilgjengeiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det sett av høvesvis 45,8 mill. kr og 25 mill. kr. For å medverke til å utvikle nasjonal forvaltning av system for elektronisk billettering er det sett av inntil 5 mill. kr. Departementet held fram med forsøksordninga med eit forbetra tilbod til TT-brukarar med særlege behov. Det er avsett 10 mill. kr til ordninga i 2013.

Det er foreslått å løyve 773,9 mill. kr i 2013 til å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for kystruta Bergen – Kirkenes. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner i mellom.

Jernbaneformål

I budsjettforslaget held regjeringa fram med å styrkje innsatsen på jernbanen. Det er til saman foreslått å løyve 14,4 mrd. kr til jernbaneformål,

ein auke på om lag 1,8 mrd. kr eller 14,6 pst. frå saldert budsjett 2012.

Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er på 11,4 mrd. kr, ein auke på 14,3 pst. frå saldert budsjett 2012.

Budsjettforslaget gir etter siste året i planperioden 2010–2013 ei samla oppfølging av planramma på 103,5 pst. Medrekna forslaget for 2013 ligg samla innsats til drift og vedlikehald godt over den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2010–2019, med ei oppfølging på 110,5 pst.

Løyvingsforslaget til investeringar er ei ytterlegare styrking frå saldert budsjett 2012. Også her er innsatsen trappa opp i perioden, slik at nivået på investeringar, ekskl. prosjektet Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, er over ramma i Nasjonal transportplan.

Regjeringa har styrkt innsatsen til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen vesentleg dei siste åra. For 2013 foreslår regjeringa 5,2 mrd. kr til drift og vedlikehald, eksl. Gardermobanen, ei vidareføring av det høge nivået i saldert budsjett 2012. Denne vidareføringa er nødvendig for å halde fram arbeidet med å betre standarden på infrastrukturen og gjere togtrafikken meir påliteleg.

Det er budsjetttert med 6,1 mrd. kr til investeringar i lina, inkl. planlegging av prosjektet Nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) som er ført på eigen post. Dette er ein auke på 1,4 mrd. kr eller heile 30 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2012.

Løyvinga gjer det mogleg å vidareføre dei store anleggsprosjekta i 2013. Midlar til desse store prosjekta er prioritert:

- dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn
- dobbeltspor Langset – Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen – E6)
- dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke

- Follobanen – prosjektering og grunnverv
- nytt og betre togtilbod på Austlandet – infrastrukturiltak ved ruteomlegging og innfasing av nye tog.

Regjeringa er oppteken av å sikre eit godt og stabilt jernbanetilbod. Det er foreslått å løyve 2,9 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2013. Dette er ein auke på 404,6 mill. kr eller 16,1 pst. frå saldert budsjett for 2012. Auken heng i stor grad saman med ei gradvis innføring av nytt togmateriell og gradvis innføring av ny grunnrutemodell på Austlandet. I tillegg til å dekkje togtilbodet frå NSB AS omfattar løyvinga i 2013 persontransporttenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekninga Oslo – Karlstad – Stockholm.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 73,7 mill. kr i 2013. Statens jernbanetilsyn tok over tilsynsansvaret for tau- og kabelbanar og park- og tivolianlegg frå Det norske Veritas i januar 2012. Av løyvinga til Statens jernbanetilsyn er det avsett 15 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og parkanlegg i 2013.

Det er budsjetttert med eit utbyte på 176 mill. kr frå NSB AS.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjetttert med utgifter på 555,3 mill. kr, ein auke på 257,5 mill. kr eller 86,5 pst. frå saldert budsjett 2012. Auken gjeld statleg kjøp av post- og banktenester. Det er foreslått å løyve 353 mill. kr til dette formålet i 2013. For Post- og teletilsynet er det foreslått å løyve 202,3 mill. kr i 2013.

Det er budsjetttert med eit utbyte frå Posten Norge AS på 217 mill. kr.

2 Diverse tabellar

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2012	Forslag 2013
1301	50	Samferdselsforskning	3 740	142 000
1301	72	Tilskot til miljøvenleg transport, Transnova-prosjektet	98 178	77 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	0	673 000
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	0	30 900
1320	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	113 772	8 844 500
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	9 590	411 000
1320	62	Tilskot til rassikring på fylkesvegnettet	361 463	550 800
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	525 100
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	134 892	758 900
1350	23	Drift og vedlikehald	0	5 186 700
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	11 994	98 000
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	33 916	2 921 300
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	940	27 900

For fleire av postane kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskot frå løyvinga over den einskilde posten, kan gå over fleire år. Tilskot blir i hovudsak utbetalt etter framdrift, og 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 utbetalingane presist for det einskilde året. Løyvinga på

kap. 1311, post 71, kan overførast fordi delar av tilskotet blir utbetalt på etterskot.

For 20-postane på kap. 1320 og 1350 er årsaka til stikkordet m.a. at dei blir nytta til tiltak som går ut over budsjettåret, og/eller materiellinnkjøp. Innafor budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket er det dessutan i stor grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei ulike postane.

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

Endringer i budsjettet på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2012

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2012	Endring	Revidert budsjett
1310	70	111	375	705 600	-30 000	675 600
1320	23	111	375	7 437 400	78 700	7 516 100
1320	29	111	375	434 000	-20 000	414 000
1320	30	111	375	5 610 400	70 000	5 680 400
1320	61	111	375	175 000	-50 000	125 000
1350	23	111	375	5 185 600	200 000	5 385 600
1350	30	111	375	4 395 600	100 000	5 495 600
1350	33	111	375	0	26 400	26 400
1370	70	111	375	89 000	90 000	179 000
1380	01	111	375	167 500	-6 500	161 000
1380	70	111	375	27 000	30 000	57 000

Endringer i budsjettet på inntektskapittel etter saldert budsjett 2012

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2012	Endring	Revidert budsjett
4380	01	111	375	161 800	-6 500	155 300
5611	85	111	375	76 000	-76 000	0
5618	85	111	375	156 000	120 000	276 000
5622	85	111	375	502 000	-80 200	421 800
5623	85	111	375	5 300	-5 300	0

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

3 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 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1300	Samferdselsdepartementet	193 295	199 600	207 200	3,8
1301	Forskning og utvikling mv.	214 343	247 900	235 500	-5,0
	Sum kategori 21.10	407 638	447 500	442 700	-1,1

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
4300	Samferdselsdepartementet	5 489	2 200	2 300	4,5
	Sum kategori 21.10	5 489	2 200	2 300	4,5

Bevilgningene under programkategori Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samt tilskudd til samferdselsberedskap. Programkategorien omfatter videre bevilgninger til departementets innsats på forskning og utvikling mv., herunder bevilgninger til Transnova-prosjektet.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 442,7 mill. kr, en reduksjon på 4,8 mill. kr eller 1,1 pst. fra saldert budsjett 2012.

Det er foreslått 139,8 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og 32,6 mill. kr til departementets deltakelse i internasjonale organisasjoner mv. Videre er det foreslått 32,1 mill. kr i tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. Av dette

foreslås 28,1 mill. kr tildelt Trygg Trafikk og 1,5 mill. kr hver til ITS Norge og Syklistenes Landsforening. I 2013 foreslås også satt av midler til Trafikksikkerhetshåndboka. Til samferdselsberedskap foreslås et tilskudd på 2,7 mill. kr.

Det er foreslått et samlet budsjett på 235,5 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en reduksjon på 12,4 mill. kr eller 5 pst. fra saldert budsjett 2012.

Til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. er det foreslått 16,3 mill. kr, som er 1,3 mill.kr lavere enn i saldert budsjett 2012. Det er foreslått 142 mill. kr til forskning, en reduksjon på 13,5 mill. kr fra saldert budsjett 2012. Som tidligere år er forskningsmidlene i hovedsak tenkt å gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon, samt ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. I tillegg settes av

midler til et nytt forskningsprogram om samfunnssikkerhet. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 77,2 mill. kr, en økning på 2,4 mill. kr fra saldert budsjett 2012. Av forslaget til bevilgning til Transnova er 20 mill. kr knyttet til regjeringens miljøteknologiprogram.

Nærmere om budsjettforslaget

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

mentets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Departementets strategi for tele- og transportforskning er utgangspunktet for mål og prioriteringer av forskningsinnsatsen.

Mål og prioriteringer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og ved de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og etater som ligger under departementets ansvarsområde. For konkret rapportering innenfor de ulike sektorene vises det til postomtalen for de ulike fagområdene, samt øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Driftsutgifter	131 088	135 200	139 800
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	30 315	30 700	32 600
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200	31 100	32 100
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	1 692	2 600	2 700
	Sum kap. 1300	193 295	199 600	207 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 139,8 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, en økning på 4,6 mill. kr fra saldert budsjett 2012.

Det har de siste årene bl.a. vært en betydelig økning i aktivitetsomfanget innenfor veg og jernbane. Dette har medført større arbeidsbelastning for departementet og en styrking av bemanningen.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. 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 stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Pr. 1. mars 2012 hadde Samferdselsdepartementet 141 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 32,6 mill. kr, en økning på 1,9 mill. kr fra saldert budsjett 2012.

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport og kommunikasjon.

Samferdselsdepartementet er medlem av følgende større internasjonale organisasjoner/EU-programmer: Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), Det internasjonale transportforum (ITF), samt EU-programmene om forbedring av godstransportssystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), beskyttelse av barn som bruker internett og

annen kommunikasjonsteknologi (Protecting Children using the Internet and other communication Technologies), samt ISA (Interoperability Solutions for European Public Administrations 2010–2015). Videre omfatter bevilgningen kostnader til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).

Marco Polo II-programmet gir startstøtte til bedrifter som ønsker å legge om sin transport fra veg til mer miljøvennlig transport med jernbane eller på sjøen. Siste, planlagte utlysning om tildeling av støtte fra programmet vil skje i 2013. Norges deltakelse i Marco Polo II-programmet finansieres av Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Norske aktører har ved flere anledninger kvalifisert seg til å motta startstøtte. I 2012, for utlysningen som ble offentliggjort i 2011, er to norske aktører tildelt støtte. Borregaard Industries har fått støtte til prosjektet «Nordix» som gjelder frakt av biokjemikalier og cellulose med shortsea shipping og jernbane. Lorentzen Rederi AS har fått startstøtte til prosjektet, «ScanBalt» for frakt av aluminium fra Norge til Polen med skip.

Programmet skal evalueres. Det er usikkert om det vil bli videreført i sin nåværende form når programperioden utløper i begynnelsen av 2013.

Partnerskap for transport og logistikk mellom EU, Russland, Hviterussland og Norge har som formål å forbedre transportforbindelsene og logistikken i det nordlige Europa på en slik måte at det stimulerer til bærekraftig økonomisk vekst. Partnerskapets rolle skal være å bidra til erfaringsutveksling, samordning og effektiv gjennomføring av prosjekter på tvers av landegrensene. Landene i partnerskapet deler sekretariatskostnadene etter en avtalt nøkkel. For 2013 utgjør Norges andel 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 32,1 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 1 mill. kr fra saldert budsjett for 2012. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 28,85 mill. kr, om lag samme nivå som i 2012. Syklistenes Landsforening og ITS Norge foreslås tildelt 1,5 mill. kr hver som er en videreføring av tilskuddet fra 2012. Videre fore-

slås det å avsette 250 000 kr til å revidere Trafikksikkerhetshåndboka.

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 og har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge. Organisasjonen fungerer som kunnskapsformidler og er et kompetansesenter for trafikkopplæring for barn og unge bl.a. gjennom å utarbeide læremidler, arrangere kurs og tilby veiledning.

De senere årene har Trygg Trafikk satset spesielt på ungdomstiltak og aktiviteter knyttet til å videreutvikle sitt kompetansesenter. I tillegg til kampanjer om sykkelhjelmer, barn i bil og refleks satte Trygg Trafikk i 2011 i gang nye ungdomsprojekter, la til rette for gratis læringsressurser på internett og lanserte en nettside for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Arbeidet vil bli videreført i 2013. Trygg Trafikk har i flere år samarbeidet med Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen for å styrke trafikkopplæringen i skolen. Samarbeidet vil bli videreført i 2013 og være særlig rettet mot å innføre trafikalt grunnkurs som valgfag i ungdomsskolen fra høsten 2013. I tillegg vil Trygg Trafikk i 2013 arbeide mer opp mot kommunene og legge til rette for å utvikle en ny læringsplattform for de digitale læringsressursene for barnehage og skole.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Tilskuddet fra Samferdselsdepartementet vil utgjøre om lag 48 pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2013.

Syklistenes Landsforening arbeider for å fremme sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Satsing på sykkel er et prioritert område for regjeringen, og det er et mål å øke andelen som sykler. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse i spørsmål om samferdsel, miljø og sikkerhet, slik at den best mulig kan fremme bruk av sykkel som transportmiddel. Syklistenes landsforening har i 2011 særlig arbeidet med hvordan vegtrafikklovgivningen påvirker syklistene. Foreningen ga bl.a. ut heftet «La barna sykle», arrangerte Sykkelens dag, aksjonen Synlig syklist og et organisasjonsseminar for å utveksle erfaringer mellom lokallagene.

Bruk av ITS er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål. ITS Norge arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av ITS-tjenester i transportsektoren, og har om lag 70 offentlige og private virksomheter som medlemmer. ITS Norge deltar i nasjonalt og internasjonalt samarbeid om harmonisering og standardisering av ITS-løsninger. ITS Norge er med på å implementere ITS-direktivet som trådte i kraft i 2010, bl.a. gjennom ITS-rådet ledet av Vegdirektoratet. I 2010 og 2011 ble tilskuddet fra Samferdselsdepartementet bl.a. benyttet til å planlegge og utarbeide konseptet SMARTRANS som er en samhandlingsplattform for ulike transporttjenester. Prosjektet er utarbeidet i samarbeid med Innovasjon Norge og de største medlemmene i ITS Norge. I 2013 vil ITS Norge bl.a. videreføre arbeidet med å utvikle SMARTRANS og prosjektet ITS Arena.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for Trafikksikkerhetshåndboka som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboka summerer opp mer enn 200 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter om trafikksikkerhet, og er en samling av forskningsbasert informasjon om

effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Oppdatert informasjon om effekter av ulike trafikksikkerhetstiltak er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet. Det foreslåtte tilskuddet på 250 000 kr skal i 2013 benyttes til å revidere deler av innholdet i boka. Tilskuddet vil utgjøre om lag 20 pst. av budsjetterte utgifter av revisjonsarbeidet i 2013.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,7 mill. kr. Bevilgningen skal bl.a. dekke utgifter til fylkeskommunenes deltakelse i den nasjonale sivile transportberedskapen og til øvelser, planverksarbeid mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS. Bevilgningen dekker også beredskapsarbeidet Norsk institutt for luftforskning (NILU) utfører på området vulkansk aske.

Bevilgningen har også gått til å finansiere reservedelslagring hos tre forhandlere av reservedeler og tilskudd til Kystverkets havneberedskapsøvelser. Begge ordningene er avviklet pr. 1. januar 2013.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 157	2 200	2 300
16	Refusjon av foreldrepenger	1 948		
18	Refusjon av sykepenger	1 384		
	Sum kap. 4300	5 489	2 200	2 300

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 2013 på 2,3 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. 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 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 405	17 600	16 300
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	154 473	155 500	142 000
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	45 465	74 800	77 200
	Sum kap. 1301	214 343	247 900	235 500

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 16,3 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. Dette er en reduksjon på 1,3 mill. kr fra saldert budsjett 2012.

Formålet med utredningsaktiviteten til Samferdselsdepartementet på denne posten er å øke departementets kunnskap om forhold knyttet til samferdselsspørsmål. Det er nødvendig med et bredt og nyansert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med samferdselspolitiske beslutninger. Utredningsaktiviteten er derfor viktig for å sikre en effektiv bruk av ressurser innenfor sektoren.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at resultatene fra prosjekter som departementet finansierer, offentliggjøres. Som hovedregel skjer dette via departementets egne internettsider.

I 2011 ble det gjennomført en rekke prosjekter som bidrar til Samferdselsdepartementets kunnskapsgrunnlag. Det ble bl.a. gjennomført et prosjekt om datalagring som tok for seg kostnadsaspekter, herunder identifisering og kvantifisering av relevante kostnadselementer knyttet til gjennomføring av datalagringsforpliktelser for tilbydere av elektronisk kommunikasjon, og prinsipper for fordeling av disse kostnadene. Prosjektet «Benchmarking av Avinor AS» har sammenliknet Avinors drift med driften til andre lufthavnoperatører. For å få bedre kunnskap om utviklingen i ekspressbussmarkedet etter liberaliseringen i 2003, fikk Samferdselsdepartementet gjennomført prosjektet «Statusrapport for ekspressbussnæringen». Resultatene viser stor trafikkvekst t.o.m. 2007, samt økt omsetning i løpet av perioden. Videre viser rapporten at det fortsatt er et potensial for ytterligere samordning mellom ekspressbussrutene og lokal rutetransport.

For å få mer og bedre kunnskap om bl.a. årsaksfaktorer og skademekanismer, holdninger og adferd i ungdomsmiljøer, samt langtidskonsekvenser av å være innblandet i en trafikkulykke i ung alder, er det i 2012 satt i gang et prosjekt som skal granske alvorlige bilulykker med personer i alderen 18–24 år. Et annet prosjekt vil bearbeide tallmateriale fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Denne undersøkelsen gir landsdekkende statistikk over befolkningens reisemønster basert på spørreundersøkelser. Bearbeiding av tallmaterialet gir et mer detaljert bilde av avgrensede problemstillinger, f.eks. arbeidspendling med tog, bruk av sykkel og endring i reisemønster over tid. Tallmaterialet er viktig i modell- og prognosearbeid, og benyttes i flere transportrelaterte forskningsprosjekter. Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statistisk sentralbyrå etablert en kollektivstatistikk. Statistisk sentralbyrå skal videre ha ansvaret for å oppdatere statistikken, samt utvikle den videre. Kollektivstatistikken vil være et viktig beslutningsgrunnlag for iverksettelse av ulike tiltak. Samferdselsdepartementet og Avinor AS gjennomfører et større toårig prosjekt om målinger av vulkansk aske. Hensikten er å forbedre målinger og modellberegninger for spredning av vulkansk aske i norsk luftrom. Det skal også utvikles brukertilpassede presentasjoner av askespredningen som grunnlag for flyvning i norsk luftrom.

I tillegg til utredninger i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil det i 2013 også bli benyttet midler til å sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområdet. Videre vil bevilgningen bli benyttet til analyser og metodeutvikling knyttet til Nasjonal transportplan, transportplanlegging og til spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorene. Arbeidet med neste rullering av den nasjonale reisevaneun-

dersøkelsen vil også startes. Modell- og prognoseverktøy som er nødvendig bl.a. for arbeidet med Nasjonal transportplan vil også bli oppdatert. Videre finansieres også utredninger knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap over denne posten.

I forbindelse med Stortingets gjennomgang av departementenes tilskuddsordninger fant Samferdselsdepartementet at det i 2011 hadde foretatt utbetalinger som kan karakteriseres som tilskudd, på andre poster enn tilskuddsposter. Over post 21 ble det betalt ut tilskudd til tidsskriftet Samferdsel og Trafikksikkerhets håndboka. Sistnevnte foreslås å inngå i bevilgningen på kap. 1300, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål, jf. omtale under denne posten. Tidsskriftet Samferdsel utgis av Transportøkonomisk institutt og er det eneste av sitt slag i Norge. Det bidrar til spredning og debatt om samferdselsforskning. Samferdselsdepartementet legger opp til at tilskuddet til tidsskriftet videreføres og utbetalinger fortsatt skjer over post 21.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 142 mill. kr, en reduksjon på 13,5 mill. kr fra saldert budsjett 2012.

Forskningsmidlene for 2013 er planlagt fordelt med 68,2 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 73,8 mill. kr til transportforskning. Midlene vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd og omfatter også midler til det nye forskningsprogrammet om samfunnssikkerhet og beredskap.

Norges forskningsråd mottar tilskudd fra i alt 16 departementer. Det ble fra og med budsjettåret 2010 etablert et felles mål- og resultatstyringssystem for departementenes tildelinger av midler til Norges forskningsråd. For nærmere omtale vises det til Prop. 1 S (2012–2013) fra Kunnskapsdepartementet.

Samferdselsdepartementet følger opp sektoransvaret for forskning ved å tildele midler til forskningsprogrammer. Programmene gjennomføres i regi av Norges forskningsråd. En viktig oppgave for Norges forskningsråd er å sikre at resultatene av samferdselsforskningen blir formidlet til ulike brukere, beslutningstakere og forskningsmiljøene på en god måte.

I lys av terroraksjonen 22. juli 2011 ønsker regjeringen å bidra til økt forskningsinnsats innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Videre har andre hendelser, som ekstremvær og ras som undergravde veger, problemer med tele-nettet og ulykker til sjøs, vist at det er behov for større forskningsinnsats med et sektorovergri-

pende perspektiv. I 2013 vil det bli startet opp et nytt femårig forskningsprogram innenfor samfunnssikkerhet og beredskap i regi av Norges Forskningsråd. Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 2 mill. kr til det nye programmet for 2013. Den nye forskningssatsingen på samfunnssikkerhet og beredskap vil være på i alt 20 mill. kr i året. Øvrige bidragsyttere er Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Kunnskapsdepartementet. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2012–2013) fra Justis- og beredskapsdepartementet.

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 ønsker å konsentrere forskningsinnsatsen til de tre strategiske områdene 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 2011 fikk en rekke prosjekter støtte fra RENERGI, særlig innen utvikling og bruk av andregenerasjons biodrivstoff, hydrogen og batterielektrisk transport. De avsluttede prosjektene har oppnådd viktige resultater innenfor bl.a. utprøving av kjøretøy med hydrogenbrenselceller og innenfor prosesser som kan omforme trevirke til flytende motordrivstoff, samt hydrogensikkerhet. Gjennom RENERGI-programmet gis det også støtte til samfunnsvitenskapelige prosjekter som bl.a. skal identifisere barrierer og virkemidler for mer miljøvennlig transport. RENERGI og Transnova, som omtales under post 72, samarbeider nært for å koordinere innsatsen.

Forskningsprogrammet SMARTRANS bidrar til å styrke kunnskapsgrunnlaget for næringslivets transport og skal fremme transportløsninger som er bærekraftige og energieffektive. I 2011 fikk seks nye prosjekter innvilget støtte. Ved tilde-ling ble det prioritert søknader som mobiliserer relevante aktører i næringsliv og offentlig sektor

til mer forskning og innovasjon gjennom samspill med forskningsmiljøene, og prosjekter med demonstrasjonsaktiviteter og/eller klar nytteverdi for spesifiserte brukere. Prosjektene skal bidra til kompetanse og løsninger som ser på det samlede transportbehovet fra dør til dør, vurdere alternative transportformer, inkl. intermodale muligheter, og bidra til et bedre miljø. SMARTRANS har god dialog med Transnova og diskuterer bl.a. hvordan prosjekter finansiert gjennom SMARTRANS kan videreutvikles gjennom Transnova. Forskningsrådet er i gang med en prosess for å innhente kunnskapsgrunnlag for helhetlig transportforskning. Dette kunnskapsgrunnlaget vil bl.a. kunne gi et godt grunnlag for beslutninger om en eventuell videreføring av SMARTRANS. Programmet er forlenget med ett år og avsluttes i 2014. I 2013 videreføres det på samme nivå som i 2012

Samferdselsdepartementet mener at det fortsatt er viktig å utvikle kostnads- og miljømessige effektive løsninger som kan styrke norsk næringslivs konkurranseevne. Departementet tar derfor sikte på å finansiere forskningsaktivitet om smartere godstransport og logistikk-løsninger også etter 2014. Ikke minst blir dette viktig for å følge opp tiltak og bestemmelser som følger av det videre arbeidet med EUs hvitbok om transportpolitikken.

Forskningsprogrammet TRANSIKK ble etablert i 2010 i regi av Norges forskningsråd. Programmet viderefører satsningen på forskning om transportsikkerhet som i perioden 2002–2009 ble gjennomført i RISIT (Risiko og sikkerhet i transportsektoren). Til sammen utgjør disse to programmene en langsiktig satsning på transportsikkerhet. TRANSIKK har en bred tilnærming til risiko og sikkerhet og stimulerer til forskning på tvers av transportformene innen hovedtemaene regulering, styring og håndtering, sikkerhetskultur og teknologi, og transportsikkerhet. Programets første utlysning i 2011 resulterte i at det ble satt i gang fire prosjekter med relevans for veg, bane, sjø og luft innenfor temaene regulering, styring og håndtering. TRANSIKKs programperiode er 2010–2015.

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.

Program for overordnet transportforskning (POT) har vært et lite forskningsprogram drevet

av Samferdselsdepartementet. Det rettet seg mot overordnede transportpolitiske problemstillinger og skulle gi økt kunnskap på områder som var viktige i arbeidet med Nasjonal Transportplan. Siste utlysning fra POT fant sted høsten 2010. De siste prosjektene i programmet ventes ferdigstilt høsten 2012.

Forskning på elektronisk kommunikasjon

Målet med bevilgningen til forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukere i hele landet gode, rimelige og framtidrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, samt bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Departementets sektoransvar 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 innen ekomsektoren. Norges forskningsråd har samlet mye av forskningsaktivitetene i store forskningsprogrammer. Store forskningsprogrammer skal heve det enkelte forskningsfelt ved å koble grunnforskning, anvendt forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorer.

Programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT, VERDIKT, ivaretar i hovedsak Samferdselsdepartementets 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 er en sentral del av forskningsaktiviteten i programmet.

Aktivitetene i VERDIKT blir finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Samferdselsdepartementet. Programperioden for VERDIKT løper fram til 2014. Programmet prioriterer prosjekter som er meget aktuelle for Samferdselsdepartementets ansvarsområder og er rettet mot utvikling av kunnskap innen:

- brukergrensesnitt, informasjonsforvaltning og programvareteknologi
- kommunikasjonsteknologi og infrastruktur
- sikkerhet, personvern og sårbarhet
- samfunnsmessige, økonomiske og kulturelle utfordringer.

For 2011 var det to større utlysninger, hver på rundt 70 mill kr, rettet mot næringslivet, offentlig

sektor og forskningsmiljøene. Etter denne utlysningen har et hovedperspektiv i VERDIKT om å dekke spennet fra teknologiutvikling til samfunnsforståelse og brukeradferd blitt styrket ytterligere. Det legges stor vekt på formidling av resultater.

For 2013 vil fortsatt hoveddelen av departementets forskningsmidler til forskning på elektronisk kommunikasjon inngå i VERDIKT.

Simula-senteret mottar en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet som foreslås videreført i 2013. Senteret driver grunnleggende forskning innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Forskingen spenner fra ulike problemstillinger om 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.

Via Norges forskningsråd finansierer Samferdselsdepartementet Simula-senterets prosjekt Robuste nett. 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 både for enkeltbrukere og bedrifter som alle blir mer og mer avhengige av internett og en velfungerende infrastruktur for elektronisk kommunikasjon. Samferdselsdepartementet legger opp til å finansiere Robuste nett også i 2013.

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 etablert som et treårig prosjekt våren 2009. I forliket i Stortinget om Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk ble det bestemt å etablere Transnova som et permanent organ og gradvis øke tilskuddet, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Transnova-prosjektet er organisert som en egen enhet i Statens vegvesen.

Det foreslås å bevilge 77,2 mill. kr til Transnova for 2013. Dette er en økning på 2,4 mill. kr fra 2012. Av bevilgningen er 20 mill. kr en del av satsingen på miljøteknologiprogrammet for 2011–2013. Programmet er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) fra Nærings- og handelsdepartementet.

Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Transnova skal gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis. Videre skal Transnova støtte, og selv bidra til, informasjon og økte kunnskaper om klimavennlige transportløsninger. Transnova skal også delta i relevant internasjonalt samarbeid.

I årene 2009–2011 har Transnova gitt støtte for i alt 196 mill. kr fordelt på 99 prosjekter og støttet etablering av 1 830 normalladepunkter og 51 hurtiglade punkter. Prosjektstøtten har variert fra i underkant av 100 000 kr til 12 mill. kr.

Transnova hadde fire programutlysninger i 2011. En åpen utlysning dekte alle Transnovas delmål, dvs. alternative drivstoff, redusert transportomfang og overgang til mer klimavennlige transportløsninger. Det ble gitt støtte til 29 prosjekter. To utlysninger rettet seg mot etablering av hurtigladeinfrastruktur for ladbare kjøretøy. Det ble gitt støtte til å etablere 51 hurtiglade punkter. En utlysning gjaldt miljøteknologi, og det ble gitt støtte til ni prosjekter. Tilskudd ble gitt til en rekke ulike prosjekter som bygging av biogass fyllestasjoner og utredninger/studier. Mottakere var bl.a. kommuner, organisasjoner og selskaper. 24 prosjekter ble avsluttet i 2011.

I 2013 vil Transnova bl.a. støtte videre utbygging av hurtiglading, elektrifisering av skip, klimavennlig godstransport og miljøteknologi. Transnova gir i 2012 støtte til drift av flere hydrogenstasjoner. Eventuell videre støtte til hydrogenstasjoner forutsetter også at næringslivet bidrar med en betydelig andel. Satsingen på gang- og sykkelprosjekter og støtte til gjennomføring av klimaprojekt i kommuner og fylkeskommuner vil videreføres fra 2012.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1310	Flytransport	679 895	705 600	673 000	-4,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	37 961	27 400	30 900	12,8
1313	Luftfartstilsynet	196 956	183 900	189 800	3,2
1314	Statens havarikommisjon for transport	61 870	60 600	62 500	3,1
	Sum kategori 21.20	976 682	977 500	956 200	-2,2

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	131 222	133 500	140 400	5,2
4314	Statens havarikommisjon for transport	400			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	226 993	201 800	157 800	-21,8
5622	Aksjer i Avinor AS	504 000	502 000	438 000	-12,7
	Sum kategori 21.20	1 306 985	1 281 700	1 180 600	-7,9

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 Norges infrastruktur. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de driftsøkonomisk ulønnsomme flyplassene, videreføres.

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

av flytransporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 956,2 mill. kr, en reduksjon på 21,3 mill. kr eller 2,2 pst. fra saldert budsjett for 2012.

Det foreslås å bevilge 673 mill. kr til kjøp av flytransport. Dette er en reduksjon på 32,6 mill. kr eller 4,6 pst. fra saldert budsjett 2012. De nye kontraktene som ble inngått i 2012, har samlet et lavere tilskuddsbehov enn tidligere kontrakter.

I tilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 30,9 mill. kr, en økning på 3,5

mill. kr eller 12,8 pst. fra saldert budsjett 2012. Forslaget omfatter 18,9 mill. kr til flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene og 12 mill. kr i driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken.

Det foreslås å bevilge 189,8 mill. kr til Luftfartstilsynet, en økning på 5,9 mill. kr eller 3,2 pst. fra saldert budsjett 2012. Det foreslås å øke Luftfartstilsynets gebyrinntekter med 5,2 pst. for å dekke den samlede kostnaden for tilsynets tilsynsvirksomhet i 2013.

Til Statens havarikommisjon for transport foreslås bevilget 62,5 mill. kr, som er en økning på 1,9 mill. kr eller 3,1 pst. fra saldert budsjett 2012.

For Avinor foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 438 mill. kr og et avdrag på statslånet til Oslo Lufthavn AS på 444,4 mill. kr.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Det overordnede målet for transportpolitikken gjelder også for luftfarten.

Det kommersielle flyrutetilbudet i Norge vurderes som godt. For distriktene er det viktig at det fins et landsdekkende rutenettverk med mulighet for overgang mellom stamruter og regionale ruter. Det er en utfordring å sikre tilstrekkelig konkurranse, slik at utgiftene til kjøp av flyrute-tjenester der det ikke er grunnlag for kommersiell trafikk, ikke blir uforholdsmessig høye. Økt etterspørsel etter regionale flyruter bidrar også til økt behov for statlig kjøp.

Utgangspunktet for arbeidet med flysikkerheten er regjeringens visjon om et transportsystem uten ulykker med drepte eller hardt skadde. Nullvisjonen er langt på veg en realitet innen luftfarten. Sikkerheten i norsk luftfart ligger i verdens-toppen. Innenfor innenlands helikoptervirksomhet er imidlertid ulykkesfrekvensen fortsatt for høy. Sikkerhetsarbeidet i luftfartsnæringen blir stadig mer internasjonalisert både når det gjelder arbeidet for å hindre ulykker og for å forebygge mulige terroranslag. For myndighetene er det en hovedutfordring å sikre at det internasjonale regelverket er tilpasset norske forhold.

De internasjonale klimautfordringene reiser spørsmål om konsekvensene av fortsatt vekst i flytrafikken. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også luftfarten ta sin del av ansvaret for å redusere utslip-

pene. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står høyt på den internasjonale dagsorden. Norsk luftfart er inkludert i EUs kvotehandelsystem. Videre har verdens luftfartsorganisasjon, ICAO, gått inn for at luftfartens utslipp av klimagasser ikke skal øke etter 2020. Regjeringen mener dette ikke er ambisiøst nok, fordi målet ikke setter noen begrensninger på utslippene fram mot 2020. Det gjenstår å få til en bindende global avtale for å redusere utslippene fra internasjonal luftfart til et nivå som er i samsvar med klimautfordringene. Norge vil fortsette å arbeide for at internasjonal luftfart skal omfattes av en ny internasjonal klimaavtale.

Avinor AS har ansvaret for å drive et landsomfattende nett av 46 lufthavner og en samlet flysikringstjeneste for luftfarten. Selskapet står overfor investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene. Arbeidet med å utvide kapasiteten på de største lufthavnene og gjennomføre sikkerhetsinvesteringer på de mindre lufthavnene fortsetter.

Resultatrapport 2011

Trafikkutvikling

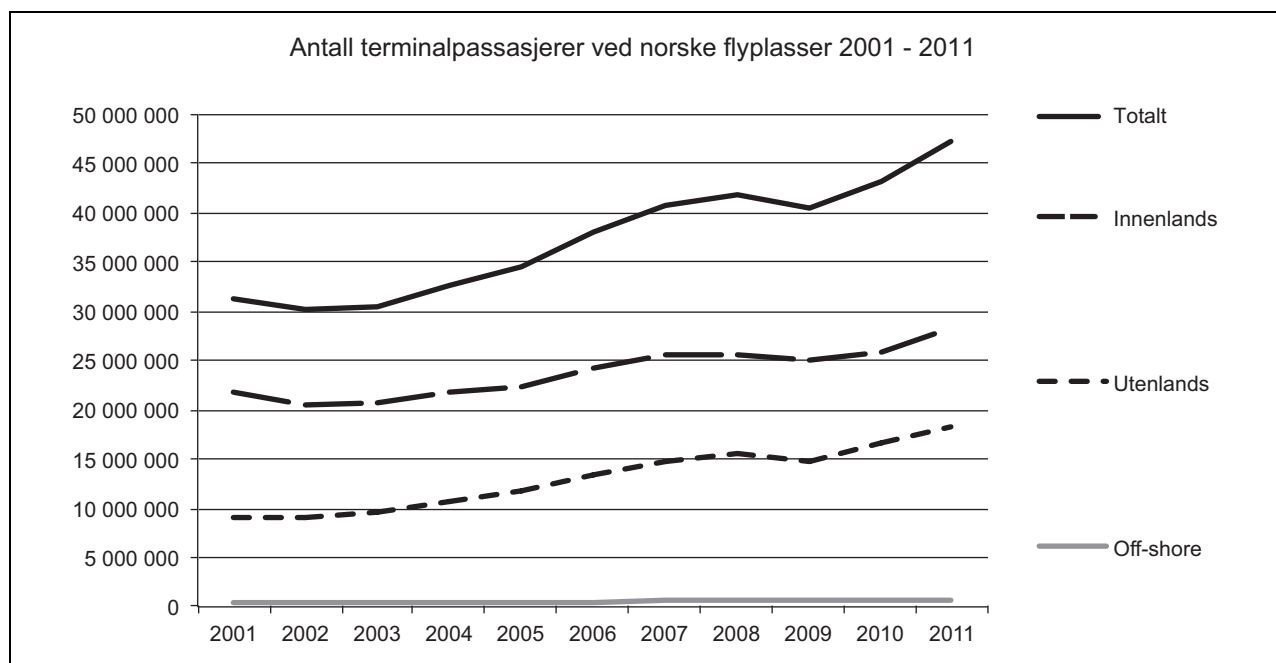
Flytrafikken i Norge økte fra 2010 til 2011. På grunn av askeskyen fra Island var trafikken i 2010 noe lavere enn den ellers ville vært, selv om det også da var vekst fra året før.

Målt i antall passasjerer hadde flytrafikken i Norge en vekst i 2011 på 9,6 pst. sammenliknet med året før. Totalt ble det registrert 47,4 millioner terminalpassasjerer ved norske lufthavner, hvorav 28,4 millioner reiste innenlands, 18,4 millioner reiste til og fra utlandet og 614 000 var off-shore-passasjerer. Siden innenlandspassasjerer telles to ganger, både ved avreise og ankomst, tilsvarer dette 14,2 millioner reiser innenlands.

Antall kommersielle flybevegelser økte med 4,3 pst. i 2011. Størst økning i antall flybevegelser var til og fra utlandet, hvor det var en økning på 7,6 pst. For innenlandstrafikken og off-shore økte antallet flybevegelser med henholdsvis 2,6 og 8,3 pst.

Åpningen av Gardermoen i 1998 økte kapasiteten på hovedflyplassen og bidro til effektiv konkurranse. De siste 10 årene, og særlig fra 2002, har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningstrafikken, og utenlandstrafikken mer enn innenlandstrafikken. Infrastrukturkapasitet er en viktig forutsetning for å ivareta effektiv konkurranse framover.

For å oppfylle målet om et transporttilbud med god transportstandard over hele landet ble det i den delen av den regionale luftfarten som er på

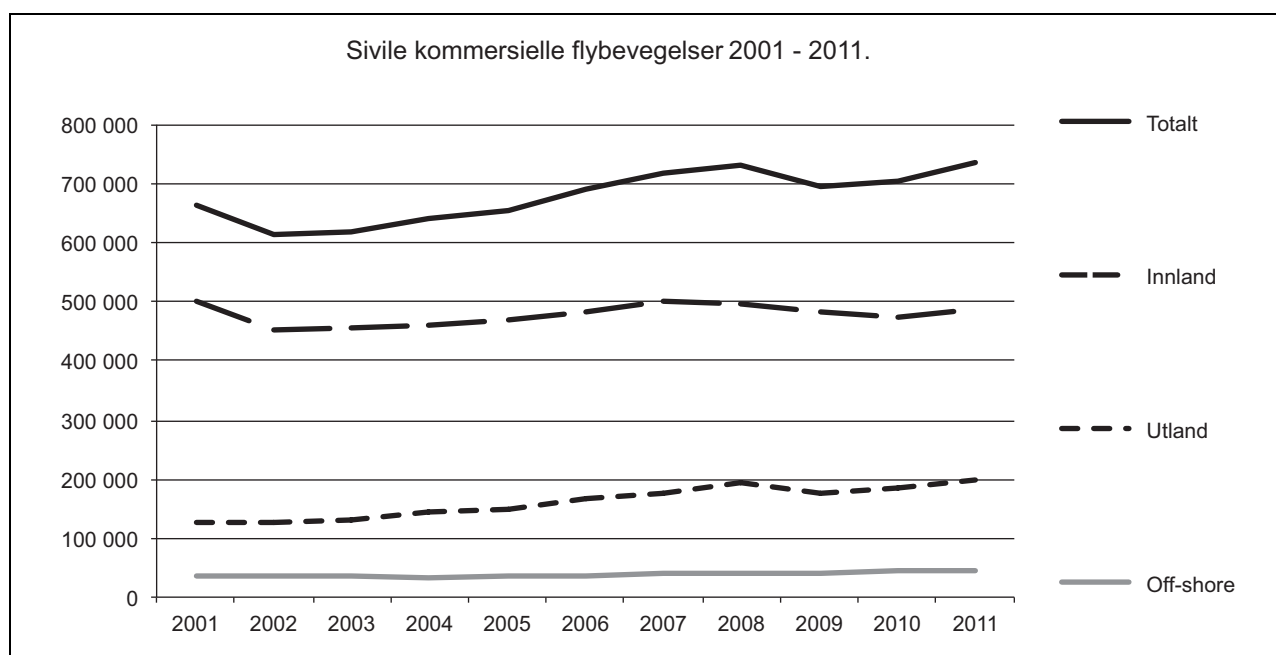


Figur 3.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner

anbud, i 2011 kjøpt flytrutetjenester for 679,9 mill. kr.

I august 2011 lyste Samferdselsdepartementet ut nytt anbud for drift av regionale flyruter fra 1. april 2012 på 18 eksisterende ruteområder og ett nytt ruteområde (Evenes – Tromsø v.v.). Det ble utlyst kontrakter på fem års lengde på ruter i de fire nordligste fylkene og fire år for øvrige ruter. Resultatet av anbudskonkurransen ble samlet sett

et noe lavere kjøpsbehov, til tross for en økning i omfanget av flyrutekjøpet. Ingen nye flyselskap vil i perioden fly på nye deler av anbudsruutenettet. Samferdselsdepartementet måtte gjøre om et vedtak om tildeling av fire ruteområder i Nord-Norge, da det viste seg at flyselskapet som hadde det laveste tilbudet, likevel ikke var i stand til å starte ruteflyginger som forutsatt.



Figur 3.2 Utvikling i antall flybevegelser

Oversikt over innrapporterte ulykker og hendelser

	2007	2008	2009	2010	2011
Dødsulykker	0	3	1	2	1
Ulykker uten omkomne	13	15	19	15	15
Lufttrafikkhendelser	43	26	20	24	23
Øvrige luftfartshendelser	32	56	43	41	42
Totalt	88	100	83	82	81

Sikkerhet

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

Ulykker uten omkomne er ulykker med alvorlige personskader og/eller større materielle skader. Lufttrafikkhendelser er trafikkrelaterte hendelser som f.eks. nærpassering eller alvorlige vanskeligheter som oppstår fordi fartøysjefen eller lufttrafikkjentesten unnlater å følge eller avviker fra gjeldende framgangsmåte. Øvrige luftfartshendelser er uønskede begivenheter som har, eller vil kunne ha, negativ innvirkning på sikkerheten.

I 2011 var det én ulykke med omkomne i norsk luftfart hvor i alt fem personer omkom. I luftfartsstatistikken skilles det mellom ervervmessig transport og allmennflyging. Ervervmessig transport er knyttet til næringsvirksomhet, inkludert passasjertransport, mens allmennflyging typisk er knyttet til luftsportsaktiviteter. Ulykken med fem omkomne i 2011 skjedde med et innenlands helikopter under et ervervmessig oppdrag. Antall ulykker og hendelser totalt er uendret de siste tre årene. Av de ulykkene og alvorlige hendelsene i 2011 som Statens havarikommisjon hadde plikt til å undersøke, involverte 11 allmennflyging, mens fire var knyttet til innlands helikoptertransport. Kun én iverksatt undersøkelse i 2011 gjaldt ervervmessig tung luftfart. Fordelingen av ulykker og alvorlige hendelser er dermed nær identisk med 2010.

Ruteflyging og persontransporten til og fra norsk sokkel er de områdene av norsk sivil luftfart som har det høyeste sikkerhetsnivået. Sikkerhetsnivået på disse områdene står seg også godt sammenliknet med nivået i EU-området.

Som følge av flere ulykker de senere årene har bruk av lette helikoptre innenlands i noen år vært et satsningsområde for Luftfartstilsynets sikkerhetsarbeid. Økt oppmerksomhet fra myndighe-

tene, samt etableringen av Flysikkerhetsforum for operatører av innenlands helikopter i 2009, forventes å gi positive resultater. Forumet ledes av Luftfartstilsynet og gjennomførte i 2011 bl.a. flere møter med operatørene. Det ble i 2011 også besluttet å gjennomføre en sikkerhetsstudie for innenlands helikoptre. Studien gjennomføres i 2012. Flysikkerhetsforumet vil spille en viktig rolle i flysikkerhetsarbeidet på dette området i årene framover.

Sikkerhetsnivået for allmennflyging vil også bli fulgt tett framover, da ulykkesraten etter en god periode på 1990-tallet har økt de senere årene.

Bruk av laserpenner rettet mot fly har vært et økende problem. De fleste hendelser er registrert i forbindelse med landing, som er en kritisk fase av flygingen. Reglene for laserpenner ble endret i ny strålevernforskrift som trådte i kraft 1. januar 2011. Muligheten til å eie og kjøpe kraftige laserpenner er nå begrenset.

Universell utforming og miljø

For å oppfylle målet om universell utforming i luftfarten har Samferdselsdepartementet utarbeidet ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart. Forskriften skal sikre at alle norske lufthavner oppfyller kravene til universell utforming i henhold til diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, jf. Ot.prp. nr. 44 (2007–2008). Utkast til forskrift ble sendt på høring sommeren 2012.

Norge fortsatte i 2011 å delta i arbeidet for å få til en internasjonal enighet om å redusere utslipp av klimagasser fra internasjonal luftfart. ICAOs 190 medlemsstater forpliktet seg i 2010 til å arbeide for at utslippene fra internasjonal luftfart ikke skal øke etter 2020. I 2011 startet arbeidet med å følge opp resolusjonen fra generalforsamlingen i 2010.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2013 til luftfartsformål tar utgangspunkt i ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt prioriteres. 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. Økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring vil bli prioritert. Videre skal kunnskapsutvikling for å bedre sikkerheten for innenlands helikoptervirksomhet prioriteres i 2013.

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 videre viktig at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutenettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reiser. 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 flyruter skal gjennom å redusere avstandsulemper bidra til velfungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet.

For regjeringen er det viktig at rettighetene til flypassasjerene styrkes. Dette gjelder ikke minst rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet. Samferdselsdepartementet vil i 2013 prioritere arbeidet med ny forskrift om universell utforming i luftfarten.

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra 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.

Vulkanutbruddene på Island i 2010 og 2011 og påfølgende spredning av vulkanaske i norsk luftrom skapte store problemer og fikk økonomiske konsekvenser for norsk luftfart og samfunnet for øvrig. Den norske beredskapen for håndtering av liknende situasjoner i framtiden, og ikke minst avgrensning av virkningene av askeutslipp i norsk luftrom, vil bli prioritert.

Statens havarikommisjon for transport har ansvar for å granske alvorlige hendelser og ulyk-

ker i alle transportformene, dvs. sivil luftfart, jernbane-, veg- og sjøtransport. Regelverket innenfor de ulike transportområdene stiller klare krav til hvilke typer ulykker kommisjonen skal undersøke. Statens havarikommisjon for transport vil likevel se på hvordan ressursbruken kan konsentreres om de hendelsene/ulykkene som har størst læringspotensial.

For å bidra til sikkerhet vil det også i 2013 gis tilskudd til flygeinformasjonstjenester på ikke-statlige lufthavner med rutetrafikk. Videre vil det også i 2013 gis driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken. Denne lufthavnen er en ikke-statlig flyplass som har en viktig regional transportfunksjon.

I St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verksemda i Avinor AS går det fram 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. Meldingen slår fast at dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes.

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 avgiftspolitikken medvirke til effektiv drift av Avinor og ivareta andre samfunns mål som hensynet til miljøet og distriktene, samt en levedyktig luftfart i Norge.

Norge har inngått en avtale med Finland, Estland og Latvia om å etablere den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB-avtalen). Avtalen har som formål å organisere lufttrafikkstyringen og luftrommet mellom de fire deltakende statene uavhengig av eksisterende nasjonale grenser. Den har sitt utspring i EU-lovgivingen om 'Et felles europeisk luftrom', og skal bidra til å realisere målsettingene i EU-lovgivingen om økt sikkerhet, kapasitet, bærekraftig utvikling og kostnadseffektivisering på dette området. Avtalen skal etter planen tre i kraft omkring årsskiftet 2012/2013. Det etableres styrings- og samarbeidsorganer som Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Luftfartstilsynet og Luftforsvaret vil delta i. Kjernen i samarbeidet er planer for tettere samvirke mellom Avinor og tilsvarende instanser i de tre andre landene, noe som reguleres i en egen avtale i tilknytning til NEFAB-avtalen. For å få et bedre samvirke omkring flyværtjenesten har Meteorologisk institutt engasjert seg i et tettere samarbeid med tilsvarende aktører i øvrige nordiske land. Dette vil også ha betydning for realiseringen av målene med NEFAB-samarbeidet.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1310 Flytransport**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	679 895	705 600	673 000
	Sum kap. 1310	679 895	705 600	673 000

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Kontrakter for drift av rutene tildeles etter anbudskonkurranse.

Det foreslås bevilget 673 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2013, som er en reduksjon på 21,3 mill. kr fra saldert budsjett 2012. Kostnadene i de nye kontrakter som Samferdselsdepartementet inngikk i 2012, er samlet lavere enn i tidligere kontrakter.

De nye kontraktene for flyrutekjøp gjelder på følgende 18 eksisterende ruteområder:

- Lakselv – Tromsø v.v.
- Andenes – Bodø v.v. og Andenes – Tromsø v.v.
- Svolvær – Bodø v.v.
- Leknes – Bodø v.v.
- Røst – Bodø v.v.
- Narvik (Framnes) – Bodø v.v.
- Brønnøysund – Bodø v.v. og Brønnøysund – Trondheim v.v.
- Sandnessjøen – Bodø v.v. og Sandnessjøen – Trondheim v.v.

- Mo i Rana – Bodø v.v. og Mo i Rana – Trondheim v.v.
- Mosjøen – Bodø v.v. og Mosjøen – Trondheim v.v.
- Namsos – Trondheim v.v. og Rørvik – Trondheim v.v.
- Florø – Oslo v.v. og Florø – Bergen v.v.
- Førde – Oslo v.v. og Førde – Bergen v.v.
- Sogndal – Oslo v.v. og Sogndal – Bergen v.v.
- Sandane – Oslo v.v. og Sandane – Bergen v.v.
- Ørsta – Volda – Oslo v.v. og Ørsta – Volda – Berge v.v.
- Fagernes – Oslo v.v.
- Røros – Oslo v.v.

Videre er det inngått kontrakt for det nye ruteområdet Evenes–Tromsø v.v.

Kontraktene gjelder fra 1. april 2012. For de fire nordligste fylkene gjelder kontraktene for fem år, mens øvrige kontrakter gjelder for fire år.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å inngå nye kontrakter for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms med virkning fra 1. april 2013.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	37 961	27 400	30 900
	Sum kap. 1311	37 961	27 400	30 900

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Bevilgningen gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS) ved ikke-statlige flyplasser med rutetraffic, og tilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken. Kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er normalt flyplassseierens ansvar. For å sikre videre drift ved ikke-statlige flyplasser som har en betydelig lokal/regional transportfunksjon, kan det i spesielle tilfeller likevel gis statlig tilskudd ut over tilskuddet til flygeinformasjonstjeneste.

Den foreslåtte bevilgningen på 30,9 mill. kr innebærer en økning på 12,8 pst. fra 2012. Av dette skal 18,9 mill. kr dekke kostnader til flygein-

formasjonstjenesten. Økningen fra 2012 skyldes økte kostnader for Skien lufthavn, Geiteryggen, som følge av overføring av kostnader for innflygingstjenester som i dag dekkes av Avinor gjennom undervegsavgiften. Dette er kostnader som i henhold til regelverk for flysikringstjenester ikke skal dekkes av undervegsavgiften.

Som en oppfølging av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, avsettes det i tillegg 12 mill. kr til Stord lufthavn, Sørstokken. 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.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Driftsutgifter	196 956	183 900	189 800
	Sum kap. 1313	196 956	183 900	189 800

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 hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart og skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede samferdselspolitiske målsettinger.

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

tasje (security). Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet driver informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver er knyttet til å utvikle og oppdatere regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Det er en prioritert oppgave å påvirke prosessen for å utvikle 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.

Det foreslås bevilget 189,8 mill. kr, en økning på 5,9 mill. kr fra saldert budsjett 2012.

Pr. 1. mars 2012 hadde Luftfartstilsynet 170 tilsatte.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Gebyrinntekter	119 476	133 500	140 400
02	Refusjon av diverse utgifter	10 356		
16	Refusjon av foreldrepenger	457		
17	Refusjon lærlinger	33		
18	Refusjon av sykepenges	900		
	Sum kap. 4313	131 222	133 500	140 400

Post 01 Gebyrinntekter

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

Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal finansieres av næringen. De siste årene har gebyrene ikke dekt Luftfartstilsynets til-

synskostnader fullt ut. For 2013 er kostnadene relatert til tilsynsvirksomheten estimert til å utgjøre 140,4 mill. kr. Samlet inntektsramme for 2013 foreslås derfor satt tilsvarende kostnadsrammen på 140,4 mill. kr, dvs. en økning på i underkant av 7 mill. kr i fra saldert budsjett for 2012. Økningen skyldes en korrigering av kostnadsfordelingen mellom tilsynsvirksomhet og direktoratsoppgaver hos Luftfartstilsynet.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Driftsutgifter	61 870	60 600	62 500
	Sum kap. 1314	61 870	60 600	62 500

Post 01 Driftsutgifter

I tråd med det overordnede målet for transportpolitikken som er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, 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, jernbanetrafi-

ken og vegtrafikken. Videre skal havarikommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Det foreslås å bevilge 62,5 mill. kr, en økning på 1,9 mill.kr fra saldert budsjett 2012.

Pr. 1. mars 2012 hadde Statens havarikommisjon for transport 43 tilsatte.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	444 400
	Sum kap. 4312	444 370	444 400	444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, ble i sin tid finansiert gjennom et lån fra staten til Oslo lufthavn AS.

I forbindelse med avdragsfritakene i 2009 og 2010 ble det lagt til grunn at løpetiden på lånet skulle holdes uendret, slik at avdragene for 2009 og 2010 ble lagt til avdragene i de årene som står igjen. Det årlige avdragsbeløpet utgjør nå 444,4 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
80	Renter	226 993	201 800	157 800
	Sum kap. 5619	226 993	201 800	157 800

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 157,8 mill. kr i 2013.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
85	Utbytte	504 000	502 000	438 000
	Sum kap. 5622	504 000	502 000	438 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Avinor AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av årsresultatet i konsernet etter skatt. For regnskapsåret 2011 ble

det i tråd med denne utbyttepolitikken tatt ut et utbytte på 421,8 mill. kr fra Avinor, jf. Prop. 111 S/ Innst. 375 S (2011–2012). Det foreslås budsjettert med et utbytte fra Avinor på 438 mill. kr i 2013. Endelig utbytte fastsettes på generalforsamlingen.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 etter opphevelse av vegfritaket

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	¹ Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1320	Statens vegvesen	15 746 316	16 255 200	21 047 300	29,5
	Sum kategori 21.30	15 746 316	16 255 200	21 047 300	29,5
	Sum kategori 21.30 ekskl. kompensasjon for oppheving av veifritaket i merverdiavgiftsloven	15 746 316	16 255 200	17 838 600	9,7

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 78,7 mill. kr, post 29 er redusert med 20 mill. kr, post 30 er økt med 70 mill. kr, post 61 er redusert med 50 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
4320	Statens vegvesen	789 177	489 000	505 100	3,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	20 000	25 000	25,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	33 882	33 000	32 000	-3,0
	Sum kategori 21.30	843 059	542 000	562 100	3,7

Merverdiavgiftsloven inneholder fritak ved omsetning av tjenester som gjelder offentlig veg og baneanlegg. Siden den opprinnelige begrunnelsen for fritakene ikke lenger gjør seg gjeldende, foreslår Regjeringen at fritaket oppheves med virkning fra 1. januar 2013, jf. Prop. 1 LS (2012–2013). Forslaget innebærer økte merverdiavgiftskostnader for Statens vegvesen som foreslås kompensert gjennom økte bevilgninger. Opphevelsen av fritaket påvirker ikke Jernbaneverkets budsjett og det nasjonale jernbanenettet, som også benyttes til godstransport. Opphevelsen av fritaket endrer ikke bompenggeinnbetalingene fra trafikantene. Endringen vil innebære administrative forenklinger både for Statens vegvesen og næringslivet.

De sentrale målene for transportpolitikken er fastsatt 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 2013 for Statens vegvesen er totalt på 21 047,3 mill. kr, inkl. kompensasjon for merverdiavgift. Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er forslaget til bevilgning 17 838,6 mill. kr, som er en økning på 1 583,4 mill. kr eller 9,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2012.

Budsjettforslaget for 2013, ekskl. kompensasjon for merverdiavgift, sammen med bevilgnin-

gene for 2010, 2011 og 2012 innebærer en oppfølging på 100,3 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for fireårsperioden 2010–2013.

Regjeringen legger opp til å øke bevilgningene til drift og vedlikehold utover det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Dette er nødvendig bl.a. for å kompensere for den sterke kostnadsveksten for driftskontraktene og asfaltkontraktene, og økte vedlikeholdstiltak for skader som følge av flom og ras på vegnettet. Aktivitetsnivået for riksveginvesteringer er høyt ved inngangen til 2013. Rasjonell anleggsdrift for igangsatte og vedtatte prosjekter er prioritert, sammen med tiltak innenfor programområdene. I tillegg er det prioritert statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på en rekke nye, store prosjekter i 2013. Regjeringen tar sikte på å fremme bompengeproposisjoner for en rekke store prosjekter i 2013. Med budsjettforslaget legges det opp til at alle riksvegsprosjekter som er prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 og hvor det foreligger nødvendig avklaring, vil kunne startes opp i 2013.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Hovedutfordringene og hovedmålene for transportpolitikken er presentert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Utfordringene er blitt forsterket på grunn av bl.a. sterkere pris- og kostnadsøkning i perioden 2010–2013 enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Riksvegene er hovedårene i vegtransportssystemet. Riksvegnettet utgjør i dag om lag 10 400 km med 18 riksvegferjesamband og om lag 500 tunneler. Av det samlede riks- og fylkesvegnettet utgjør riksvegene 20 pst., men står for over halvparten av vegtrafikkarbeidet. For næringstransportene er andelen enda høyere, om lag 65 pst. av godstransportarbeidet på veg avvikles på riksvegene. Trafikken på veg har totalt sett utviklet seg om lag som forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det har imidlertid vært en noe sterkere vekst i tungtrafikken, slik at belastningen på vegnettet har vært større enn ventet.

Et godt utbygd vegnett stiller krav til en sammenhengende god standard. Mye er gjort i de senere årene for å bedre framkommeligheten, men det er fortsatt deler av riksvegnettet som ikke har tilfredstillende standard, som ikke er godt nok vedlikeholdt og som ikke er tilstrekkelig robust til å møte klimaendringene. Vedlikeholdsetterslep og høyere pris- og kostnadsøkning enn

forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019 har bidratt til at det har vært krevende å nå målene for transportpolitikken i vegsektoren.

Ved utgangen av 2011 var det 519 km med firefelts veger på riksvegnettet. Av disse ble 197 km, eller 38 pst., åpnet for trafikk i perioden 2006–2011. På samme tidspunkt var det etablert midtrekkverk på 192 km riksveg med to eller tre felt. 121 km, eller 63 pst., ble fullført i perioden 2006–2011. Sammen med andre store prosjekter og mindre tiltak har dette ført til en vesentlig standardheving av riksvegnettet og bedre trafikksikkerhet. På deler av riksvegnettet er det likevel fortsatt store behov knyttet til å få en tilfredsstillende standard. Om lag 1 700 km, eller 16 pst., av riksvegnettet har for smal vegbredde ut fra kravene til tofelts veg og gul midtlinje. På de mest trafikkerte strekningene er det behov for utbygging av to-, tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøretningene.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet ved at varer og tjenester ikke leveres til rett tid. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte strekninger fører til redusert framkommelighet deler av året. Selv om antall stengninger ventes redusert som følge av tiltak på vegnettet, skyldes de fleste stengningene forhold som det er vanskelig å sette inn tiltak overfor, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2010–2011 var sentrale vegstrekninger for godstransporten stengt. Det gjaldt bl.a. rv 7 Hardangervidda i Buskerud/Hordaland (380 timer), E6 Kvænangenfjellet i Troms (210 timer), E6 Saltfjellet i Nordland (200 timer) og E6 Sennalandet i Finnmark (190 timer).

Det er store utfordringer knyttet til å fjerne vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. Dette gjelder særlig tunneler. Analyser som Statens vegvesen har foretatt i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, anslår at det, etter opphevelse av vegfritaket, kan koste i størrelsesorden 30–45 mrd. kr å fjerne vedlikeholdsetterslepet og å gjøre nødvendige fornyelser på riksvegnettet, hvor om lag halvparten av behovet gjelder tunneler. Kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av tunneler øker. Dette skyldes en stadig økende tunnelmengde, at tunneløsningene blir mer teknisk og sikkerhetsmessig kompliserte og at mange av tunnelene er 30–40 år gamle med behov for oppgraderinger.

Forfallet øker sannsynligheten for at det oppstår akutte skader som må utbedres raskt. Skadeutviklingen kan føre til økte kostnader på lengre sikt fordi reparasjonene blir mer omfattende jo lenger en venter med å utføre disse. Forfallet

fører også til høyere kostnader til drift, bl.a. fordi spor og ujevnheter gjør det vanskeligere å holde vegene frie for snø og is.

Hyppigere og mer ekstremt vær med kraftig vind, stormflo, store nedbørmengder og temperaturskifte stiller økte krav til infrastrukturen. Store deler av dagens transportnett er ikke robust nok til å møte slike økte påkjenninger. I tillegg til kostnader ved å rette opp skader etter ekstremvær må nyanlegg og installasjoner dimensjoneres slik at de tåler klimaendringene. Dette, sammen med at vegnettet i utgangspunktet har et betydelig forfall, betyr at det er store utfordringer knyttet til å ruste opp infrastrukturen. Det er derfor behov for å fortsette den økte innsatsen til vedlikehold av vegnettet.

Et målrettet trafikk sikkerhetsarbeid gir resultater. Antall drepte i vegtrafikken er sterkt redusert over tid. Siden 1970 er 70 pst. færre drept, og antall hardt skadde er redusert med om lag 85 pst. I samme periode er trafikken mer enn tredoblet. Selv om utviklingen har vært positiv, er det store utfordringer, ikke minst overfor enkelte trafikantgrupper, som unge bilførere. Analyser av dødsulykkene viser at høy fart, bruk av rusmidler, manglende bruk av bilbelte, men også vegforhold, er viktige årsaker til ulykkene og deres alvorlighetsgrad. Bilbeltebruken har økt jevnt over tid, og fartsnivået er noe redusert, men fortsatt er dette ikke godt nok. Om lag 35 pst. av de som omkom i bil i 2011, brukte ikke bilbelte. 46 pst. av alle kjøretøyer som passerte utvalgte målepunkt, hadde fart over fartsgrensen.

Prioritering av fysiske tiltak må sees i sammenheng med hvilke ulykkestyper som er dominerende. Møteulykker er klart dominerende på veger med høy trafikk utenfor tettbygd strøk som verken har midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking. På riksveger med lav trafikk er utforkjøringsulykker dominerende. Det er fortsatt mulig å oppnå sikkerhetsmessige forbedringer ved hjelp av fysiske tiltak på vegnettet og tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøy. For å oppnå best mulig effekt av innsatsen, er det likevel nødvendig å vurdere nye metoder og tiltak som kan supplere dagens trafikk sikkerhetstiltak.

Om lag 60 pst. av alle ulykker med drepte og hardt skadde skjer på fylkesveger og kommunale veger. Innsatsen til fylkeskommunene og kommunene er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen. I tillegg har bl.a. Politiet, Trygg Trafikk, undervisningssektoren, helsemyndighetene og ulike interesseorganisasjoner sentrale roller i arbeidet med å påvirke trafikantene til en sikker atferd.

Den store befolkningsveksten i byområdene har innvirkning på miljøet og trafikken. Statens vegvesen arbeider for å høyne kvaliteten på holdeplasser og knutepunkter og forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten, slik at trafikkavviklingen i storbyregioner blir bedre. I Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, har regjeringen satt som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Universell utforming er et viktig virkemiddel for å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for gode løsninger i by- og tettstedsområdene. Det er om lag 6 500 bussholdeplasser på riksvegnettet. Kun et fåtall av disse og av kollektivknutepunktene er universelt utformet. Arbeidet med oppgradering har tatt lenger tid og hatt høyere kostnader enn det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Å sikre universell utforming i reisekjeden er komplekst og krever ofte samarbeid mellom flere aktører. Dette er i tillegg et forholdsvis nytt fagområde, og det er behov for fortsatt kompetanseheving og bedre samarbeid.

Vegen og vegtrafikken medfører miljøbelastninger gjennom klimagassutslipp og annen forurensning. Statistisk sentralbyrå har beregnet at klimagassutslippene fra vegtrafikken gikk ned med 0,4 pst. eller 10,1 mill. tonn fra 2010 til 2011. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, viser at utslippene fra vegtrafikken vil øke fra 7,9 mill. tonn i året i 1990 til 11,9 mill. tonn i året i 2020 dersom det ikke iverksettes nye tiltak.

Oppfølging av forurensningsforskriftens krav om lokal luftkvalitet er krevende. Det er en positiv utvikling, men utviklingen går senere enn forventet for svevestøv og NO₂. Nye målinger indikerer at NO₂-utslipp fra dieserbiler kan være til dels mye høyere i kaldt vær enn den felles europeiske typegodkjenningen ga grunn til å forvente. Det er fremdeles nødvendig med tiltak mot svevestøv, som reduserte fartsgrenser og piggdekkgebyrer. NO_x-utslippet reduseres langsomt, men andelen NO₂ av utslippet har økt. Som følge av dette overskrides forurensningsforskriftens grenseverdier for NO₂ i flere byområder.

Vegtrafikken er fortsatt den største kilden til støyplage. Både forurensningsforskriftens krav og de nasjonale støymålene er vanskelige å overholde. Den positive virkningen av tiltak for de som er bosatt ved nye vegprosjekter, blir motvirket av økt støy som følger av generell trafikkvekst.

Nye standardkrav for ferjedriften ble fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Ettersom alle ferjekontraktene ble utlyst før den nye standarden ble innført, er det bare 5 av 18 samband som vil tilfredsstillende samtlige parametre i den nye standarden ved utgangen av perioden 2010–2013. For fem andre samband er det kun små avvik.

Resultatrapport 2011

Framkommelighet

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført i henhold til den standarden som ble lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2010–2019.

Til vedlikehold av vegdekker og vegfundament ble det i 2011 benyttet om lag 870 mill. kr. Om lag 1 140 km, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt asfaltdekke.

Statens vegvesen har i sin vedlikeholdsstandard satt mål for vegdekkenes standard med hensyn til jevnhet og spordybde. Om lag 71 pst. av vegdekkene på riksvegnettet hadde bra eller meget bra standard i 2011. Vegdekkene klassifiseres som svært dårlige dersom spordybden eller jevnhet ved måletidspunktet ligger over de utløsende kravene i vedlikeholdsstandarden. I 2011 var andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som svært dårlig, om lag 7 pst. (742 km). Dette er en marginal forbedring fra 2010 da andelen var om lag 7,4 pst. (780 km). Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig, var om lag 22 pst. (2 318 km), noe som er en liten forbedring sammenliknet med 2010, da andelen var 23 pst. (2 400 km).

I 2011 ble 41,1 km nye riksvegstreknings åpnet for trafikk. Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet:

- E6 Dal – Minnesund i Akershus
- Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud
- E39 Fardal – Osestad i Vest-Agder
- Rv 13 Øvre Granvin – Voss (del av Vossapakka) i Hordaland
- Rv 13 Mønshaug – Palmafoss (del av Vossapakka) i Hordaland
- E16 Seltun – Stuvane i Sogn og Fjordane
- Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland.

Målet for 2011 var å åpne 23 km firefelts veg for trafikk. Det ble åpnet 19 km. Prosjektet E6 Labbdalen (del av Dal – Minnesund) som var forutsatt åpnet i 2011, ble åpnet i 2010. Gjennomføringen av E39 Klepland – Tangvall (sør for Kristiansand) er forsinket på grunn av forsinket avklaring av valg av standard på strekningen samt problemer i forbindelse med grunnverv.

For 2011 var målet å utbedre 10 rasutsatte punkter/strekninger. 9 av disse ble utbedret.

Målet for 2011 var å utbedre og breddeutvide 15 km riksveg slik at kravet til gul midtlinje kan oppfylles. Måltallet for 2011 skulle ha vært ytterligere 5 km. 21 km veger fikk gul midtlinje.

I 2011 ble 37 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 55,5 km. Avviket skyldes bl.a. utsatt åpning til 2012 av sykkelfelt på gamle E18 Kopstad – Gulli (mellom Holmestrand og Tønsberg) der omreguleringer og geotekniske vurderinger har tatt lengre tid enn beregnet.

Staten har ansvaret for å innsisere og utbedre om lag 1 300 km gang- og sykkelruter. I 2011 ble 126 km innsisert, mens om lag 80 km ble utbedret.

Det ble bygd 1,6 km nye kollektivfelt langs riksveg i 2011, mens målet var 1,4 km.

Ved utgangen av 2011 oppfylte 12 av 18 riksvegsamband målene satt i Nasjonal transportplan 2010–2019 for åpningstid, 12 oppfylte målene for frekvens og 16 oppfylte målene for gjensitting. Avvik fra målene fastsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019 skyldes i hovedsak at ferjekontrakter ble utlyst før den nye standarden ble innført. En heving av tilbudet i samsvar med målene i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil skje når nye kontrakter for sambandene er inngått.

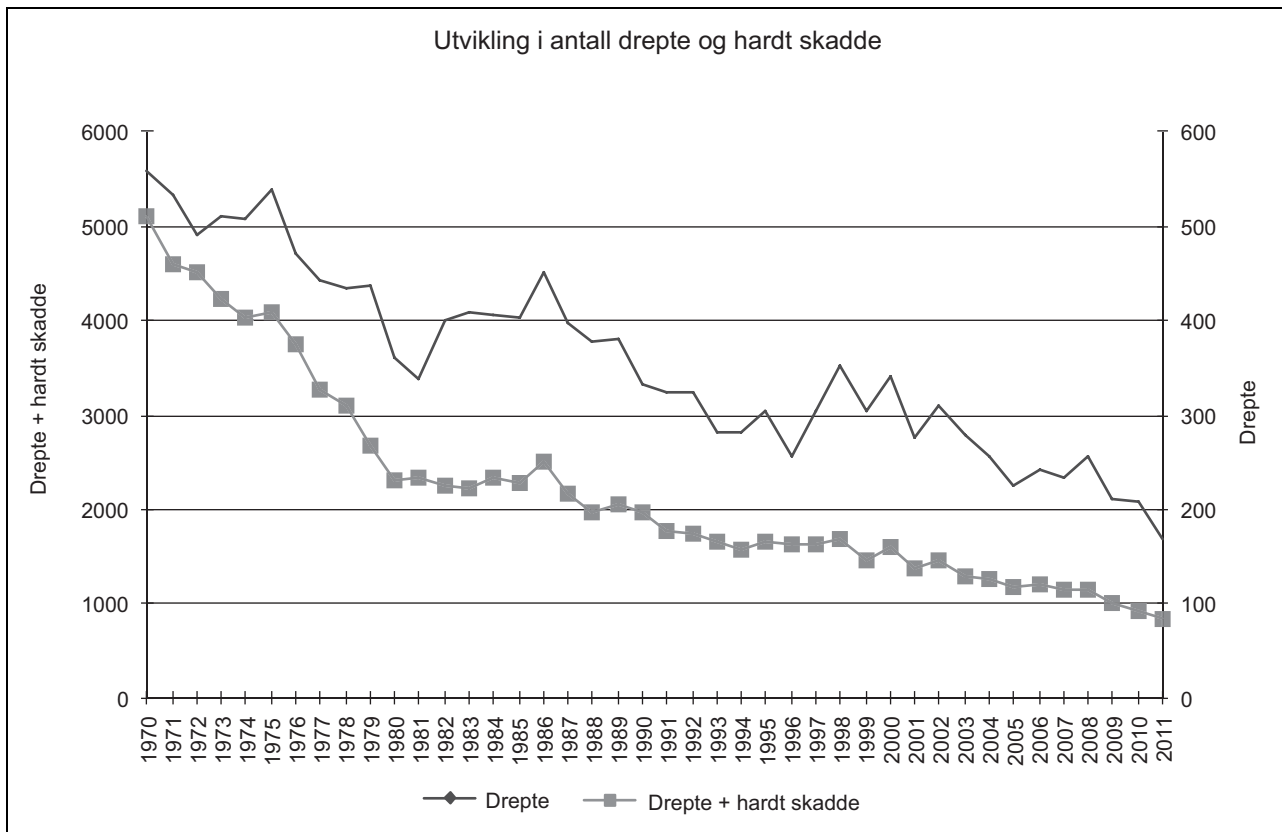
Ved utgangen av 2011 var samtlige 18 ferjesamband i riksvegnettet lyst ut på konkurranse og kontrakt var inngått.

Trafikksikkerhet

I 2011 omkom 168 personer i vegtrafikkulykker, mens 208 omkom i 2010. 2011 er tredje året på rad med en nedgang i antall omkomne i vegtrafikken. En må tilbake til 1953 for å finne et lavere antall omkomne. Tallet på hardt skadde er også betydelig redusert. I 2011 var det til sammen 847 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, mens tilsvarende tall for 2010 var 922.

Reduksjonen i antallet drepte og hardt skadde viser at vedvarende målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater.

Statens vegvesen gjennomførte i 2011 tiltak på sitt ansvarsområde som var beregnet å gi 14 færre drepte og hardt skadde. Totalt for perioden 2010–2013 er det i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at Statens vegvesen skal gjennomføre tiltak som gir 55 færre drepte og hardt skadde. I løpet av de to første årene av handlingsprogramperioden er det gjennomført tiltak med



Figur 3.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970.

en samlet virkning på 27 færre drepte og hardt skadde. Dette tilsvarer en måloppnåelse etter to år av fireårsperioden på om lag 50 pst.

I 2011 ble det bygd midtrekkverk på 31 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 25 km. Flere prosjekter, bl.a. på E18 i Aust-Agder, ble forsert. Sammen med 19 km nye firefelts veger ga dette totalt 44 km nye riksveger i 2011 med adskilte kjøreretninger.

Forsterket midtoppmerking er et tiltak som skal skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette omfatter merket sperreområde, midtmarkering og fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen. Tiltaket er effektivt og har, der det er innført, redusert antallet drepte i møteulykker med opp mot 40 pst. og antall hardt skadde med 25 pst. Tiltaket har også effekt på utforkjøringsulykker. Forsterket midtoppmerking er et godt supplement til midtrekkverk. Det krever mindre vegbredde og er mindre kostbart å etablere enn midtrekkverk. I 2011 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 81 km riksveg som er 28 km mer enn målet. Dette skyldes bl.a. at Statens vegvesen har lagt mer vegdekke enn opprinnelig planlagt og at forsterket midtoppmerking har blitt utført samtidig.

Vegsikkerhetsforskriften trådte i kraft høsten 2011, og følger opp EUs direktiv om sikkerhetsforvaltning av infrastrukturen. Forskriften gjelder TEN vegnettet (det transeuropeiske vegnettet) og krever gjennomføring av trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsrangering av vegnettet, trafiksikkerhetsinspeksjoner og rapportering av dødsulykker. Store deler av Statens vegvesens virksomhet innen trafikant- og kjøretøyområdet bidrar til økt trafiksikkerhet. Dette gjelder i særlig grad tilsyns- og kontrollvirksomheten, tiltak som bidrar til bedre føreropplæring og holdningsskapende arbeid.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken økte fra 90,6 pst. i 2010 til 92,7 pst. i 2011 i tettbygd strøk, og fra 93,1 pst. til 94,8 pst. utenfor tettbygd strøk. Undersøkelsen omfatter lette kjøretøy og gjelder både førere og passasjerer. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 er det satt som mål at bruken av bilbelte i 2014 som et minimum skal være 92 pst. i tettbygd strøk og 95 pst. utenfor tettbygd strøk. Målet for bilbeltebruk i 2014 er dermed allerede nådd innenfor tettbygd strøk og er svært nær målet utenfor tettbygd strøk.

Statens vegvesen gjennomførte flere bilbeltekontroller i 2011 enn i 2010. Bilbeltekontroller utenom ordinær arbeidstid, dvs. på kvelder og i helger, har blitt prioritert da dette anses å gi best trafikksikkerhetseffekt. Det ble ilagt 17 500 bilbeltegebyr i 2011 som er en liten nedgang fra 2010.

Bruken av sykkelhjelmer har økt fra 30 pst. i 2002 til 51 pst. i 2011. Statens vegvesen har i flere år samarbeidet med Trygg Trafikk om en sykkelhjelmkampanje. Bruken er fortsatt betydelig høyere blant barn under 12 år enn blant øvrige aldersgrupper.

Statens vegvesen skal gjennomføre kjøre- og hviletidskontroller langs veg og i foretak. Krav til kjøre- og hviletidskontroller er fastsatt gjennom EU-direktiv. I 2011 ble minstekravet nådd.

I 2011 var de store atferdskampanjene innenfor trafikksikkerhet rettet mot fart og fartsrelaterte ulykker og bruk av bilbelte. For høy fart er en av de viktigste årsakene til ulykker med drepte og hardt skadde, og bruk av bilbelte reduserer dødsrisikoen vesentlig ved en ulykke.

Tilsynsvirksomheten i Statens vegvesen er hovedsakelig rettet mot kjøretøyverksteder, kontrollorgan, bilforhandlere, læresteder og trafikkskoler. Statens vegvesen prioriterte i 2011 tilsynsvirksomhet for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Oppmerksomheten har også vært rettet mot ulovlig verksteddrift utført av ikke-godkjente verksteder og aktører som ulovlig tilbyr føreropplæring.

Basert på Statens vegvesens kartlegginger, gjennomførte tilsyn og eksterne undersøkelser har det i 2011 vært møter og samlinger med trafikkskolene om intensjoner og innhold i obligatoriske deler av opplæringen som for eksempel trafikkalt grunnkurs og veiledningstimer.

Andelen av eldre bilførere er økende. For å redusere ulykkesrisikoen for denne gruppen er opplæring og informasjon vesentlige tiltak. Et viktig bidrag er oppfriskningskurset «Bilfører 65+». I dag har 15–20 pst. av bilførerne over 70 år gjennomført dette kurset.

I forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (Tunnelsikkerhetsforskriften 2007) er det stilt krav om at alle tunneler på riksvegnettet med lengde over 500 m skal være sikkerhetsgodkjent innen 30. april 2019, og at det skal gjennomføres inspeksjoner av tunnelene hvert sjette år. Ved inngangen til 2012 omfatter dette 245 tunneler. I 2011 ble tre riksvegtunneler sikkerhetsgodkjent før åpning for trafikk, mens det ble arbeidet med å sikkerhetsgodkjenne åtte tunneler. Totalt er 50 tunneler sikkerhetsgod-

kjent. I 2011 ble det gjennomført sikkerhetsinspeksjoner av 60 vegtunneler.

I norske riksvegtunneler ble det i 2011 registrert 11 ulykker med dødelig utfall og 29 branner. 12 personer ble drept og 6 hardt skadd i de 11 dødsulykkene.

Miljø

For å utarbeide et klimagassregnskap for Statens vegvesen er det utviklet en beregningsmodell som omfatter utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av veg, i tillegg til utslippene fra vegtrafikken. Modellen er utviklet i samarbeid med Jernbaneverket, Avinor AS og Kystverket og vil bli brukt i forbindelse med analyser av prosjekter som er aktuelle i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Utslippene fra klimagasser fra vegtrafikken økte med 29 pst. i perioden 1990–2010. I 2011 ble utslippene redusert med 0,4 pst. til 10,1 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, samtidig som trafikken på riksvegnettet økte med 1,2 pst. Gjennomsnittlig klimagassutslipp fra nye biler var i 2011 på 134 g/km, mot 141 g/km i 2010.

I 2011 utgjorde dieselmotorer om lag 75 pst. av personbilsalget. Som følge av flere år med høyt salg er den totale andelen dieselpersonbiler nå om lag 38 pst. Dette har en positiv virkning for utslippene av klimagasser (CO₂) fordi dieselmotorer bruker mindre drivstoff. Dette vil bidra til lavere vekst i utslipp av CO₂ fra vegtrafikken i årene framover. Dieselmotorer slipper imidlertid ut mer NO₂ enn bensinmotorer. Omfattende bruk av dieselmotorer i byer med mye lokal luftforurensning forsterker problemet med NO₂-forurensning. Målinger i 2011 viste at utslipp av NO₂ fra lette dieselmotorer i bytrafikk og i vintertrafikk er mye høyere enn tidligere kjent. Dette ble dokumentert i 2011 av EUs forskningssenter JRC. Målinger i virkelig trafikk og i kulde bekrefter funnene. Det store avviket skyldes i stor grad at de utslippene som tidligere ble beregnet, baserte seg på laboratorietester og ikke testing i virkelig trafikk. Det er vanskelig å måle NO₂-andelen direkte, men undersøkelsene viser at andelen NO₂ for nye dieselmotorer synes å ligge opp mot 50 pst. av de samlede NO_x-utslippene. På bakgrunn av de nye funnene er det beregnet at det i årene framover vil være en betydelig utfordring å overholde forurensningsforskriftens grenseverdi for time- og årsmiddelkonsentrasjonen for NO₂ i flere av byene i Norge.

I Bergen ble verken time- eller årsgrenseverdien for NO₂ overskredet i 2011, i motsetning til i 2010 da problemet var stort. I 2011 var det klare

overskridelser av årsgrenseverdien for NO₂ i Stavanger, Oslo, Drammen og Trondheim. Lillehammer målte en marginal overskridelse av årsgrenseverdien. Timegrenseverdien ble bare overskredet i Oslo.

Flere europeiske byer opplever tilsvarende problemer med å overholde de felles europeiske grenseverdiene for NO₂.

Målinger av luftkvalitet i 2011 viste at grenseverdien for svevestøv (PM₁₀) i forurensningsforskriften ble overskredet i Trondheim. Det er tillatt med 35 døgn pr. år med konsentrasjoner over 50 mikrogram/kubikkmeter luft, mens det ble målt overskridelser i 52 døgn. Overskridelsene ble kun målt på en stasjon. I de andre byene med måling var det ikke overskridelse. I de største byene gjennomføres vask og feiing av vegnettet som støvdempingstiltak, i tillegg til at det enkelte steder brukes magnesiumklorid til støvbinding.

I Oslo ble miljøfartsgrense på 60 km/t i vinterhalvåret videreført på rv 4 Trondheimsveien, rv 150 Store Ringvei og E18 Drammensveien. Piggfriandelen i de store byene var uendret fra 2010 til 2011. I 2011/2012-sesongen var piggfriandelen i Oslo 85 pst., Bergen 83 pst. og i Trondheim 71 pst. Trondheim kommune vedtok høsten 2010 å avvikle piggdekkavgiften, noe som reduserte piggfriandelen fra 80 til 71 pst.

«Nybilvelger», som er et system der publikum kan hente opplysninger om bl.a. miljø-, drivstoff- og sikkerhetsegenskaper fra ulike kjøretøy, ble lansert i 2011.

Det ble i 2011 utført tiltak på 68 boliger langs riksveg med innendørs støynivå over forskriftens grenseverdi på 42 dB. Det gjenstår fortsatt en del boliger hvor støynivået er over 42 dB.

Reduksjon av støy fra kilden er den mest kostnadseffektive måten å redusere støyen på. I 2011 ble det prioritert å påvirke internasjonale prosesser for å skjerpe støykravene til nye kjøretøy og bildekk. Statens vegvesen deltar i et internasjonalt arbeid for å dokumentere kostnadseffektiviteten av kilderettede tiltak samt i et nordisk samarbeidsprosjekt om bildekkets støyegenskaper på nordiske vegdekker. NTNU og Statens vegvesen forsker på hvordan valg av steinstørrelser og binde-middel i asfalten kan redusere støyen fra vegdekker. Det ble også laget resepter for økt slitasjemotstand på finkornede vegdekker som testes i felt.

Etatsprogrammet Salt SMART ble avsluttet i 2011. Prosjektet hadde som hovedmål å foreslå hvordan kravene til framkommelighet og sikkerhet kan opprettholdes uten at salting gir uakseptable skader på miljøet. Etter en periode med økt saltforbruk viser foreløpige tall en reduksjon fra 238 000 tonn i 2010/2011 på riks- og fylkesvegnettet til 205 000 tonn vinteren 2011/2012. Av dette ble i underkant av 100 000 tonn brukt på fylkesvegnettet. Reduksjonen skyldes både gunstigere værforhold denne vinteren og at resultatene fra Salt SMART tas i bruk.

Det er ikke gjennomført tiltak som medfører inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, naturreservater, landskapsvernområder, kulturmiljøer eller spesielt viktige kulturlandskap i 2011. Antall konfliktpunkter mellom veg og biologisk mangfold er redusert med 31 i 2011. Målet var 37. De øvrige seks tiltakene vil bli gjennomført i 2012. Statens vegvesen har utarbeidet handlingsplan mot fremmede arter og har igangsatt tiltak.

Antall dekar dyrket jord som ble brukt til riksvegformål, økte fra planlagt 248 daa til 258 daa.

Universell utforming

Arbeidet med å oppgradere holdeplasser og knutepunkter til universell utforming er omfattende og krever ofte samarbeid mellom flere aktører. Det ble i 2011 gjennomført tiltak langs riksveg som gjør det enklere å bruke kollektivtransporten. Dette gjaldt i særlig grad universell utforming av knutepunkter og holdeplasser. I 2011 ble fire kollektivknutepunkt universelt utformet, mens målet var å utbedre åtte. Videre ble 108 holdeplasser universelt utformet, mens målet var å utbedre 261. Avvikene skyldes hovedsakelig forsinkelser i prosesser med planlegging, prosjektering og grunnerv, samt større kostnader enn forutsatt.

33 av 37 riksvegferjer oppfyller kravene til universell utforming i 2011. I anbudskonkurransene som er gjennomført innenfor ferjedriften etter 2009, er det stilt krav til universell utforming som går lenger enn eksisterende forskriftskrav. Spesielt for samband med over 25 minutters overfartstid er kravene skjerpet bl.a. knyttet til utforming av og adkomst til toalett og salong.

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	Regnskap 2011	¹ Saldert budsjett 2012	² Forslag 2013
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 549 690	7 437 400	8 844 500
25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	19 076		
26	Vegtilsyn		11 200	15 500
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	494 497	434 000	411 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 661 753	5 610 400	9 115 800
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	640 897	536 900	966 400
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 630	330 000	101 400
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	148 484	270 000	173 900
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	125 667	420 000	202 900
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	82 477	175 000	140 000
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i>	403 837	538 400	550 800
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	477 308	491 900	525 100
	Sum kap. 1320	15 746 316	16 255 200	21 047 300

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 78,7 mill. kr, post 29 er redusert med 20 mill. kr, post 30 er økt med 70 mill. kr, post 61 er redusert med 50 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

² Inkl. kompensasjon for merverdiavgift.

Forslaget om å oppheve veifritaket i merverdiavgiftsloven fra 1. januar 2013 innebærer en administrativ forenkling av fakturering og avregninger både for Statens vegvesen og leverandørene. Den tekniske omleggingen er provenymessig nøytral ved at økte utgifter for Statens vegvesen motsvares av økte merverdiavgiftsinntekter for staten. Statens vegvesens økte utgifter skal kompenseres gjennom økte bevilgninger. For å få sammenliknbarhet mellom budsjettforslaget og saldert budsjett 2012, oppgis også en tabell der forslag 2013

er ekskl. kompensasjon for merverdiavgift. Den samlede merverdiavgiftskompensasjonen er på om lag 3,2 mrd. kr. I tekstmotalen i det videre oppgis som hovedregel budsjettforslaget etter det nye systemet, men med tall for gammelt system, dvs. ekskl. kompensasjon for merverdiavgift, i parentes. Alle sammenlikninger av endringer fra 2012 til 2013 i kroner og prosent er gjort etter gammelt system. Fra og med neste budsjettår vil det ikke være en sammenlikningsproblematikk for Statens vegvesens budsjett.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	¹ Saldert budsjett 2012	² Forslag 2013
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 549 690	7 437 400	8 247 500
25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	19 076		
26	Vegtilsyn		11 200	15 500
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	494 497	434 000	411 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 661 753	5 610 400	6 752 300
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	640 897	536 900	819 300
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 630	330 000	51 200
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	148 484	270 000	151 100
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	125 667	420 000	174 800
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	82 477	175 000	140 000
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i>	403 837	538 400	550 800
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	477 308	491 900	525 100
	Sum kap. 1320	15 746 316	16 255 200	17 836 600

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 78,7 mill. kr, post 29 er redusert med 20 mill. kr, post 30 er økt med 70 mill. kr, post 61 er redusert med 50 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

² Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift.

Budsjettforslaget for 2013 for Statens vegvesen er totalt på 21 047,3 mill. kr (17 836,6 mill. kr). Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en økning på 1 583,4 mill. kr eller 9,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2012. Budsjettforslaget for 2013 sammen med bevilgningene for 2010, 2011 og 2012 innebærer en oppfølging på 100,3 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for første fireårsperiode.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 8 844,5 mill. kr (8 247,5 mill. kr). Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en økning på 810,1 mill. kr eller 10,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Med dette vil 107,9 pst. av rammen for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter fire år. Den høye oppfølgingsgraden etter fire år skyldes at det har vært nødvendig å kompensere for den sterke prisveksten for driftskontrakter og

asfaltkontrakter, samt ekstraordinære kostnader knyttet til utbedringer etter skred, flom og telehiv.

Det foreslås bevilget 15,5 mill. kr på post 26 Vegtilsyn, og 411,0 mill. kr på post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

På investeringspostene 30, 31, 35, 36 og 37 foreslås bevilget til sammen 10 560,4 mill. kr (7 948,7 mill. kr). Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en økning på 781,4 mill. kr eller 10,9 pst. fra saldert budsjett 2012.

På post 30 Riksveginvesteringer, foreslås det en bevilgning på 9 115,8 mill. kr (6 752,3 mill. kr). Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en økning på 1 141,9 mill. kr eller 20,4 pst. fra saldert budsjett 2012. Innenfor rammen prioriteres rasjonell anleggsdrift på allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter. Det foreslås statlige midler til oppstart av en rekke prosjekter. I tillegg prioriteres programområdene.

Til rassikringstiltak foreslås det bevilget 1 517,2 mill. kr (1 370,1 mill. kr). Bevilgningen er fordelt med 966,4 mill. kr (819,3 mill. kr) til tiltak på riksvegnettet, post 31 Rassikring, og 550,8 mill. kr til post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet. For post 31 Rassikring, er dette, ekskl. kompensasjon for merverdiavgift, en økning på 282,4 mill. kr eller 52,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Dette er nødvendig for å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte og vedtatte prosjekter. Det er ikke lagt opp til anleggsstart for nye store prosjekter innenfor foreslått bevilgning for post 31. For post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, er det en økning på 12,4 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2012.

Den foreslåtte bevilgningen til post 35 Vegutbygging i Bjørvika, er på 101,4 mill. kr (51,2 mill. kr). Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en reduksjon på 278,8 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2012. Foreslått bevilgning er fastsatt ut fra behovet for midler for å sikre rasjonell anleggsdrift for prosjektet.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, er 525,1 mill. kr. Dette er en økning på 33,2 mill. kr eller 6,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2012. Økningen skyldes bl.a. generell prisstigning.

Mål og prioriteringer 2013

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Det er fortsatt store utfordringer knyttet til etterslep i vedlikeholdet. Midler til drift prioriteres slik at dagens standard kan opprettholdes i 2013, og at det kan innføres noe høyere standard for vinterdrift for kontrakter som gjelder fra 1. september 2013. Mål for driften er at alle trafikantgrupper tilbys sikker, tilgjengelig og pålitelig framkommelighet hele året samtidig som miljøkvaliteter opprettholdes. Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten, blir prioritert, og strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til dette. Ny standard for universell utforming ble innført for driftskontrakter med start i 2012 og vil bli gradvis innført når nye kontrakter inngås.

Totalt for drift og vedlikehold er det en sterk økning i bevilgningen sammenliknet med saldert budsjett 2012. Økningen er i stor grad knyttet til

en fortsatt sterk kostnadsøkning for driftskontraktene. Skjerpede standardkrav på enkelte områder fra 2013 øker kostnadene ytterligere. Midler til vedlikehold totalt prioriteres slik at det vil gi om lag samme aktivitetsnivå som i 2012.

Analyser som transportetatene har gjennomført i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, viser at behovet for midler til vedlikehold har vært betydelig undervurdert. Regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Det foreslås en sterk økning i bevilgningen til riksveginvesteringer. Økningen på post 30 fra saldert budsjett 2012 er i overkant av 1,1 mrd. kr. En stor del av budsjetttrammen for 2013 vil benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte og vedtatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2013. Det er likevel prioritert statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på en rekke store prosjekter. Regjeringen tar sikte på å fremme bompengeproposisjoner for en rekke store prosjekter i 2013.

Med budsjettforslaget legges det opp til at alle riksvegsprosjekter som er prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 og hvor det foreligger nødvendig avklaring, vil kunne startes opp i 2013. I tillegg prioriteres programområdene.

Det legges opp til stor økning i satsing på rassikring på riksvegnettet. Midlene vil bli benyttet til å videreføre igangsatte og vedtatte prosjekter.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

Etterfølgende tabell viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for første fireårsperiode, bevilgninger for 2010–2012, forslag 2013 og oppfølging av rammen i Nasjonal transportplan i pst. etter fire år. For å få sammenliknbare tall er forslag 2013 oppgitt ekskl. kompensasjon for merverdiavgift. Alle oppfølgingsprosjekter som oppgis videre, er basert på en slik oppstilling. Oppfølgingsprosenten for den totale planrammen for perioden 2010–2013 for kap. 1320 er 100,3 pst.

Oppfølging av mål og virkninger i henhold til Nasjonal transportplan 2010–2013 er nærmere omtalt i del III Omtale av viktige oppfølgingsområder.

		Mill. 2013-kr.						
Post	Betegnelse	Gj.snitt- lig NTP- ramme pr. år for 2010– 2013 ¹	Bevilg- ning 2010	Bevilg- ning 2011	Bevilg- ning 2012	Forslag 2013 ekskl. komp. mva.	Diff. mot NTP etter fire år i kr	Oppfølg- ing av NTP etter fire år i pst.
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	7 179,0	6 944,7	8 026,1	7 764,1	8 247,5	2 266,4	107,9
26	Vegtilsyn	–	–	–	11,5	15,5	27,0	–
29	Vederlag til OPS-prosjekter	471,8	537,9	496,9	424,4	411,0	-17,0	99,1
30	Riksveginvesteringer	6 337,4	5 658,4	5 921,7	5 811,0	6 752,3	-1 206,2	95,2
31	Rassikring	549,2	449,2	549,2	549,2	819,3	170,1	107,7
36	E16 over Filefjell	282,1	141,2	73,3	276,2	151,1	-486,6	56,9
37	E6 vest for Alta	189,8	160,4	10,5	429,7	174,8	15,8	102,1
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene ²	248,0	25,0	90,0	125,0	140,0	-612,0	38,3
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet ³	549,2	459,9	550,8	550,8	550,8	-84,8	96,2
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	478,7	475,0	496,7	508,1	525,1	90,1	104,7
	Sum kap. 1320	16 285,3	14 851,7	16 215,2	16 450,0	17 787,4	163,1	100,3
	Avvikling oblatordning – rammeoverføring ⁴	–	–	–	11,7	5,3	17,0	–
	Sum	16 285,3	14 851,7	16 215,2	16 461,7	17 792,7	180,1	100,3
	Annen finansiering	6 280	5 520	5 320	7 860	9 525	3 105	112,4
	Totalt	22 565,3	20 371,7	21 535,2	24 321,7	27 317,7	3 285,1	103,6

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 om lag 130 mill. kr pr. år, jf. Prop. 1 S (2010–2011), side 52.

² For rentekompensasjonsordningen er det avsatt nødvendige bevilgninger for å dekke renteutgifter til årlige lånerammer på 2 mrd. kr for hvert av årene 2010, 2011, 2012 og 2013. Bevilgningen til post 61 er bl.a. avhengig av rentenivået. Rentenivået har vært lavere enn forventet ved utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2010–2019, og oppfølgingsgraden er derfor lav.

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 sammenlikningens skyld.

⁴ I forbindelse med avvikling av oblatordningen ble Statens vegvesens budsjett for 2012 redusert med 11,3 mill. 2012-kr, jf. revidert nasjonalbudsjett 2012 og Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). For 2013 er Statens vegvesens budsjett redusert med 5,3 mill. kr. Midlene for 2012 og 2013 er rammeoverført til Toll- og avgiftsetaten og Statens innkrevingsentral.

Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Det foreslås bevilget 8 844,5 mill. kr (8 247,5 mill. kr) i 2013. 107,9 pst. av planrammen for perioden 2010–2013 vil være fulgt opp.

Midlene på post 23 benyttes til overordnet ledelse og strategisk planlegging, trafikant- og kjøretøyområdet, drift, vedlikehold og forvaltning av riksveger, statens utgifter til sams vegadministrasjon av riks- og fylkesveger, forskning og utvikling og drift av Norsk vegmuseum.

Utgiftene til overordnet ledelse og strategisk planlegging utgjør om lag 510 mill. kr. Overordnet ledelse og strategisk planlegging omfatter Statens vegvesen sitt arbeid med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, ivaretagelse av sektoransvaret, ledelse- og styringsoppgaver og kommunikasjon.

Det settes av 42,8 mill. kr til drift av Norsk vegmuseum som er etablert som etatsmuseum på Lillehammer. Dagens basisutstilling på museet oppgraderes i 2012 og 2013. I tillegg er det rundt 10 mindre samlinger og utstillinger rundt om i landet som forvaltes av regionene i Statens veg-

vesen. Det pågår en prosess for å vurdere en mulig sammenslåing av Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøystorhistorisk museum. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når nødvendige avklaringer foreligger.

Det settes av 22 mill. kr til forskning og utvikling. Det vises til nærmere omtale under «Andre saker».

Drift og vedlikehold av riksveger m.m.

I 2013 er det foreslått avsatt om lag 6,5 mrd. kr (5,9 mrd. kr) til drift og vedlikehold av riksvegnettet m.m. Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er dette en økning på 600 mill. kr eller 11,9 pst. i forhold til saldert budsjett 2012.

Økningen vil bl.a. dekke prisøkning på nye driftskontrakter og kostnadsøkninger på grunn av trafikkvekst og nye veganlegg.

Statens vegvesens ansvar innen drift og vedlikehold m.m. kan deles inn i tre hovedområder:

- Veg- og trafikkforvaltning, inkludert ansvar for sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå
- Drift
- Vedlikehold.

Det forutsettes at om lag 1,7 mrd. kr av den foreslåtte bevilgningen vil bli benyttet til veg- og trafikkforvaltning, inkl. sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveg, om lag 2,5 mrd. kr (2,1 mrd. kr) til drift og 1,9 mrd. kr (1,7 mrd. kr) til vedlikehold av riksvegnettet. I tillegg benyttes om lag 0,4 mrd. kr til etatsutgifter som bl.a. omfatter administrative kostnader som kan henføres til aktivitetene innenfor drift og vedlikehold slik som utgifter knyttet til IKT-systemer, fagsystemer, kompetanseheving og etatsprosjekter.

Utlysningen av driftskontrakter i 2012 ga et prisnivå som er om lag 60 pst. høyere enn i kontraktene fra 2007 som de avløste. I årene 2003–2006 da konkurranseutsetting av driftsoppgaver var ny, ble risikofordeling og omfang undervurdert av entreprenørene. Det førte til lave priser og til dels mangelfull utførelse. Bedre og klarere konkurransegrunnlag og tettere oppfølging av entreprenørene førte til at prisene økte noe i 2007 og betydelig i perioden 2008–2011 med henholdsvis om lag 40, 45, 80 og 60 pst. Endringene har også medført at arbeidet blir bedre utført. Prisene i 2012 lå på samme nivå som i 2011 for inngåtte kontrakter. I 2013 blir andre generasjon kontrakter avløst slik at for de kontraktene som blir lyst ut og inngått i 2013, forutsettes det at prisveksten vil flate ut. Innføring av skjerpede standardkrav vil

kunne gi en kostnadsøkning for kontrakter som inngås i 2013. Denne eventuelle økningen vil først bli merkbar i 2014.

Veg- og trafikkforvaltning

Statens vegvesen har ansvar for veg- og trafikkforvaltning for riksveg. Gjennom sams vegadministrasjon stiller Statens vegvesen sin regionale administrasjon, vegtrafikksentraler, data i Nasjonal vegdatabank, ulik kompetanse, og ulike systemer og verktøy til disposisjon for å utføre tilsvarende oppgaver for fylkeskommunene på fylkesveg.

Forvaltningsoppgavene er en omfattende og viktig del av virksomheten til Statens vegvesen og omfatter bl.a.:

- oppgaver knyttet til infrastruktur og grunneierendommer, avgi uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, behandle søknader om dispensasjon fra eksempelvis byggegrense og avkjørsel m.m.
- å ivareta byggherreoppgaver innenfor drift og vedlikehold (planlegging av tiltak, utarbeidelse av konkurransegrunnlag, innhenting og behandling av tilbud, kontraktsinngåelse, oppfølging og kontroll av entreprenørens leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar, overtakelsesforretning og oppfølging i garantiperioden).
- vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikk, herunder tunneler på riks- og fylkesveger. Sentralene har oppsyn med kamera og systemer for hendelsesdetektering og svarer på nødtelefoner.
- innsamling, behandling og formidling av data for å planlegge, forvalte, drifte og vedlikeholde statlig og fylkeskommunalt vegnett. Her benyttes mange systemer som for eksempel Nasjonal vegdatabank med tilhørende fagsystemer. Fylkeskommunene har gjennom vegdataforskriften, ansvaret for å innhente, kvalitetssikre og formidle data som gjelder fylkesveg og trafikken der.
- automatisk trafikk kontroll (ATK).
- værstasjoner.

Aktivitetsnivået innen veg- og trafikkforvaltning videreføres på om lag samme nivå som i 2012, men med økt satsning på enkelte oppgaver. Det legges opp til noe økning knyttet til å oppgradere og etablere nye værstasjoner for bedre tilrettelegging av data om vær og føreforhold langs riks- og fylkesveg. Målet er en bedre gjennomføring av vinterdriften for å oppnå bedre kjøreforhold, min-

dre miljøbelastning og færre ulykker. Som følge av økt arbeidsomfang etter at flere nye tunneler er åpnet de siste årene, er det også lagt opp til å øke bemanningen for vegtrafikksentralene noe.

Det arbeides med å installere kamera og fartsmålere i alle ATK-bokser. Arbeidet skal være ferdig i 2013. Tiltaket medfører bl.a. økt effektivitet ved at utstyr ikke lenger må flyttes. Streknings-ATK ble innført som en permanent kontrollordning i 2011, og er nå installert på 11 strekninger. Ytterligere 3 strekninger ventes ferdigstilt i 2012. Det arbeides med sikte på å installere streknings-ATK på opp mot 10 nye strekninger i 2013.

Drift

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at vegnettet skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk og for å holde god miljøstandard. I driften inngår bl.a. brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon m.m.

I 2013 prioriteres midler til drift slik at dagens standard kan opprettholdes, og at det kan innføres noe høyere standard for vinterdrift for kontrakter som gjelder fra 1. september 2013. Driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, prioriteres. Hovedsakelig dreier dette seg om tiltak innen vinterdriften.

Mål for driften er at alle trafikantgrupper tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året, samtidig som natur og miljøforhold langs vegene ivaretas. Dette innebærer økt innsats på riktig bruk av salt om vinteren. Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten, prioriteres. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt.

I tillegg inngår en rekke tiltak som har betydning for miljøet og vegens naboer, som drift av støytiltak, driftsmessige utbedringer for å ta hensyn til biologisk mangfold, tiltak mot fremmede arter, drift av målestasjoner for luftkvalitet og drift av objekter som er statens ansvar i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner m.m.

Statens vegvesen har satt i gang en rekke tiltak for å følge opp anbefalingene fra Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon av drift og vedlikehold på vegnettet (*Dokument nr. 3:16 (2008–2009) Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet*) og rapporten fra Dovre Group av april 2010. Etaten har utarbeidet en tiltaksliste med om lag 50

ulike tiltak med forskjellig gjennomføringstid og frister. I løpet av 2012 er det ventet at om lag 90 pst. av tiltakene vil være gjennomført. Dette bidrar til bedret kvalitet, styring og effektivitet. De resterende tiltakene er langsiktige og vil bli gjennomført over flere år. For driftskontraktene som har fem års varighet, vil det derfor ta tid før de tiltakene som skal inn i kontraktene, får full effekt.

Statens vegvesen har engasjert eksterne konsulenter til å vurdere byggherrevirksomheten i tilknytning til drift av veger med vekt på marked og videreutvikling av driftskontraktene. Oppdragene består av både analyser og konkrete forslag til forbedringer og forenklinger innenfor driftskontraktene. Oppdragene slutføres i 2012. Resultatene vil bli implementert i 2013.

Vedlikehold

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker og vegfundament, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, kulverter og andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til å sikre god trafikksikkerhet, god framkommelighet, godt miljø og god tilgjengelighet herunder universell utforming for alle trafikantgrupper.

Det har vært en sterk økning i bevilgninger til vedlikehold siden 2006. Dette har gitt et vesentlig bedre samsvar mellom bevilgninger og midler som er nødvendige for at forfallet ikke skal øke. Det er likevel store utfordringer innen vedlikeholdet. Regjeringen vil i Nasjonal transportplan 2014–2023 vurdere dette. Aktivitetsnivået totalt innen vedlikehold i 2013 blir om lag på samme nivå som i 2012.

Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder hvor det er behov for mer omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne og trafikksikkerhet. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen på vedlikehold av bruene. Dette vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. Det avsettes om lag 320 mill. kr i 2013 til vedlikehold av bruer og ferjekaier. Dette er noe mer enn nivået i 2012.

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. I tillegg har det siden 1985 blitt bygd flere lange tunneler med mye teknisk

utstyr, herunder tunneler med høy trafikk og undersjøiske tunneler. Normal levetid for teknisk utstyr i tunneler er 10–15 år. Dette medfører store og økende kostnader til reparasjon og vedlikehold.

For å utnytte ressursene effektivt er det nødvendig å vurdere nærmere behovet for å ruste opp tunneler. Dette vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Vedlikeholdstiltak som gjennomføres i 2013, vil innebære at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk.

Det gjennomføres systematiske inspeksjoner av tunneler og bruer for å bidra til at vedlikehold blir gjennomført til rett tid. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet, slik at alvorlige hendelser ikke oppstår. Det forutsettes benyttet om lag 210 mill. kr til tunnelvedlikehold i 2013, som er noe lavere enn i 2012.

Det er satt av om lag 1,0 mrd. kr (870 mill. kr) til vedlikehold av vegdekker og vegfundament i 2013 som er på samme nivå som for 2012. Midlene vil gi dekkelegging på om lag 950 km riksveg som er om lag samme antall km som i 2012. Det er i 2012 gjennomført en kartlegging av strekninger der finkornete vegdekker kan brukes som støytiltak. Enkelte av disse strekningene er valgt ut til forsøk med slike vegdekker for å øke erfaringene med legging, støyeffekt og holdbarhet. Forsøkene vil fortsette også i 2013 for å få tilstrekkelig systematisk dokumentasjon.

Det er nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene, herunder renske grøfter og vedlikeholde dreneringssystemet langs vegene. Vegfundamentets bæreevne er avhengig av at det holdes fri for vann. Vannansamlinger i grøftene fører til skader i vegfundamentet som svekker vegens bæreevne. Vann i vegfundamentet gir økt risiko for telehiv som ødelegger vegdekket og gir dårligere framkommelighet og trafiksikkerhet. Kostnadene for å gjennomføre nødvendig grøfting og drenering er betydelige. Det vil også i 2013 være viktig å gjennomføre tiltak på dreneringssystemet før det skal legges nytt vegdekke. Tiltak på dreneringssystemet kan også være nødvendig for å ivareta vannforskriftens krav om enkel fiskevandring i elver og bekker under vegen, samt drift av renseløsninger for å redusere vannforurensningen.

For å få en effektiv ressursbruk arbeider Statens vegvesen med å samordne ulike vedlikeholdstiltak og å samordne vedlikeholdstiltak med mindre investeringstiltak. Det er bl.a. behov for å se dekkelegging og forsterkning i sammenheng. Samordning av ulike tiltak vil også gi mer effektiv

planlegging og gjennomføring av arbeidet, samt færre stenginger/hindringer som følge av vegarbeid.

Trafikksikkerhetsinspeksjoner avdekker behov for tiltak innenfor drift og vedlikehold knyttet spesielt til trafiksikkerhet og særlig til utforkjøringsulykker. Dette omfatter bl.a. utbedring av siderekkverk, oppsetting av nytt siderekkverk, profilerte kantlinjer, ettergivende master m.m. Nivået til drifts- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner i 2012 videreføres i 2013. For å forebygge sykkelulykker videreføres arbeidet med sykkelveginspeksjoner for å avdekke behov for tiltak innenfor drift, vedlikehold og investeringer på gang- og sykkelvegnettet.

Trafikant- og kjøretøytilsyn

Til trafikant- og kjøretøyområdet foreslås det avsatt om lag 1,8 mrd. kr i 2013, som er en videreføring av budsjettet for 2012.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet har Statens vegvesen som formål å bidra til trafiksikkerhet ved å sørge for gode trafikkferdigheter hos førere av kjøretøy og sikre god trafiksikkerhetsmessig standard på kjøretøyet. Statens vegvesen bidrar også på dette området til å forhindre ulike typer av svindel med kjøretøy og førerrettigheter, sikre forbrukerrettigheter, samt å bidra til like konkurransevilkår mellom aktører innen transport-, trafikkopplærings- og verkstedsbransjen. Et annet viktig bidrag er å sikre at miljøhensyn ivaretas i vegtrafikken.

En stor del av oppgavene innen trafikant- og kjøretøyområdet gjelder tjenester som utføres ved trafikkstasjonene, slik som førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroller i hall, samt registrerings- og vognkortbehandlinger. Resterende oppgaver er knyttet til utekontroll og innsats for bedre føreropplæring, i tillegg til tilsyn med virksomheter underlagt regelverk for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon m.m. Statens vegvesen har også ansvar for å utforme regelverk og implementere EU-regelverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Tiltak som gir best effekt for trafiksikkerheten, prioriteres. Kontroll- og tilsynsvirksomheten målrettes for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Målrettet kontrollvirksomhet innebærer økt ressursbruk pr. gjennomført kontroll, bl.a. fordi flere brudd avdekkes og må følges opp.

Statens vegvesens videreføring av arbeidet med å utvikle nye kontrollverktøy vil også bidra til en mer effektiv kontroll. Dette innebærer å videreutvikle dagens datasystem som kontrollørene

bruker ved kontroll langs veg, slik at de er bedre rustet til å imøtekomme framtidige krav om effektivitet og brukervennlighet.

Forskrift om energimerking mv. av nye personbiler har bestemmelser om at nybilforhandlere skal gi informasjon om drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra kjøretøyene, slik at forbrukerne skal kunne foreta et informert valg. Forslag til endringsforskrift som gir hjemmel for tilsynsreaksjoner, har vært på høring, og foreslåtte reaksjonsmuligheter er pålegg om retting, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr. Tilsynsreaksjonene vil tas i bruk fra og med 2013.

Forbedring av sikkerhets- og miljøegenskaper i nye kjøretøy er et viktig bidrag til fortsatt reduksjon i antall drepte og hardt skadde i trafikken og i antall helseskader som følge av vegtrafikkrelatert forurensning og støy. EUs direktiv om godkjenning av bil og tilhenger til bil ble implementert i 2012. Statens vegvesen vil i 2013 fortsette arbeidet med å tilpasse norske godkjenningsordninger til dette direktivet.

Statens vegvesen vil i 2013 videreføre arbeidet både nasjonalt og internasjonalt for å kunne påvirke utviklingen av regelverk som regulerer trafikantadferd og krav til kjøretøy og bruk av kjøretøy.

Det skal innføres nye krav til markedsovervåking i forbindelse med produksjon, import og omsetning av kjøretøy. Statens vegvesen vil ivareta denne oppgaven. Formålet er å få bedre kontroll med markedet i Europa, slik at det ikke omsettes kjøretøy uten godkjenning og som ikke tilfredsstillende gjeldende sikkerhets- og miljøkrav.

Statens vegvesen har registrert en økning i ulike former for ulovligheter og juks innen deler av trafikant- og kjøretøyområdet. Dette gjelder spesielt innen periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll), virksomheter som utfører verkstedtjenester uten nødvendig godkjenning, samt gjennomføring av førerprøve og forfalskning av førerkort. Problemet øker i omfang og kompleksitet. For å motvirke denne utviklingen vil Statens vegvesen i 2013 fortsette samarbeidet med nasjonale og internasjonale kontrollmyndigheter.

Føreropplæringen er et viktig virkemiddel for å redusere ulykkesrisikoen for unge førere. Statens vegvesen vil i 2013 følge opp evalueringen av føreropplæringen og videreutvikle den praktiske førerprøven. Videre vil Statens vegvesen i 2013 i samarbeid med næringsen kartlegge om det skal etableres krav til yrkesmessig kompetanseheving for drosjesjåfører og budtjenesten. I tillegg skal vedlikeholdstrening av utrykningsførere prioriteres.

Som følge av tredje førerkortdirektiv innføres det fra 19. januar 2013 nye førerkortregler. Det vil bl.a. bli innført en administrativ gyldighet for førerkort på 15 år for lette og 5 år for tunge førerkortklasser. Samtidig heves aldersgrensen for når det er krav om legeattest for bilførere fra 70 til 75 år. Førerkortet må da byttes ut hver gang legeattesten fornyes. Endringene vil medføre en økning i antall førerkortutstedelser fra og med 2013. Førerkortdirektivet setter krav om elektronisk utveksling av førerkortdata i EØS-området gjennom det europeiske datasystemet RESPER. For å utveksle slik informasjon må Statens vegvesen tilpasse sine datasystemer.

Statens vegvesen vil ta i bruk systemet EUCA-RIS bl.a. for utveksling av kjøretøydata. Bruk av dette systemet vil bidra til enklere registreringsprosesser ved bruktimport av kjøretøy og mer effektive kontroller langs veg.

EUs forordning nr. 1071/2009 om vilkår for adgang til yrket som vegtransportør stiller krav til at det opprettes et felles elektronisk register over vegtransportører (ERRU). Gjennom registeret skal det bl.a. utveksles meldinger mellom medlemsstatene knyttet til egnethet for transportleder, og rapportering av alvorlige lovovertridelser. Statens vegvesens oppgaver knyttet til ERRU-registeret og arbeidet med å utstede og saksbehandle internasjonale transporttillatelser vil bli utført i Lærdal. Det antas at oppgaven vil kreve en gradvis oppbemanning utover høsten 2013.

Statens vegvesen vil videreføre strategien med å satse på et fåtall større nasjonale trafikksikkerhetskampanjer som går over flere år. Hovedinnsatsen i 2013 vil være å videreføre kampanjer rettet mot fart og fartsrelaterte ulykker. Det vil også fortsatt bli satset på kampanjen for økt bilbeltebruk. I tillegg vil det bli arbeidet med grunnlaget for en kampanje rettet mot bedre samspill mellom syklist og bilister. Godt samspill mellom trafikantgruppene er viktig for at økt sykkeltrafikk i minst mulig grad skal føre til flere ulykker. Denne kampanjen vil starte i 2013 med full aktivitet i 2014.

Post 26 Vegtilsyn

Det foreslås bevilget 15,5 mill. kr.

Etablering av statlig tilsyn med veginfrastrukturen for offentlig veg er omtalt i tidligere proposisjoner til Stortinget, sist i Prop. 1 S (2011–2012).

Vegtilsynet, som ligger på Voss, ble offisielt åpnet 20. juni 2012, og 2013 blir det første året tilsynet er i full drift.

I Prop. 1 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2011–2012) er det forutsatt at Vegtilsynet bygges opp

som et risikobasert systemtilsyn, med oppgave å føre tilsyn med at aktuelle vegmyndigheter for riks-, fylkes- og kommunal veg har etablert og bruker tilstrekkelige styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen som de har ansvar for. Tilsynets virksomhet omfatter nå riksveger. Nødvendig regelverk for å føre tilsyn med fylkeskommuner og kommuner som vegmyndighet, er ikke avklart. Departementet vil, når nødvendige avklaringer foreligger, komme tilbake til hvordan tilsyn også kan foretas overfor fylkeskommuner og kommuner.

Samferdselsdepartementet har fastsatt instruks for Vegtilsynet hvor det går fram at tilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg.

Vegtilsynet er etablert med et tydelig organisatorisk og styringsmessig skille til den øvrige virksomheten i Statens vegvesen. Vegtilsynet har ved etableringen 7 årsverk.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 411 mill. kr i 2013. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 230 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i juni 2005. Kontrakten

løper fram til 2030. For 2013 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 165 mill. kr, som finansieres med 65 mill. kr i statlige midler og 100 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006. Kontrakten løper fram til 2031. For 2013 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 152 mill. kr, som forutsettes finansiert med statlige midler.

OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble satt i drift i august 2009. Kontrakten løper fram til 2034. For 2013 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 9 115,8 mill. kr (6 752,3 mill. kr) i 2013. Med dette vil 95,2 pst. av handlingsprogrammets rammer for 2010–2013 være fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn om lag 8 850 mill. kr i ekstern finansiering.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2013 ekskl. kompensasjon for merverdiavgift, sammenliknet med fordelingen i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013.

	Handlingsprogram 2010–2013	Budsjett 2010–2012	Forslag 2013 ekskl. komp. mva.	(Mill. 2013-kr) Oppfølging handlings- program i pst.
Store prosjekter	16 920,3	9 381,7	3 623,5	76,9
Programområde				
– Mindre utbedringer	1 439,0	1 487,1	623,8	146,7
– Gang- og sykkelveger	1 017,2	710,0	351,2	104,3
– Trafikksikkerhetstiltak	2 521,0	2 172,8	748,2	115,9
– Miljø- og servicetiltak	435,0	278,1	119,6	91,4
– Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	544,0	360,9	105,6	85,8
– Planlegging	973,0	1 326,1	466,4	184,2
– Grunnerverv m.m.	87,0	99,6	45,1	166,3
Sum programområder	7 016,2	6 434,6	2 459,9	126,8
Sum rutefordelte midler	23 936,5	15 816,3	6 083,4	91,5
Ikke rutefordelte midler				
– Nasjonale turistveger	502,7	361,2	125,0	96,7
– Kjøp av reservebrumateriell	64,2	41,8	15,3	88,9
– Til disposisjon for Samferdselsdepartementet/lokale trafikksikkerhetstiltak	21,4	15,6	5,0	96,3

(Mill. 2013-kr)

	Handlings- program 2010–2013	Budsjett 2010–2012	Forslag 2013 ekskl. komp. mva.	Oppfølging handlings- program i pst.
– Forskning og utvikling	219,3	175,6	74,4	114,0
– Felles etatsutgifter	604,3	874,0	319,2	197,5
– Nødkommunikasjon		30,7	30,0	
– Utskifting av ledningsnett i tunneler			100,0	
– Diverse		75,9		
Sum ikke rutefordelte midler	1 411,9	1 574,8	668,9	158,9
Sum post 30	25 348,4	17 391,1	6 752,3	95,2

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2013 etter oppheving av vegfritaket, dvs. inkl. kompensasjon for merverdiavgift.

(Mill. 2013-kr)

	Forslag 2013 ekskl. komp. mva.	¹ Økning pga. komp. mva. statlige midler	² Økning pga. komp. mva. ekstern finansiering	Forslag 2013 inkl. komp. mva.
Store prosjekter	3 623,5	548,7	1 272,3	5 444,5
Programområde				
– Mindre utbedringer	623,8	94,5	2,3	720,6
– Gang- og sykkelveger	351,2	53,1	23,6	427,9
– Trafikksikkerhetstiltak	748,2	113,3	7,7	869,2
– Miljø- og servicetiltak	119,6	18,1	2,2	139,9
– Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	105,6	16,0	13,8	135,4
– Planlegging	466,4	70,7	19,0	556,1
– Grunnerverv m.m.	45,1	6,9		52,0
Sum programområder	2 459,9	372,6	68,6	2 901,1
Sum rutefordelte midler	6 083,4	921,3	1 340,9	8 345,6
Ikke rutefordelte midler				
– Nasjonale turistveger	125,0	19,0		144,0
– Kjøp av reservebrumateriell	15,3	2,3		17,6
– Til disposisjon for Samferdsels- departementet/lokale trafikksikkerhetstiltak	5,0	0,8		5,8
– Forskning og utvikling	74,4	11,2		85,6
– Felles etatsutgifter	319,2	48,3		367,5
– Nødkommunikasjon	30,0	4,6		34,6
– Utskifting av ledningsnett i tunneler	100,0	15,1		115,1
– Diverse				
Sum ikke rutefordelte midler	668,9	101,3	–	770,2
Sum post 30	6 752,3	1 022,6	1 340,9	9 115,8

¹ Økning på kap. 1320 Statens vegvesen pga. kompensasjon for merverdiavgift knyttet til tiltak finansiert over statsbudsjettet.

² Økning på kap. 1320 Statens vegvesen pga. kompensasjon for merverdiavgift knyttet til tiltak som finansieres gjennom eksterne midler.

En opphevelse av vegfritaket vil ikke få konsekvenser for størrelsen på bompengebidrag eller andre eksterne bidrag. Omleggingen påvirker således ikke bompengebetalingen fra trafikantene. Bompengandelen i finansieringsplanen vil imidlertid bli redusert, og den statlige andelen vil øke tilsvarende.

En stor del av budsjettetrammen for 2013 benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte, store prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2013. Det er prioritert statlige midler til å starte en rekke nye store prosjekter i 2013. Videre er det foreløpig lagt til grunn bompenger til oppstart av ytterligere nye, store prosjekter i løpet av 2013, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Rammen til programområdene tilsvarende om lag nivået i 2012. Oppfølgingen av totalrammen til programområdene er 126,8 pst. etter fire år. Det er imidlertid betydelige variasjoner i oppfølgingsgraden for de ulike programområdene.

Store prosjekter

Det foreslås avsatt 5 444,5 mill. kr (3 623,5 mill. kr) til store prosjekter i 2013. I tillegg er det lagt til grunn 8 400 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende større riksvegprosjekter (over 100 mill. kr) på post 30 Riksveginvesteringer, åpnes for trafikk i 2013:

- E39 Knutset – Høgset i Møre og Romsdal
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal
- Rv 13/rv 7 Hardangerbrua i Hordaland
- E16 Nestunnelen i Buskerud (omfattende utbedring av eksisterende veg)
- E16 Omlegging forbi Voss (Vossapakka) i Hordaland
- E6 Øyer – Tretten i Oppland
- Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo
- E6 Sentervegen – Tonstad i Sør-Trøndelag
- E6 Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag
- E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag
- Rv 80 Løding – Vikan i Nordland.

I tillegg åpnes store prosjekter på post 31 Rassikring, (E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal og rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland) og på post 37 E6 vest for Alta (E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft og E6 Jansnes – Halselv), jf. omtale også under de aktuelle postene.

Det er prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på følgende nye prosjekter i 2013 på post 30 Riksveginvesteringer:

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland (forutsatt tilslutning til finansieringsopplegg)
- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N i Sogn og Fjordane
- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland (forutsatt tilslutning til finansieringsopplegg)
- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud (forutsatt tilslutning til finansieringsopplegg)
- E134 Gvammen – Århus i Telemark
- Rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E6 Kråkmofjellet i Nordland
- E8 Riksgrensen – Skibotn i Troms
- E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark.

I tillegg er det prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på nye prosjekter i 2013 på post 36 E16 over Filefjell (Varpe bru – Smedalsosen) og post 37 E6 vest for Alta (Halselv – Sandelv – Møllnes), jf. omtale også under de enkelte postene.

I tillegg er det innenfor vedtatte bypakker lagt til grunn bompenger til anleggsstart eller forberedende arbeider på følgende nye, større riksvegprosjekter i 2013 (over 100 mill. kr):

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Ombygging ved Høvik stasjon i Akershus
- E16 Sandvika – Wøyen i Akershus.

Videre pågår det nærmere utredninger og ekstern kvalitetssikring av en rekke større prosjekter. Regjeringen vil vurdere disse prosjektene nærmere, herunder anbefalingene fra kvalitetssikringsarbeidet, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det er foreløpig lagt til grunn bompenger på følgende prosjekter med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging:

- E18 Knapstad – Akershus grense i Østfold
- E18 Bommestad – Sky i Vestfold
- E134 Stordalstunnelen i Hordaland
- E6 Ringebu – Otta, strekningen Frya – Sjøa, i Oppland
- Rv 4 Gran – Jaren inkl. Lygna sør, i Oppland
- E6 Helgeland i Nordland, første etappe.

Det tas videre sikte på å vurdere bompengeproposisjon for følgende bypakker i 2013:

- Miljøpakke Trondheim, fase 2, i Sør-Trøndelag
- Bypakke Bodø i Nordland
- Vegpakke Harstad i Troms.

Prioriteringene er nærmere omtalt i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Programområdene

Det foreslås avsatt 2 901,1 mill. kr (2 459,9 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 2013. Oppfølging av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 er 126,8 pst. I tillegg er det lagt til grunn om lag 450 mill. kr i ekstern finansiering.

Innenfor programområdene prioriteres mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og planlegging høyt. Prioriteringen av mindre utbedringer skyldes et større behov for midler til å ta igjen kritisk forfall enn det som var lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, bruer og ferjekaier. Prioriteringen av trafikksikkerhetstiltak er viktig i arbeidet med å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken.

På bakgrunn av planlagt aktivitetsnivå har Samferdselsdepartementet funnet det nødvendig å prioritere mer midler til både planlegging og grunnerverv enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013.

Prioriteringene av mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging, sammen med at den økonomiske rammen for post 30 er lavere enn forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013, innebærer at det ikke er funnet rom for å følge opp programområdene miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming som forutsatt i handlingsprogrammet. I tillegg har planprosessen knyttet til en del prosjekter innenfor sistnevnte programområder vært mer krevende enn forutsatt. Dette innebærer at det innenfor disse områdene ikke i tilstrekkelig grad foreligger prosjekter som kan prioriteres i 2013, slik som forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram.

I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Mindre utbedringer

Det foreslås avsatt 720,6 mill. kr (623,8 mill. kr) til mindre utbedringer i 2013. Oppfølging av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 er 146,7 pst. I tillegg er det lagt til grunn 15 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

vegfundamentet. 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 stor del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

Gang- og sykkelveger

Det foreslås avsatt 427,9 mill. kr (351,2 mill. kr) til tiltak for gående og syklende i 2013. Med en oppfølging på 104,3 pst. er rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn 156 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder og utbygging av strekninger som også er skoleveger. Det er foreslått midler til å gjennomføre tiltak etter sykkelveginspeksjoner. En stor del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås avsatt 869,2 mill. kr (748,2 mill. kr) i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i 2013. Med en oppfølging på 115,9 pst. er rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn 51 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. I denne sammenheng prioriteres bygging av midtrekkverk. Andre prioriterte tiltak er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av terrenget langs vegen, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. En stor del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås avsatt 139,9 mill. kr (119,6 mill. kr) til miljø- og servicetiltak i 2013. Dette gir 91,4 pst. oppfølging av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn 15 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp vannforskriften og ivareta biologisk mangfold. I tillegg er

det satt av midler til bl.a. miljøgateprosjekter og til bygging og oppgradering av hvileplasser for tungtrafikken.

Kollektivtransporttiltak og universell utforming

Det foreslås avsatt 135,4 mill. kr (105,6 mill. kr) til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2013 fordelt med om lag 45 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og om lag 90 mill. kr til universell utforming. Dette gir 85,8 pst. oppfølging av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 90 mill. kr i ekstern finansiering fordelt med om lag 70 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og om lag 20 mill. kr til universell utforming.

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.

Planlegging

Det foreslås avsatt 556,1 mill. kr (466,4 mill. kr) til planlegging i 2013. Med en oppfølging på 184,2 pst. er rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn 126 mill. kr i ekstern finansiering.

Grunnerverv m.m.

Det foreslås avsatt 52,0 mill. kr (45,1 mill. kr) til grunnerverv m.m. i 2013. Med en oppfølging på 166,3 pst. er rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 fulgt opp.

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

Ikke rutefordelte midler

Nasjonale turistveger

Det foreslås avsatt 144,0 mill. kr til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2013. Dette gir en oppfølging på 96,7 pst. av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013.

Satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som utvikles til en turistattraksjon som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål. Fem av strekningene er helt eller delvis riksveg. De øvrige strekningene er fylkesveg. Fra 2012 er alle strekningene skiltet og merket som Nasjonale turistveger, slik at reiselivsaktørene kan ta hele attraksjonen i bruk i sin markedsføring og profilering av Norge. I tråd med regjeringens reiselivs-

strategi «Destinasjon Norge» skal satsingen på Nasjonale turistveger videreføres.

Staten har ansvar for drift og vedlikehold av turistvegstreknings med tilhørende stoppunkter som er riksveg. Aktuell fylkeskommune har tilsvarende ansvar for turistvegstreknings med tilliggende stoppunkt som er fylkesveg.

Midlene til nasjonale turistveger skal finansiere oppgradering og fornyelse av spesielle turistveginstallasjoner. Det samme gjelder videreutvikling og suppleringer for å styrke Nasjonale turistveger sin attraktivitet, samt den statlige forvaltningen av de store attraksjonene.

I satsingen inngår flere store attraksjoner. Den statlige satsingen forutsetter økonomisk medvirkning fra andre aktører. Gjennomføringen av nye store attraksjoner forutsetter bindende tilsagn om regional og lokal andel på minst 1/3 av kostnadene til planlegging og gjennomføring. I 2013 er slike bindende tilsagn gitt for Almannajuvet i Ryfylke, Eldhusøya langs Atlanterhavsvegen og Steinsdalsfossen i Hardanger. Andre større tiltak i 2013 med store regionale/lokale tilsagn er Holm og Horn ferjeleier langs Helgelandskysten.

Den statlige satsingen på de nasjonale turistvegene er et utgangspunkt for å videreutvikle reiselivsprodukter i distriktene. Næringslivet må bidra til at turistvegene utvikles til mer komplette attraksjoner med bl.a. gode overnattings- og mattilbud. Transportetatens og Avinors hovedstrategier for utvikling, vedlikehold og drift av transportinfrastrukturen vil bidra til å styrke reiselivsnæringen. Statens vegvesen vil i 2013 ta initiativ til dialogmøter mellom transportetatene/Avinor og reiselivsaktørene for å styrke samarbeidet med næringen.

Lokale trafikksikkerhetstiltak

Det har gjennom lengre tid vært stilt et mindre beløp til disposisjon for Samferdselsdepartementet over kap. 1320, post 30. Bevilgningen har de senere årene vært på 5 mill. kr. Midlene vil i 2013 benyttes til en tilskuddsordning for lokale trafikksikkerhetstiltak og til prisen Årets trafikksikkerhetskommune.

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune ble opprettet i 2012. Det vil bli avsatt 1 mill. kr til den i 2013. Formålet med prisen er å framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen som skjer på bakgrunn av innsendte forslag, skal bidra til å løfte fram forbilder som kan inspirere andre kommuner til økt innsats.

Departementet oppretter fra 2013 en tilskuddsordning for lokale trafikksikkerhetstiltak.

Det vil bli avsatt 4 mill. kr til ordningen i 2013. Det vil etter søknad gis tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. Det kan søkes om tilskudd til tiltak på vegnettet samt til trafikanterrettede tiltak, som for eksempel kampanjer, informasjonstiltak m.v. Formålet med ordningen er å bidra til å støtte lokale initiativ og engasjement i arbeidet med å øke trafikksikkerheten. Midlene er foreløpig plassert under kap. 1320, post 30. En ev. annen budsjettmessig plassering av tilskuddsordningen vil bli vurdert.

Felles etatsutgifter

Det foreslås avsatt 370 mill. kr til felles etatsutgifter i 2013. Etatsutgifter omfatter administrative kostnader som kan henføres til aktivitetene innenfor post 30, slik som utgifter knyttet til IKT-systemer, lønn, husleie og etatsprosjekter.

Etablering av nødnett og DAB i tunneler

Det foreslås avsatt 34,6 mill. kr til installering av nødnett og DAB i riksvegtunneler i 2013. I tråd med Stortingets behandling av Prop. 100 S (2010–2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomføres en full utbygging av nødnett innen 1. juni 2015. Etableringen av nødnett krever at det installeres nødnett i riksvegtunneler over 500 meter som har nødkommunikasjon i dag og alle nye tunneler over 500 meter. Statens vegvesen har, i samarbeid med Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK), startet arbeidet med å installere nødnett i riksveg-tunnelene. Arbeidet er forutsatt videreført i 2013.

Statens vegvesen har ansvar for å installere kringkasting i alle riksvegtunneler over 500 meter. Dette er nødvendig for å kunne varsle trafikanter om ev. hendelser i tunnelene, ved å bryte inn i radiosendingene. Utstyret inngår som en del av sikkerhetsutrustningen i tunnelene. Analog FM-radio skal erstattes med digitale radiosendinger (DAB) innen 1. januar 2017. Dette krever nytt radiosenderutstyr i alle riksvegtunneler som har FM i dag. Statens vegvesen startet i 2012 arbeidet med å installere digitalt sendeutstyr i riksvegtunneler. DAB i vegtunneler vil bli prioritert samtidig med annen nødvendig oppgradering. Målet er å få alle vegtunneler som i dag har FM installert, over på DAB innen FM-sendingene opphører i 2017.

Utskifting av ledningsnett i riksvegtunneler

Det foreslås satt av 115,1 mill. kr til utskifting av kabler i riksvegtunneler i 2013.

I perioden 1988 til 1998 benyttet Statens vegvesen en kabeltype til strømforsyning for belysning i vegtunneler som etter en tids bruk ga overstrøm og jordfeil. Da problemet ble kjent, gikk Statens vegvesen bort fra kabeltypen. I dag er det fortsatt mange anlegg med denne typen ledningsnett, og flere av disse anleggene har både overstrøm og jordfeil. Problemene med kabeltypen har de senere årene økt, og dette kan medføre fare ved berøring og brannfare. Dette gjelder både riks- og fylkesveger. Ledningsnettets innebærer imidlertid liten risiko for trafikanter, men kan innebære risiko for personell som utfører arbeid i tunnelene. Det er gjennomført tiltak for å redusere risiko for at trafikanter og personell som utfører arbeid i tunnelene, skal bli skadet.

Statens vegvesen kartlegger nå omfang, herunder vurderer kostnader og strategi for utbedring av ledningsnettets.

Ut fra en vurdering av risiko har Statens vegvesen startet opp arbeidet med nødvendig utskifting av ledningsnett. Utskiftningsarbeidet er basert på konkrete vurderinger av risiko i de enkelte tunnelene og øvrige oppgraderingsbehov. Det betydelige omfanget gjør at arbeidet med utskifting av ledningsnett vil gå over flere år. For å sikre god ressursutnyttelse vil det også være hensiktsmessig å se dette arbeidet i sammenheng med øvrig oppgraderingsbehov i tunnelene.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 966,4 mill. kr (819,3 mill. kr) til rassikringstiltak på riksvegnettet i 2013. Dette gir en oppfølging på 107,7 pst. av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn 152 mill. kr i ekstern finansiering.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2013 er svært høyt. Rammen vil derfor bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter, bl.a. E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal, rv 13 Tysdalsvatnet (Vatne – Øygjanese) i Rogaland, E136 Vågstrandstunnelen, rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal og E10 Solbjørneset – Hamnøy i Nordland. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Følgende større rassikringsprosjekter på riksvegnettet (over 100 mill. kr) åpnes for trafikk i 2013:

- E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal
- Rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 101,4 mill. kr (51,2 mill. kr) i 2013. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 280 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Utbyggingen gjøres etappevis. Første etappe av prosjektet, som bl.a. omfatter ny E18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika, sto ferdig i september 2010. Nordenga bru sto ferdig i 2011. Av- og påkjøringsramper ved Havelageret ferdigstilles i 2012. Andre etappe som omfatter nytt lokalt vegsystem i området, vil etter planen stå ferdig i 2014. Det vises til nærmere beskrivelse av prosjektet under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 173,9 mill. kr (151,1 mill. kr) i 2013. Dette gir en oppfølging på 56,9 pst. av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013. Som en følge av forsinket framdrift i planleggingen, bl.a. for strekningen Varpe bru – Smedalsosen, er oppfølgingen av de økonomiske rammene etter fire år lavere enn forutsatt i handlingsprogrammet.

Innenfor foreslått ramme videreføres arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Videre er det satt av midler til sluttfinansiering av strekningen Eidsbru – Varpe bru. Strekningen ble åpnet for trafikk i juni 2012. Det er også prioritert midler til forberedende arbeider på strekningen Varpe bru – Smedalsosen, samt til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 202,9 mill. kr (174,8 mill. kr) i 2013. Dette gir en oppfølging på 102,1 pst. av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn 10 mill. kr i ekstern finansiering.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft og Jansnes – Halselv. Begge prosjektene åpnes for trafikk i 2013. Videre er det satt av midler til anleggsstart på strekningen Halselv – Sandelv – Møllnes. Det vises til nærmere beskrivelse av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

Bompenger, tilskudd, forskudd og refusjoner

I 2011 ble det stilt til rådighet 5 320 mill. kr i ekstern finansiering til riksveger. Av dette utgjør bompenger 5 105 mill. kr, forskudd 135 mill. kr og tilskudd 80 mill. kr. For 2012 er det ventet stilt til rådighet om lag 7 860 mill. kr i ekstern finansiering av riksveger eller om lag 2,3 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2011–2012). Økningen skyldes i hovedsak bruk av bompenger på prosjektene E6 Minnesund – Skaberud, E16 Fønhus – Bagn, E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen og E6 Hålogalandsbrua som er vedtatt delvis bompengefinansiert etter at Prop. 1 S (2011–2012) ble lagt fram. I tillegg kommer økt bruk av bompenger på allerede igangsatte prosjekter.

For 2013 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre 9 525 mill. kr, hvorav om lag 175 mill. kr i forskudd, om lag 100 mill. kr i tilskudd og om lag 9 250 mill. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene. Det er lagt til grunn bompenger på alle prosjekt som det er aktuelt å starte i 2013, også prosjekter som ev. vil starte med bare bompenger. Ekstern finansiering i 2010–2013 ventes å utgjøre 112,4 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2011, prognoser for 2012 og anslag for 2013, fordelt på riks- og fylkesveger.

År	Mill. 2013-kr	
	Bompenger riksveg	Bompenger fylkesveg (inkl. Oslo kommune)
2002	2 228	0
2003	2 843	0
2004	3 050	0
2005	4 155	30
2006	4 430	16
2007	4 888	1
2008	6 149	29
2009	7 151	109
2010 ¹	4 943	3 894
2011	5 105	3 981
2012 Prognose	7 500	5 000
2013 Anslag	9 250	4 600

¹ Gjennom forvaltningsreformen ble 17 120 km veg overført fra staten til fylkeskommunene fra 1. januar 2010.

Av forutsatte bompenger i 2013 på fylkesvegnettet er det lagt til grunn at om lag 2,1 mrd. kr vil gå til kollektivtiltak, fordelt med om lag 600 mill. kr til drift av kollektivtrafikken i Oslopakke 3 og om lag 100 mill. kr til Bergensprogrammet til videreføring av Bybanen, byggetrinn 2. I tillegg er det forutsatt om lag 1,4 mrd. kr til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3, bl.a. til utbyggingen av Kolsåsbanen og Lørenbanen, samt til å oppgradere bane og stasjoner på Lambertseter- og Østsjøbanen.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 6,6 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveg i 2011. Dette er om lag 400 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2012 var det 71 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2011 er det vedtatt 14 nye prosjekter og tre prosjekter er vedtatt utvidet. For prosjektene E39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane og fv 661 Skodjebrua/Straumsbrua i Møre og Romsdal er bompengene innkrevningen avviklet.

Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2012 var på om lag 3,3 mrd. kr. Så langt i 2012 er det inngått nye avtaler på til sammen om lag 110 mill. kr, mens det er refundert om lag 220 mill. kr. Følgelig utgjør refusjonsforpliktelser om lag 3,2 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til betaling av vederlag til OPS-prosjektene.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2013 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål ut over 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 refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 800 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette er videreføring av fullmakten i 2012 med påslag for økt merverdiavgiftsbelastning.

Bindinger

Pr. 1. januar 2013 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 32 mrd. kr, hvorav om lag 16,8 mrd. kr skal dekkes med statlige midler inkl. kompensasjon for merverdiavgift. Med budsjettforslaget for 2013 vil bindingene pr. 31. desember 2013 utgjøre om lag 34,7 mrd. kr, hvorav om lag 20,9 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Det er da lagt til grunn at alle prosjekt med statlige midler i 2013 regnes som bundne. Dette omfatter også bompengeprosjekt der det foreløpig ikke er lagt fram bompengeproposisjon. Inkl. allerede inngåtte refusjonsavtaler vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 23,8 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabellen nedenfor viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2013, budsjettforslag 2013, bindinger ved inngangen til 2014, behov/bindinger i 2014 og 2015 og bindinger ved inngangen til 2016.

Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2013 (inkl. kompensasjon for merverdiavgift)

Mill. 2013-kr

Revidert tabell	Bindinger pr. 01.01.2013	Forslag 2013	Bindinger pr. 01.01.2014	Behov 2014	Behov 2015	Bindinger etter 2015
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	–	411	–	410	410	–
Post 30 Riksveginvesteringer ^{2 3}	13 600	9 116	18 200	7 370	5 270	7 100
– store prosjekter	11 800	5 445	16 700	5 400	4 200	7 100
– programområdene ³	1 800	2 901	1 500	1 200	300	0
– ikke rutefordelte midler ⁴	–	770	–	770	770	–
Post 31 Rassikring ²	2 200	966	1 250	980	270	0
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	210	101	110	70	40	0
Post 36 E16 over Filefjell ²	550	174	400	270	130	0
Post 37 E6 vest for Alta ²	200	203	930	360	350	220
Sum ekskl. refusjoner	16 760	10 971	20 890	9 460	6 470	7 320
Vedtatte refusjonsforpliktelser ^{5 6}	3 170	–	2 860	350	800	1 710
Sum	19 930	10 971	23 750	9 810	7 270	9 030

¹ Årlige vederlag etter 2012 vil utgjøre om lag 410 mill. kr pr. år (løpende priser).

² Omfatter ikke nye prosjekter etter 2013, og heller ikke ev. nye bompengeprosjekter i 2012 og 2013 og som ikke er prioritert med statlige midler i 2013.

³ I tillegg kommer midler til planlegging og grunnerverv, som er en forutsetning for å kunne gjennomføre investeringsprogrammet (om lag 500 mill. kr pr. år).

⁴ Forutsatt samme behov som for 2013.

⁵ Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2012 og 2013.

⁶ Refusjoner i 2013 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

I etterfølgende tabell er tilsvarende informasjon vist for prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2).

Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2) (inkl. kompensasjon for merverdiavgift)

Prosjekt	Kostnadsramme		Tildelt for 2013		Forslag 2013		Anslag 2014		Anslag etter 2014	
	inkl. komp. mva.	inkl. komp. mva.	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering	statlige midler	annen finansiering
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor										
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	1 162	1 080	320	123	443	350	170	82	170	82
E18 Melleby – Momarken										
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kloffa og rv 35 (Jessheim –) Hønefoss – Hokksund med tilknytinger	2 157	2 031		733	733	280	410	267	520	267
Rv 2 Kongsvinger – Slomarka, inkl. forskottering/refusjon										
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger										
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytinger										
E18 Bjørvikprosjektet (post 35)	7 218	7 122	2 768	3 611	6 379	101	70	40	200	270
E18 Gullli – Langåker, inkl. forskottering/refusjon	3 182	3 045		1 195	1 195	250	400	439	240	640
E18 Sky – Langangen, inkl. forskottering/refusjon	2 144	2 036	519	1 395	1 914	153	27	5	27	5
E39 Eiganestunnelen	2 588	2 499	38	38	100	200	90	400	490	1 070
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim										
E39 Bergen – Ålesund med tilknytinger										
E39 Krivsvegen, inkl. forskottering/refusjon	1 311	1 166	1 044	51	1 095	55	16	44	16	44
E39 Hjartåberga (post 31)	628	593	319	319	218	218	56	56	56	56
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal										
Rv 13/rv 7 Hardangerbrua	2 875	2 554	83	2 027	2 110	165	145	62	72	134
Rv 13/E16 Vossapakken, inkl. forskottering/refusjon (inkl. post 31) ¹	1 473	1 473	281	622	903	173	247	56	94	150
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø										
E134 Drammen – Haugesund med tilknytinger										
Rv 13 Ryfåst	6 915	6 173		117	117	150	120	561	800	920
Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlang										
Rv 7 Sogna – Ørgenvika, inkl. forskottering/refusjon	1 958	1 844	31	711	742	135	300	486	181	481
E16 Sandvika – Bergen med tilknytinger										
E16 Smedalsosen – Maristova – Borlang (post 36)	1 024	933	387	387	145	145	270	131	270	131
KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim										
E6 Oslo – Trondheim med tilknytinger										
E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset, inkl. forskottering/refusjon	2 886	2 508	612	1 839	2 451	128	70	68	71	68
E6 Minnesund – Skaberud inkl. forskottering/refusjon	5 964	5 022		1 214	1 214	390	400	1 103	1 150	1 550
E6 Øyer – Tretten ²	1 471	1 386	520	502	1 022	188	32	32	167	303
E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar ³	4 476	4 245	431	2 314	2 745	405	136	77	167	303
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	4 286	4 185	1 145	2 312	3 457	100	108	250	250	358
E136 Dombås – Ålesund med tilknytinger										
E136 Tresfordbrua og Vægsstrandstunnelen	1 539	1 504	39	179	218	291	370	140	220	590
Rv 70 Oppdøl – Kristiansund										
Rv 70 Oppdølstranda (post 31)	1 101	1 029	474	474	265	265	250	40	250	40
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen										
E6 Trondheim – Fauske med tilknytinger										
Rv 80 Løding – Vikan, inkl. forskottering/refusjon (inkl. post 31)	713	602	148	231	379	139	39	48	39	48
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes										
E6 Fauske – Nordbjørnsboen med tilknytinger										
E6 Hålogalandbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal – Leirvik (post 31)	3 261	2 895		256	256	120	730	1 136	53	783
E6 Nordbjørnsboen – Kirkenes med tilknytinger										
E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft (post 37)	815	739	398	171	569	115	45	45	10	125

¹ Inkl. tildelinger innenfor rammen til E16 Sandvika – Bergen med tilknytinger.² Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad er inkl. iv 254, mens tildeling for 2013, i 2013 og anslag for behov etter 2013 bare omfatter riksvegdelene.³ Inkl. tildelinger innenfor rammen til E16 Trondheim – Fauske med tilknytinger.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det er lagt til grunn en årlig låneramme på 2 mrd. kr i tiårsperioden. Det er gitt låneramme på 2 mrd. kr pr. år for årene 2010–2012, og det foreslås gitt tilsvarende låneramme i 2013. Retningslinjene for ordningen ble presentert i Prop. 1 S (2009–2010), s. 183–185. Søknadsprosessen for ordningen har vært komplisert, og denne vil bli forenklet fra 2013.

Det årlige behov for bevilgninger avhenger av rentenivået. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2012 på totalt 6 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå et behov på 140 mill. kr i 2013. Etterfølgende tabell viser rentekompensasjon fordelt på fylker.

Fylke	Investeringsramme hvert år	Rente- kompensasjon
	2010–2012 Mill. kr	for 2013 1 000-kr
Østfold	87	6 093
Akershus	139	9 735
Oslo	112	7 844
Hedmark	104	7 284
Oppland	83	5 813
Buskerud	92	6 443
Vestfold	69	4 832
Telemark	83	5 813
Aust-Agder	52	3 642
Vest-Agder	69	4 832
Rogaland	131	9 175
Hordaland	176	12 326
Sogn og Fjordane	139	9 735
Møre og Romsdal	131	9 175
Sør-Trøndelag	118	8 264
Nord-Trøndelag	92	6 443
Nordland	160	11 135
Troms	100	7 004
Finnmark	63	4 412
Sum	2 000	140 000

Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

Med utgangspunkt i fastsatt tilskuddsprogram for rassikringstiltak på fylkesvegnettet 2010–2013 foreslås det bevilget 550,8 mill. kr til slike tiltak i 2013. Med dette vil 96,2 pst. av tilskuddsplanens rammer være fulgt opp. Fordelingen av tilskudd mellom fylkene forutsettes å være i tråd med det som er lagt til grunn i tilskuddsprogrammet.

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 omprioritere innenfor tildelte statlige rammer. Det er imidlertid en forutsetning at midlene benyttes til rassikringstiltak.

Tildeling over post 62 i 2013 vil i hovedsak gå til å videreføre allerede igangsatte prosjekter.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 525,1 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester. Med dette vil 104,7 pst. av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 være fulgt opp. Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjertakstene økes med gjennomsnittlig 3,3 pst. Ferjetilbudet i 2012 foreslås i hovedsak videreført i 2013. Innsetting av nye ferjer som følge av overgangen til anbudsdrift, medfører imidlertid bedret kapasitet for enkelte samband.

Sambandene over Vestfjorden, rv 80 Bodø – Værøy – Røst – Moskenes og rv 85 Bognes – Lødingen, vil i 2013 ha oppstart med anbudsdrift. Kontrakter for drift av samtlige riksvegferjesamband vil etter dette være inngått etter anbudskonkurranse.

Nye gassdrevne ferjer i sambandene over Vestfjorden vil medføre en betydelig forbedring av kapasiteten, samt bedre reserveferjesituasjonen. Ferjene gir samtidig et viktig bidrag til å redusere det totale NO_x-utslippet fra ferjeflåten. Sammenliknet med tidligere anbudsutlysninger har disse sambandene vært gjenstand for skjerpede krav til utslipp av metan. Det blir dermed også en betydelig reduksjon i klimagassutslippene fra gassferjene sammenliknet med ordinære dieselferjer.

Sambandet E39 Volda – Folkestad har vært planlagt omklassifisert til fylkeskommunalt samband når rassikringsprosjektet E39 Hjartåberga blir åpnet for trafikk. E39 Hjartåberga ventes åpnet for trafikk oktober 2013. Kontraktperioden

for ferjesambandet går ut 30. juni 2013. Det legges opp til at sambandet lyses ut som fylkesvegsamband fra 1. juli 2013, men at staten dekker kostnadene fram til åpning av Hjartåberga.

Når Hardangerbrua åpnes sommeren 2013, vil sambandet rv 13 Bruravik – Brimnes bli lagt ned.

Siden 2011 har det vært satt inn en permanent fjerde ferje i sambandet rv 19 Moss – Horten for å unngå kapasitetsproblemer. Som følge av økt trafikk i forbindelse med stengningen av Oslofjordtunnelen etter brann har sambandet i deler av 2011 og 2012 vært trafikkert av fem ferjer. Kapasiteten på fem ferjer ble fra 1. oktober 2012 gjort permanent.

Alle riksvegferjesamband trafikkeres i 2013 av ferjer som er innmeldt i NO_x-fondet, og er dermed fritatt for NO_x-avgiften.

Statsgaranti for andreprioritets pantelån til ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, skal i 2013 ikke overstige en totalramme på 35 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

Virkninger av budsjettforslaget

Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 er en gjennomføringsplan for St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. I Nasjonal transportplan er det presentert forventede forbedringer av infrastrukturstandard i planperioden. I det etterfølgende redegjøres det nærmere for forventet virkning av budsjettforslaget for 2013 og oppfølging av handlingsprogrammet etter fire år for indikatorer for infrastrukturstandard.

Tabell 3.1 Endringer i infrastrukturstandard, handlingsprogrammet 2010–2013 og forslag 2013

	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2013	Oppfølging i pst. etter fire år
Antall km vegnett med gul midtstripe	125	24	81
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	54	15	107
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveger	93	19	118
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	183	12	163
Antall rasutsatte strekninger/punkt som er utbedret	54	16	80
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	226	54	74
Antall km kollektivfelt	9	1	56
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som er universelt utformet	795	145	61

I 2013 vil 24 km riksveg bli utbedret og breddeutvidet, slik at gul midtlinje kan etableres. I løpet av perioden 2010–2013 vil 87 km riksveg være utbedret mot 125 km forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram. Avviket skyldes kostnadsoverskridelser for store prosjekter.

15 km firefelts veg vil bli åpnet for trafikk i 2013. I løpet av perioden 2010–2013 vil 57 km være åpnet for trafikk, mot 54 km lagt til grunn i handlingsprogrammet. Pr. 1. januar 2014 ventes 540 km av riksvegnettet å ha firefelts veg. Det startes utbygging av flere firefelts veger i perioden 2010–2013, som vil bli åpnet for trafikk i perioden 2014–2019.

I 2013 vil det bli bygd midtrekkverk på 19 km riksveg med to eller tre felt. I løpet av perioden

2010–2013 vil det være bygd midtrekkverk på 110 km veg, mot 93 km forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram. Pr. 1. januar 2014 ventes 228 km veg å ha midtrekkverk. Totalt vil det pr. 1. januar 2014 være 768 km møtefri veg som omfatter firefeltsveg og to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

På veger som er så smale at midtrekkverk ikke kan bygges, er forsterket midtoppmerking et godt alternativ. Forsterket midtoppmerking kan etableres som oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller. I 2013 vil det bli etablert forsterket midtoppmerking på 12 km riksveg. I løpet av perioden 2010–2013 vil det være forsterket midtoppmerking på 297 km veg, mot 183 lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram.

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Det satses derfor betydelig på rassikringstiltak. Det vil bli utbedret 16 rasutsatte punkt eller strekninger på riksvegnettet. I løpet av perioden 2010–2013 vil 43 rasutsatte punkt eller strekninger være utbedret, mot 54 forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram.

I 2013 vil det bli bygd 54 km gang- og sykkelveger, hvorav 11 km er del av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder. I løpet av perioden 2010–2013 vil 167 km være lagt til rette for gående og syklende, mot 226 km lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram. Avvikene i oppfølging av handlingsprogrammet skyldes delvis at utarbeiding og gjennomføring av planer ble mer tid- og ressurskrevende enn først anslått. Dette gjelder spesielt i byene der planlegging og bygging er ekstra krevende.

I 2013 vil 1 km kollektivfelt bli åpnet for trafikk. I løpet av perioden 2010–2013 vil 5 km kollektivfelt være etablert, hovedsakelig langs innfartsårene til Oslo. I Statens vegvesens handlingsprogram var det forutsatt at 9 km kollektivfelt ville åpnes for trafikk. Avviket skyldes i hovedsak at planlegging i by er kompleks og tid- og ressurskrevende.

I 2013 vil 145 holdeplasser langs riksveg bli oppgradert slik at de er universelt utformet. I løpet av perioden 2010–2013 vil 488 holdeplasser være oppgradert, mot 795 lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram. Avviket skyldes hovedsakelig forsinkelser i prosesser med planlegging, prosjektering og grunnerverv.

Oppfølging av hovedmålene i Nasjonal transportplan er nærmere omtalt i del III Omtale av viktige oppfølgingsområde.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Salgsinntekter m.m.	195 491	161 300	166 600
02	Diverse gebyrer	403 477	296 900	306 700
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	96 075	30 800	31 800
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 428		
16	Refusjon av foreldrepenger	30 259		
17	Refusjon lærlinger	140		
18	Refusjon av sykepenger	62 307		
	Sum kap. 4320	789 177	489 000	505 100

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 166,6 mill. kr i 2013. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. De største inntektskildene er salg av oppslag fra Autosys og salg av skilt/kjennemerker til kjøretøy og bilde til førerkort.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Gebyrene justeres i henhold til den generelle pris-

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 306,7 mill. kr i 2013.

De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagsprøvekjennemerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inndratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale fellesskaplisenser. Stigningen.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 31,8 mill. kr i 2013.

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

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2011	budsjett 2012	Forslag 2013
90	Avdrag på lån	20 000	20 000	25 000
	Sum kap. 4322	20 000	20 000	25 000

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005. Bompengerekruteringen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Sveriges og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 506,4 og 594,9 mill. norske kr ved utløpet av 2011.

Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele lånet fram til 2016. Nettoinntektene fra bompengerekruteringen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2013 vil være om lag 77 mill. kr, hvorav 25 mill. kr vil gå til avdrag på lån i henhold til nedbetalingsplan i fastrenteavtalen.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2011	budsjett 2012	Forslag 2013
80	Renter	33 882	33 000	32 000
	Sum kap. 5624	33 882	33 000	32 000

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettert med 32 mill. kr i renter i 2013.

Andre saker

Effektivisering

Statens vegvesen skal utnytte de midler som stilles til rådighet, på en mest mulig effektiv måte.

Dette gjelder både ved å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede transportpolitiske mål, og å gjennomføre tiltakene på en kostnadseffektiv måte. En rekke tiltak vil kunne medvirke til økt kostnadseffektivitet. Det gjelder bl.a. Statens vegvesens anskaffelsesprosesser ved kjøp fra entreprenør- og rådgivningsmarkedet og øvrig vare- og tjenestekjøp (ekstern effektivitet). Det gjelder også virksomheten internt i Statens vegvesen (intern effektivitet).

Ekstern effektivisering

Store deler av bevilgningen til Statens vegvesen benyttes til å planlegge og bygge infrastruktur og til å forvalte, drifte og vedlikeholde denne. Det er viktig at det finnes et velfungerende entreprenørmarked som gir best mulig konkurranse om oppdragene. Statens vegvesen må på sin side utvikle strategier som sikrer god konkurranse og effektiv gjennomføring av oppdragene. Etter hvert er mange entreprenører kvalifisert for oppdrag både innen anlegg, drift og vedlikehold.

Statens vegvesen legger vekt på bredde i kontraktstyper som gjør at markedet kan utnyttes best mulig. Flere mindre og mellomstore entreprenører, som tradisjonelt har vært underentreprenører, har over tid tatt på seg større og mer krevende oppdrag og bidrar på denne måten til økt konkurranse i markedet.

Innen anleggsdriften er det økt interesse fra utenlandske entreprenører i det norske markedet. Statens vegvesen vil stimulere denne utviklingen ved å legge til rette for oppdrag som er av en størrelse som gjør dem interessante for utenlandske entreprenører. I en slik strategi vil det være naturlig i noen grad å inkludere prosjektering, bygging, drift og vedlikehold i samme oppdrag. Det arbeides også med å utvikle alternative kontraktstyper gjennom eksempelvis mer oppsplitting eller andre kombinasjoner av oppdrag der dette er egnet.

Markedet er i stadig endring, og Statens vegvesen vurderer kontinuerlig nye måter å operere på i markedet. Spesielt gjelder dette konkurransegrunnlag for og incitamenter i driftskontrakter, men også anskaffelser av tjenester og utstyr til IKT.

Statens vegvesen har satt i gang et prosjekt for å videreutvikle og forenkle driftskontraktene, bl.a. kontraktsbestemmelser og oppgjørsregler. Anbefalinger og forslag til forenklinger vil bli innarbeidet i framtidige driftskontrakter.

Innen det administrative området er det inngått flere etatsrammeavtaler for kjøp av varer og tjenester gjennom e-handelsløsninger. På IKT-området er majoriteten av alle kontrakter fornyet med god økonomisk effekt.

Intern effektivisering

For å sikre en effektiv utnyttelse av rammene til riksveginvesteringer, er det nødvendig med mer effektive og raskere planleggingsprosesser. Det er ønskelig å korte ned planleggingstiden, og samtidig sikre god kvalitet og demokratiske planprosesser. Det vises til nærmere omtale i del III.

Et sentralt område i Statens vegvesens effektiviseringsarbeid er å bedre kvaliteten på kostnadsoverslag og styring av gjennomføring av vegprosjekter. Statens vegvesen har tatt i bruk et system for å bedre usikkerhetsstyringen av investeringsprosjekter. Usikkerhetsstyring går ut på å håndtere usikkerhetene mot et gunstigst mulig resultat. En usikkerhet vil normalt sett ha økonomiske konsekvenser, men det kan også være snakk om fremdrift, kvalitet, omdømme m.m. Usikkerhetsstyring har også tidligere vært en sentral del av prosjektstyringen, men nå har Statens vegvesen utviklet et system for å håndtere usikkerhetene systematisk og målrettet. Det er ventet at dette vil gi en effektiviseringsgevinst. Systemet er tatt i bruk på KS2-prosjekter. Det er for tidlig å si noe konkret om størrelsen på gevinster.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet gjennomføres det en rekke tiltak som vil effektivisere Statens vegvesens arbeid, samtidig som det vil gi bedre tjenester for trafikantene.

For å målrette og effektivisere kontroll av kjøretøy, tar Statens vegvesen i bruk nye kontrollverktøy og teknologiske løsninger. Det er bl.a. utviklet et automatisk kjennemerkesystem, samt varmesøkende kamera for bremsekontroll langs veg.

De siste årene har etaten arbeidet med å følge opp sin tjenesteproduksjon, samt forbedre retningslinjer, rutiner og prosesser. Dette arbeidet er viktig i forbindelse med den store omleggingen av datasystemene som gjøres på området gjennom utviklingen av Autosys. Det er viktig at systemene knyttet til saksbehandling innen trafikant- og kjøretøyområdet er sikret nødvendig funksjonalitet i påvente av leveranse fra Autosysprosjektet.

Innenfor det administrative området har det bl.a. vært arbeidet med landsdekkende fagenheter, hvor både en landsdekkende sentralbordtjeneste med kun ett nummer inn og et landsdekkende arkiv og dokumentasjonsenhet skal gi bedre ressursutnyttelse. Samordning av den regionale svartjenesten på trafikant- og kjøretøyområdet bidrar til kortere ventetider ved telefonhenvendelser og bedre service overfor publikum.

Statens vegvesen har mange forskjellige brukere og interessenter. Gjennom prosjektet «Klart språk» er det en målsetting å bruke et språk som er klart, korrekt og forståelig for brukerne av Statens vegvesens tjenester. Et eksempel er at antall henvendelser fra publikum om EU-kontroll gikk ned med 40 pst. etter at påminnelsesbrevet om «Har du glemt EU-kontroll?» ble skrevet om til et klarere og tydeligere språk. Sammen med webtjenesten «Sjekk EU-kontroll», gir dette bedre

service til publikum og færre henvendelser fra brukerne. En rekke andre brev er også endret slik at budskapet er lettere å forstå for mottakeren.

Det er utviklet en gratis applikasjon «Bil og henger» for smarttelefoner og nettbrett, som gir informasjon om kjøretøy og tilhenger. Denne tjenesten samler webtjenestene «Tilhengerkalkulator» og «Sjekk EU-kontroll». Dette gir økt tilgjengelighet for brukerne og reduserte henvendelser til Statens vegvesen.

Bemanning – kjøp av tjenester – kompetanse

Antall hele stillinger i Statens vegvesen økte fra 5 660 i 2010 til 6 124 i 2011. Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Ved årsskiftet 2011/2012 var 65 pst. av arbeidsplassene i region øst og 31 pst. av arbeidsplassene i Vegdirektoratet lokalisert utenfor Oslo. Dette utgjør om lag 1 280 av 2 470 ansatte.

Aktivitetsnivået på riks- og fylkesveger har hatt en betydelig økning fra 2005 til 2011, noe som har gjort det nødvendig å prioritere mer midler til både planlegging og grunnverv enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013.

For å styrke sin gjennomføringsevne har Statens vegvesen økt kapasiteten ved å tilsette flere medarbeidere. Innen kjerneområdene planlegging og byggherre har etaten hatt en økning på henholdsvis om lag 100 og 165 hele stillinger fra 2010 til 2011.

Den generelle mangelen på ingeniørkompetanse har gjort det nødvendig å arbeide systematisk og langsiktig med kompetanseutvikling og tiltak for å beholde kritisk kompetanse. I samarbeid med NTNU er det utviklet et erfaringsbasert masterprogram innen veg- og trafikkfag. Det første kullet med 30 studenter fra Statens vegvesen startet høsten 2012.

Sensorområdet på Trafikant og kjøretøy er styrket med flere stillinger. I tillegg har det vært et økt ressursbehov i Autosysprosjektet. Dette gir en samlet økning på om lag 85 hele stillinger i 2011.

Støttefunksjoner er tilpasset en større organisasjon. I takt med at organisasjonen vokser og det blir flere ansatte, har det også vært et behov for å øke antall ledere. Innenfor ledelse og støtteprosesser har det vært en økning på om lag 70 hele stillinger.

Statens vegvesen skal inneha god kompetanse og kapasitet både innenfor planlegging og byggherre, men samtidig har etaten et behov for å utvi-

kle et godt eksternt marked som vil bidra til bredere kompetanse, økt kapasitet og større fleksibilitet.

I 2011 kjøpte Statens vegvesen eksterne tjenester for om lag 2 060 mill. kr. Planleggingstjenester, herunder også prosjektering m.m., utgjorde 870 mill. kr og byggherretjenester utgjorde 560 mill. kr.

For å sikre en effektiv oppgaveløsning i Statens vegvesen er det viktig med effektive og robuste støttesystemer. Det har derfor vært nødvendig å styrke IKT-funksjonen. Etaten har de siste årene omgjort flere konsulentoppdrag til faste stillinger og har bygd opp egen IKT-kompetanse. Samtidig kjøper Statens vegvesen også inn noe spesialistkompetanse innen andre områder hvor etaten mener det ikke er hensiktsmessig selv å inneha kompetansen. Flere omfattende systemutviklingsprosjekter er i gang, bl.a. kjøpes det inn spesialistkompetanse til utviklingsoppgaver som Autosys. IKT-funksjonen har økt med om lag 10 hele stillinger i 2011 og det ble kjøpt IKT-tjenester eksternt for 265 mill. kr.

Det resterende kjøpet av konsulent tjenester er fordelt på trafikant- og kjøretøyområdet, til støtte for utøvelse av sektoransvar, strategisk planlegging og annen generell støtte i organisasjonen.

Midtrekkverk – forslag til nye behovskriterier

Dagens vegnormaler innebærer at det skal bygges midtrekkverk når ÅDT (årsdøgntrafikk) er over 8 000. Som et ledd i arbeidet med å redusere antall møteulykker har departementet bedt Statens vegvesen vurdere en senking av innslagspunktet for bygging av midtrekkverk, slik at midtrekkverk bygges på nye riksveger med ÅDT over 6 000 i prognoseåret.

På veger med mange møteulykker kan det etter særskilt vurdering anlegges midtrekkverk ved lavere ÅDT enn 6 000. Ved lav ÅDT vil imidlertid som oftest utforkjøringsulykker være mer sannsynlig enn møteulykker. Her vil tiltak i terrenget ved siden av vegen som rekkverk, utflating, fjerning av hindringer m.m. være mer effektivt.

For å anlegge midtrekkverk må vegbredden være 12,5 m for veg med to kjørefelt og 14,5 m for veg med tre kjørefelt. På eksisterende riksveg kan det etableres midtrekkverk på veger med bredde ned mot 10 m etter særskilt vurdering og hvis ulykkessituasjonen tilsier dette. Her må forholdet til gående og syklende vurderes spesielt.

Statens vegvesen har på denne bakgrunn gjennomført en offentlig høring av forslaget om endrede behovskriterier for etablering av midt-

rekkverk. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er viktig for samfunnet at vegnettet til enhver tid fungerer mest mulig som forutsatt, også når det oppstår uønskede hendelser. Som forvalter av store deler av det offentlige vegnettet arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med forebyggende samfunnssikkerhet, beredskapsplanlegging og gjennomføring av øvelser. For å være best mulig forberedt på uønskede hendelser gjennomføres øvelser både internt i Statens vegvesen og i samarbeid med andre. Det har blitt gjennomført øvelser med svenske vegmyndigheter og med Norges vassdrags- og energidirektorat, og dette videreføres i 2013.

Gjennom arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) kartlegges kritiske forhold og hvilke forebyggende tiltak som kan redusere sårbarheten. Statens vegvesen har også etablert et system med webbaserte beredskaps- og krisestøtteverktøy for å håndtere kriser.

På IKT-området har Statens vegvesen etablert et samarbeid med Skatteetaten for å lage bedre nøddriftsløsninger. Dette vil være operativt i 2013.

De senere års ekstremnedbør, samt andre uforutsette hendelser, har vist at Statens vegvesen har en velfungerende bruberedskap som er en avgjørende ressurs for å gjenopprette brutte vegforbindelser. Det har vært en stor økning de siste årene i uforutsette hendelser. I 2009 var det 4 slike hendelser der det ble etablert midlertidige løsninger. I 2010 var det 7 uforutsette hendelser, og i 2011 økte antallet til 16. Disse kom som følge av flom, skred eller påkjørsler, samt for å opprettholde bæreevne på bruer med kritisk tilstand. Den store økningen gjør at mye av Statens vegvesens beredskapsmateriell er bundet opp.

Det er satt i gang et program for å utfase eldre materiell og oppgradere til nye typer reservebrumateriell. Dette arbeidet fortsetter i 2013. Arbeidet omfatter også anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, samt oppgradering av lagrene.

For å opprettholde og videreutvikle Statens vegvesens kompetanse er det viktig med kontakt og samarbeid med leverandørenes utviklingsmiljøer. Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider bl.a. om utveksling av utstyr og kompetanse. Videre har Statens vegvesen tilsvarende muntlige samarbeidsavtaler med Forsvaret og Trafikverket i Sverige. Det arbeides med å få på plass skriftlige avtaler.

Fylkeskommunene har etter forvaltningsreformen blitt en større vegeier med ansvar for oppfølging av hendelser på fylkesveg. Beredskap og krisehåndtering på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen gjennom de avtaler fylkeskommunene har inngått med regionvegsjefene. Gjennom avtalene har Statens vegvesen fullmakt til å håndtere hendelser på fylkesveg, slik at skade på liv og helse m.m. hindres eller begrenses i størst mulig grad, samt at framkommeligheten ivaretas på best mulig måte. Det er lagt opp til at fylkeskommunene deltar i opplæring og øvelser.

Statens vegvesen er avhengig av mange virksomheter og etater for å kunne gjennomføre leveranser i vegtrafikksystemet. Tilsvarende er mange virksomheter avhengig av et åpent og velfungerende vegnett for å kunne betjene samfunnet til enhver tid. Statens vegvesen samarbeider med andre virksomheter og etater for å forebygge uønskede hendelser. En nasjonal og landsdekkende skredvarsling skal etableres fra 2013 som et effektivt sikkerhets- og beredskapstiltak. I en forlengelse av Klima og Transport-prosjektet har Statens vegvesen sammen med NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat) og Jernbaneverket tatt initiativ til å etablere et nytt prosjekt: Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS). Dette er et 4-årig prosjekt hvor målene er et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god skred- og flomvarsling. I tillegg er det et mål å bygge samarbeidsplattformer for koordinert og effektiv bruk av statlige midler, økt kunnskap for økt aktomhet, samt tilpasset beredskap for situasjoner som gir uakseptabel risiko. Et delprosjekt ser spesielt på samarbeid og faglig utveksling for beredskap og krisehåndtering mellom etatene.

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling (FoU), som er initiert av eller utført i Statens vegvesen, skal være rettet mot de overordnede målene for transportpolitikken. Hovedsatsingene i arbeidet gjennomføres i større etatsprogram som går over fire–fem år. I tillegg til etatsprogrammene gjennomføres det mindre prosjekter på årsbasis og deltakelse i internasjonalt forskningssamarbeid.

I dag er en relativt liten del av FoU-arbeidet knyttet til drift- og vedlikeholds kontrakter og samarbeid med anleggsbransjen. Det vil arbeides for å øke FoU-virksomheten knyttet til kontrakter både i anleggsdrift og drift og vedlikehold samt utnytte mulighetene hos Innovasjon Norge gjennom bruk

av offentlige og industrielle forsknings- og utviklingskontrakter.

Totalt foreslås det benyttet om lag 100 mill. kr fordelt på postene 23 og 30 til kjøp av FoU-tjenester.

Etaten vil i tillegg bruke om lag 50 mill. kr i egeninnsats til forskning og oppfølging og gjennomføring av FoU-kontrakter med forskningsinstitutt, universiteter og høyskoler.

I 2013 prioriteres følgende fagområder gjennom pågående etatsprogram:

- Intelligente transportsystemer
- Sårbarhet knyttet til naturskade som skred m.m.
- Bestandighet av vegkonstruksjonen og økt levetid for vegdekker
- Forurensning og håndtering av vann på og langs vegen
- Bestandighet av materialer hovedsakelig i tunneler og på bruer.

I tillegg vil Statens vegvesen vurdere nye etatsprogram innen trafikksikkerhet, energiøkonomisering og vinterdrift.

Statens vegvesen deltar på ulike måter i flere av Norges forskningsråds prosjekter og programmer, bl.a. gjennom deltakelse i programstyret i TRANSIKK (transportikkerhet).

Gjennom samarbeid med NFR vil Statens vegvesen bidra i utviklingen av et nytt transportforskningsprogram som startes i 2014.

I 2012 er det utviklet en tverretattlig FoU-strategi for transportetatene. Med bakgrunn i strategien vil det i 2013 bli arbeidet for å initiere samarbeidsprosjekter for å få størst felles utbytte av resultatene. Arbeidet for å finne samarbeidsarenaer for felles forskning og utvikling med entreprenør- og rådgiverbransjen vil bli videreført i 2013 med sikte på å få til felles forskningsprosjekter som kan involvere etatene, bransjen, forskningsinstituttene og Norges forskningsråd.

Utredningsprosjektet Ferjefri E39 dekker nesten 1 100 km fra Kristiansand til Trondheim, og består av delprosjektene: (i) Fjordkryssinger (teknologi), (ii) Samfunn, (iii) Energi, og (iv) Gjennomføringsstrategier og kontraktsformer. Det settes av 20,4 mill. kr til prosjektet i 2013. En ferjefri E39 vil kreve større brukonstruksjoner enn det som hittil er bygd. Arbeidet vil fortsette med utvikling og teknisk verifisering av ulike brukonsepter, beregningsmetodikk og krav- og godkjenningsregimer for slike store konstruksjoner. I 2013 viderefører Statens vegvesen også arbeidet med å belyse hvilke effekter en ferjefri E39 kan ha for utvikling av næringsliv, større bo- og arbeids-

markeder, verdiskaping, og for strukturendringer i samfunnet regionalt og nasjonalt. Rapport med anbefalinger vil foreligge i 2013.

Tilgjengeliggjøring av data

Statens vegvesen forvalter en stor mengde data som bl.a. gjelder geografisk informasjon, dynamiske veg- og trafikkdata, kjøretøydata, erfaringsdata fra anleggsvirksomheten samt forskningsresultater. Dataene kan bli tilgjengeliggjort både som publisert informasjon og som data for viderebruk i maskinlesbare formater. Statens vegvesen arbeider med en strategi for hvordan dette kan gjøres.

Dynamiske veg- og trafikkdata

Statens vegvesen arbeider med å forbedre tilgangen til data om vegnett, kjøreforhold og trafikk. Mange av disse dataene er etterspurt i sanntid, bl.a. reisetid på strekninger, føreforhold, kameralbilder eller hendelser. Slike dynamiske data vil Statens vegvesen gjøre tilgjengelig i et internasjonalt standardisert format som bl.a. er språkuavhengig og gir nøyaktig posisjon og tilgang til data om vegnett, trafikk, kjøreforhold, miljø og vegmeldinger. Ordningen vil gjøre det enklere å viderefordre informasjon og å utnytte den i verdifulle tjenester, samt å dele den med tjenester i andre land. Den økte informasjonstilgangen vil sette trafikanter og næringsliv i bedre stand til å gjøre riktige valg i trafikken.

Det vil etableres en ny organisatorisk enhet i IKT-avdelingen for utlevering av data fra etaten for å sikre bedre datakvalitet.

Kollektivtransportdata

Statens vegvesen har i samarbeid med fylkeskommunene, kollektivtransporttilbydere og andre aktører etablert nødvendige spesifikasjoner og krav til en Nasjonal Rutedatabase. Her er det også spesifisert hvordan datafangst, driftsopplegg og andre felles oppgaver skal organiseres. Hensikten er å etablere en database med oppdaterte rutedata og holdeplassdata for all kollektivtrafikk med åpen tilgang for tjenestetilbydere. Den nasjonale rutedatabasen vil settes i drift i 2013.

Værdata

Statens vegvesen har 250 værstasjoner som skal sikre en sentral innsamling og lagring av værobservasjoner fra hele landet. Samtlige værstasjoner

blir oppgradert i 2012 og 2013. I tillegg skal det etableres om lag 50 nye værstasjoner. Statens vegvesen samarbeider med Meteorologisk institutt bl.a. for å kvalitetssikre observasjonene. Observasjonene gir grunnlag for prognoser for vegbanetemperatur og føreforhold. Disse presenteres for både entreprenører (for å få et bedre verktøy for vinterdrift), og til publikum gjennom ulike portaler.

Trafikkportalen

I samarbeid mellom Statens vegvesen, NRK, Ruter AS og Trafikanten AS utarbeides en felles reiseplanlegger for bil- og kollektivtrafikken, kalt Trafikkportalen. Denne skal bidra til at trafikantene får landsdekkende, konkurransøytral informasjon, slik at reisende enkelt kan skaffe seg oversikt over tilgjengelige transportalternativer.

Eurovignettdirektivet

Eurovignettdirektivet (2006/38/EF) ble innlemmet i EØS-avtalen i juli 2012. Direktivet har som mål å harmonisere brukeravgifter knyttet til bruk av veginfrastruktur for tunge lastebiler i godstrafikk. Personbiler er ikke omfattet av direktivet. Bestemmelsen i Eurovignettdirektivet, gjelder heller ikke for bompengeringer i byområder.

Norske myndigheter fikk våren 2012 samtykke fra EU til en egen norsk tilpasning til en av direktivets bestemmelser. Tilpasningen betyr at Norge har fått et viktig gjennomslag for et delvis unntak fra direktivets bestemmelse om at rabattsatsene for tunge lastebiler i godstrafikk (over 3,5 tonn) ikke skal være høyere enn 13 pst. på strekninger som inngår i Det transeuropeiske nettet, TEN.

Disse norske vegstrekningene inngår i dag i TEN:

- E6 Svinesund (grense Sverige) – Oslo – Trondheim – Fauske – Kirkenes
- E18 Ørje (grense Sverige) – Oslo – Kristiansand
- E39 Kristiansand – Bergen – Ålesund – Trondheim
- E16 Sandvika – Bergen
- E14 Stjørdal (kryss E6) – Storlien (grense Sverige)
- E10 Nygård (kryss E6) – Bjørnfjell (grense Sverige)
- E75 Russeskaret – Utsjoki (grense Finland)
- E105 Bjørkheim – Storskog (grense Russland)
- Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum.

Med de unntak som er oppnådd fra norsk side, vil kun to eksisterende rabattordninger for tunge lastebiler i godstransport bli direkte berørt av EU-bestemmelsen. Det gjelder:

- E6 i Østfold
- E18 i Agder.

Her er det i dag ordninger med opptil 50 pst. rabatt. Innen utgangen av 2014 må gjeldende rabattordninger opphøre og erstattes med en rabatt under 13 pst. for tunge lastebiler i godstransport. Det legges i begge prosjektene opp til at grunnstakstene reduseres slik at gjennomsnittstaksten i praksis blir på samme nivå som i dag.

For alle de andre eksisterende bompengeprojektene i Norge vil en kunne beholde dagens rabattordninger og –satser.

Rabattordninger for nye, framtidige vegprosjekter

For nye, framtidige prosjekter på TEN-strekninger i Sørøst-Norge, dvs. fylkene Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder, må rabattsystemet være i tråd med direktivet. Veger som inngår i TEN i denne delen av landet, har gjennomgående betydelig internasjonal trafikk. Her er prosjektene gjerne utbygging av lengre strekninger, med flere innkrevingspunkt. Det er blitt mer og mer vanlig med 10 pst. rabatt i slike prosjekter, slik at mange prosjekt allerede i dag har en praksis som er i tråd med direktivet.

Utenfor disse fylkene vil det, for nye prosjekter på TEN-strekninger der den internasjonale godstrafikken ikke overstiger 5 pst., være mulig å søke om ordninger med satser på linje med dagens høye rabattsatser. Det er en forutsetning for unntak at det foreligger «særnorske» forhold. Dette vil særlig være aktuelt i bompengeprojekter der en ferjestrekning erstattes av bru eller tunnel.

Innkreving av bompenger – innføring av obligatorisk elektronisk brikke

Samferdselsdepartementet arbeider med et lovforslag om å innføre en ordning med obligatorisk elektronisk betalingsenhet (bompengebrikke) for visse kjøretøygrupper over 3 500 kg. Det legges til grunn AutoPASS-brikke eller annen godkjent elektronisk betalingsenhet som forutsettes tilknyttet avtale med bompengeselskap. En slik innføring forutsetter at lovhjemmel for ordningen innføres ved tilføyelse i vegtrafikkloven § 13. Når dette foreligger, vil det kunne fastsettes forskrif-

ter med nærmere bestemmelser om ordningen. Forslag til hjemmel i vegtrafikkloven har vært på høring og er under behandling.

Hovedformålet med å innføre obligatorisk betalingsenhet i tunge kjøretøyer, er å sikre inntektsgrunnlaget for bompengeselskapene fra norske og utenlandske transportører. Ordningen vil bidra til å effektivisere innkreving av bompenger og gi reduserte driftskostnader for bompengeselskapene. Ordningen vil også bidra til å sikre like konkurransevilkår for transportnæringen. Norsk transportnæring har sluttet seg til at det innføres en slik ordning.

Samferdselsdepartementet vil på sikt også vurdere en ordning med obligatorisk betalingsenhet for alle kjøretøyer, dvs. også for kjøretøyer med tillatt totalvekt under 3 500 kg. En slik ordning vil bl.a. redusere innkrevingskostnadene. Erfaringene med obligatorisk brikke for tunge kjøretøyer vil bli en viktig del av grunnlaget for å vurdere en ordning som omfatter alle kjøretøyer. Et brikkepåbud som omfatter private kjøretøy, reiser problemstillinger mht. bl.a. personvernet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Bompengeselskapenes finansieringsansvar

Hjemmel for bompenginnkreving og bruk av bompenger framgår av vegloven. I bompengeavtalen som inngås mellom staten og det enkelte bompengeselskap, står det at bompengeselskapene i tillegg til utbyggingskostnadene finansierer renter på egne lån, administrasjonsutgifter og utgifter til innkreving av bompenger, herunder vedlikehold og drift av innkrevningssystem og bomstasjon(er). Selskapene finansierer også eventuelle endringer i og utskiftninger av innkrevningssystemet, samt alle kostnader med å fjerne innkrevingsutstyret og sette i stand vegen ved utløpet av bompengeperioden.

Anskaffelse, montering, drift og vedlikehold av alt teknisk utstyr som benyttes til innkrevningen, omfattes av hjemmelen i bompengeavtalen, herunder også utvikling av teknisk utstyr for bompenginnkreving. Dette innebærer at når offentlige ressurser nyttes i prosjektarbeid, på linje med innleid arbeidsinnsats, skal disse finansieres med bompenger. Rene forvaltningsoppgaver som for eksempel oppfølging av bompengeselskapene, finansieres over statsbudsjettet.

Det skal etableres en felles IKT-løsning for innkreving av bompenger som vil gi et mer kostnadseffektivt og brukervennlig system. Bakgrunnen for prosjektet «Grindgut» er også at den

eksisterende leverandøraftalen utløper i november 2014 uten mulighet for forlengelse.

Ny IKT-løsning omfatter funksjonalitet for å understøtte prosessene knyttet til håndtering av AutoPASS-brikker, innsamling og behandling av transaksjoner fra alle norske bomstasjoner med AutoPASS-teknologi, tolkning av bilder, behandling av kundehenvendelser, fakturering av slutt-kunder og avregning mellom tilsluttede bompengeselskap.

Prosjektet omfatter leveranse, konvertering og idriftsetting av ny løsning med avtaler for etterfølgende vedlikehold og videreutvikling av teknisk drift. Prosjektets kostnader belastes bompengeselskapene.

Forvaltningsreformen

Gjennomføring av forvaltningsreformen er senest omtalt i Prop. 1 S (2011–2012).

Fylkeskommunene og Oslo kommune overtok 1. januar 2010 ansvaret for det vesentligste av tidligere øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband. Arbeidet med å gjennomføre reformen er fulgt opp som forutsatt både når det gjelder klassifisering, nummerering, eiendomsrett til veggrunn, omskiltning m.m.

Det gjenstår å fastsette tunnelsikkerhetsforskrift og bruforskrift for fylkesvegene. Første trinn i arbeidet med såkalte nasjonale føringer (tekniske og prosessuelle krav) for standarden på fylkesvegene og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid er avsluttet. Regjeringen skal ta stilling til hva det skal arbeides videre med i andre trinn, dvs. på hvilke områder det skal utarbeides forslag til forskrifter.

Framdrift i prosjektet om nytt kjøretøy- og førerkortregister, Autosys

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregistret – Autosys. Eksisterende system er utdatert både teknisk og funksjonelt og må erstattes.

I Prop. 113 S (2011–2012) opplyste departementet at Statens vegvesen ut fra daværende prognoser vurderte at kostnadsrammen på 763 mill. kr (2012-kr) var tilstrekkelig for å gjennomføre prosjektet. Imidlertid ble det informert om at prosjektet var forsinket med 9 måneder, med prosjektavslutning innen utgangen av 2015. Departementet opplyste at det ville komme tilbake med en mer detaljert redegjørelse og risikovurderinger i Prop. 1 S (2012–2013), herunder

hvilke tiltak som er eller skal settes i verk, og hvordan ekstern kvalitetssikrer skal benyttes.

For å styrke den overordnede styringen av prosjektet, har Statens vegvesen gjennomført flere endringer i organiseringen. Det er etablert en mindre styringsgruppe, og den tidligere styringsgruppen fungerer nå som prosjektråd. Videre er det etablert en koordineringsgruppe med leverandøren. Dette skal gi mer effektive beslutningsveger og bedre styring av prosjektet. I tillegg gjøres det endringer i prosjektledelsen.

Statens vegvesen har fått på plass sin nye kvalitetssikrer. Kvalitetssikreren gjennomfører en risikovurdering av hele prosjektet. Hensikten er å kartlegge om prosjektet har og har hatt kontroll med kostnad, framdrift og kvalitet. Vurderingen så langt har avdekket at prosjektrisikoen er vesentlig undervurdert, spesielt med hensyn til tid og kostnad. Hovedårsaken er en betydelig undervurdering av både kompleksitet og omfang for å erstatte eksisterende løsning. Dette har kommet tydeligere fram etter som utviklingsarbeidene har kommet lenger.

På denne bakgrunn vurderer Statens vegvesen at kostnadene vil øke, og det vil ta lengre tid å gjennomføre prosjektet enn tidligere varslet. Det er allerede brukt mer tid, og kostnadene er blitt høyere enn opprinnelig beregnet. Erfaringene fra prosjektet så langt tilsier at dette også vil være tilfelle for de resterende leveransene. Med utgangspunkt i den oversikten Statens vegvesen har i dag, anslår vegvesenet at kostnadsrammen vil øke fra 790 mill. kr til om lag 1,1 mrd. kr. Videre anslår Statens vegvesen at det nye systemet vil være på plass innen utgangen av 2016, mens sluttrapportering og nedrigging av prosjektet vil være ferdig innen mars 2017. Dette innebærer en ytterligere forlengelse i forhold til hva som ble rapportert i Prop. 113 S (2011–2012), på ett år og tre måneder. Statens vegvesen må arbeide videre med disse anslagene.

Den første leveransen i prosjektet skal etter planen settes i produksjon før årsskiftet 2012/2013. Statens vegvesen vurderer at dette er en realistisk tidsplan. Denne leveransen er grunnlaget for å utvikle de videre leveransene i prosjektet. Neste leveranse er planlagt satt i produksjon i løpet av 2013 og skal erstatte hele funksjonaliteten innenfor førerkortdelen i dagens Autosys.

Samferdselsdepartementet ser svært alvorlig på utviklingen i prosjektet. Status i prosjektet må vurderes grundig. Statens vegvesen er pålagt å vurdere ulike alternativer med tilhørende risiko og konsekvenser for den videre gjennomføringen av prosjektet. I tillegg vil departementet sørge for

at det blir foretatt en uavhengig vurdering av prosjektet i henhold til rammeavtalen for kvalitetssikring av store prosjekter i staten. Når vurderingene er gjennomført, vil Stortinget bli orientert på en hensiktsmessig måte.

Prikkregister

Statens vegvesen skal videreutvikle Prikkregister som et sideregister til Autosys. Dette skal etter de planer som nå foreligger, gjennomføres som et eget prosjekt parallelt med utviklingen av førerkortfunksjonaliteten i Autosys. Statens vegvesen vil bli registreier og forvalte registeret, mens politiet får ansvaret for å legge inn data.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2013 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.

Opphevelsen av vegfritaket fra 2013 medfører økte kostnader for Statens vegvesens investeringsprosjekter, gjennom at det vil påløpe økte utgifter til merverdiavgift på all aktivitet som utføres etter 1. januar 2013. Forslag til bevilgning, prognoser for sluttkostnad, kostnadsramme og restbehov etter 2013 på prosjekter omtalt i de etterfølgende ruteomtalen er derfor justert i tråd med dette. Foreløpig er restbehovet for samtlige prosjekter økt med 15,9 pst. Prognose for sluttkostnad og kostnadsramme er økt med et tilsvarende beløp. Opphevelsen av vegfritaket vil imidlertid slå ulikt ut for de ulike prosjektene. Det er derfor behov for en nærmere vurdering av konsekvensen av opphevelsen av vegfritaket på de enkelte prosjektene.

Etterfølgende tabeller viser forslaget til investeringsprogram for 2013. Av tabellene framgår også forutsatte investeringer i 2010–2013 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2010–2013. En vesentlig del av budsjettammen for post 30 i 2013 benyttes til videreføring av igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2013. Det er likevel prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på ti nye store prosjekter i 2013. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til anleggsstart eller forberedende arbeider på tre prosjekter innenfor vedtatte bypakker (Oslopakke 3). Det er ut over dette foreløpig lagt

til grunn bompenger på seks nye store prosjekter i løpet av 2013, med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Dette innebærer at det totalt vil kunne bli startet om lag 20 nye store prosjekter i 2013. Det legges opp til en fortsatt sterk satsing på programområdene.

Hensynet til rasjonell anleggsdrift har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013 varierer mellom rutene.

I det etterfølgende gis en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2013 samt en omtale av Oslo-pakke 3, Miljøpakke Trondheim, Bergensprogrammet, Nord-Jærepakken og Buskerudbyen. Alle prosjekter med styringsramme over 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført

innenfor de kostnadsrammer som er angitt. Øvrige prosjekter forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til vedtak VI. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for slutt-kostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 750 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 (2011–2012).

Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2013

Korridor/rute	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering				Mill. 2013-kr			
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring 2010–2013	Handlings program 2010–2013	Bevilget 2010–2012	Forslag 2013 ekskl. komp. mva.	Forslag 2013 inkl. komp. mva.	Sum 2010–2013 i pst. av HP ekskl. mva. komp. mva.	Handlings program 2010–2013	Sum anslag 2010–2012		Anslag 2013	Sum 2010– 2013 i pst. av HP	Totalt til investeringer i 2013 inkl. komp. mva.
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø													
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	439	-53	386	338,7	62,6	106,8	103,9	378	131	211	90,4	318	
2. Oslo – Ørje/Magnor													
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	2 164	190	2 354	1 329,3	465,3	543,3	76,2	576	310	226	92,9	769	
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 (Jessheim –) Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	747	-29	718	252,6	224,8	354,8	66,5	1 399	641	432	76,7	786	
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger													
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	2 735	-147	2 588	2 149,7	840,4	1 068,1	115,5	6 398	2 893	1 523	69,0	2 592	
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim													
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	3 724	-98	3 626	2 294,3	878,2	1 036,3	87,5	1 614	212	315	32,7	1 352	
E39 Ålesund – Trondheim	615	-25	590	454,8	194,0	256,0	109,9	237	172	106	117,1	362	
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	626	-55	571	378,9	299,5	386,7	118,8	2 139	1 606	232	86,0	619	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø													
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	1 219	-91	1 128	481,1	332,5	592,2	72,1	652	161	1 059	186,9	1 651	
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	747	-43	704	533,7	143,0	239,0	96,2	1 177	688	355	88,6	594	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger ²	1 241	-126	1 116	707,8	370,1	482,5	96,6	968	381	438	84,5	920	
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund													
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	5 163	-243	4 920	3 584,3	943,4	1 723,9	92,2	10 635	5 741	2 999	82,2	4 723	
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	472	9	481	327,3	107,7	139,7	90,4					140	
Rv 15 Otta – Måløy	571	-49	522	296,1	52,9	59,7	66,9					60	
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	560	-31	529	184,8	187,2	253,1	70,3	320		119	37,2	372	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	362	-19	343	318,7	47,7	55,7	106,7	228	218		95,8	56	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige													
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	1 790	-65	1 725	1 392,0	419,6	506,3	105,0	1 371	716	260	71,2	766	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland													
E6 Fauske – Nordkjøsbøtn med tilknytninger	967	-128	839	434,9	338,5	396,5	92,2	1 765		570	32,3	967	
E6 Nordkjøsbøtn – Kirkenes med tilknytninger ³	890	-94	796	357,0	176,0	145,0	67,0	75				145	
Sum rutefordelte midler	25 033	-1 097	23 937	15 816,1	6 083,4	8 345,6	91,5	29 931	13 870	8 844	75,9	17 190	
Ikke rutefordelte midler	844	568	1 412	1 574,9	668,9	770,2	158,9					770	
Sum post 30	25 877	-528	25 348	17 391,0	6 752,3	9 115,8	95,2	29 931	13 870	8 844	75,9	17 960	

1 Ekskl. bidrag til post 35 Vegutbygging i Bjørnåra.

2 Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.

3 Ekskl. post 37 E6 vest for Alta.

Post 31 Rassikring – investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2013

Korridor/rute	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering				Totalt til investeringer i 2013 inkl. komp. mva.	
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring 2010–2013	Handlingsprogram 2010–2013	Bevilget 2010–2012	Forslag 2013		Sum 2010–2013 i % av HP ekskl. mva. komp. mva.	Handlingsprogram 2010–2013	Sum anslag 2010–2012		Sum 2010–2013 i % av HP
					2013 ekskl. komp. mva.	2013 inkl. komp. mva.					
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø											
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger											
2. Oslo – Ørje/Magnor											
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo											
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 (Jessheim –) Hønefoss – Hokksund med tilknytninger											
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger											
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger											
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	527	-93	434	318,5	180,0	218,0	114,8				218
E39 Ålesund – Trondheim											
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	220	-35	185	197,8	15,0	15,0	115,0				15
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger		40	40	59,6	134,5	158,6	490,4		180	77	236
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	22	-1	21	21,2			98,9				
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	165	72	236	86,6	11,8	11,8	41,6				12
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund											
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger											
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg											
Rv 15 Otta – Måløy	110	-56	53								
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	176	-37	139	39,3	68,0	88,0	77,2	171	75	43,8	163
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	439	249	689	500,7	230,0	265,0	106,1				265
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige											
E6 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige	110	-3	107	106,6			99,7				
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland											
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	406	-136	271	196,4	180,0	210,0	139,1				210
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	22	-1	21	21,0			98,4				
Sum riksveger	2 197	0	2 197	1 547,7	819,3	966,4	107,7	171	180	194,1	1 118

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er sist omtalt for Stortinget i Prop. 1 S (2011–2012) og i Prop. 113 S (2011–2012). 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.

Hovedmålet for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper med særlig vekt på nærings- og kollektivtransport. For å nå dette målet, må biltrafikken begrenses og andelen som reiser kollektivt, med sykkel eller til fots, økes. Det er derfor viktig at pakken bidrar til å utvikle et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem og gang- og sykkelvegnett. Oslopakke 3 skal videre bidra til bedre trafikksikkerhet og reduserte lokale miljøproblemer. Klimamålet er en sentral premiss for prioritering av midlene.

Oslopakke 3 medførte i 2008 økte bomtakster, nytt bomsnitt på bygrensa i vest og bortfall av periodekort for bomringen. Samtidig ble prisene for kollektivreiser holdt lave, særlig for månedskort i Oslo. Kombinasjonen av disse endringene og et styrket kollektivtilbud med økt frekvens og kapasitet, er viktige årsaker til den sterke veksten i kollektivreiser i Oslo og Akershus. I de senere årene har utviklingen i antall kollektivreiser i Oslo og Akershus vært svært positiv samtidig med tilnærmet nullvekst i vegtrafikken. I 2011 ble det foretatt 285 mill. kollektivreiser i Oslo og Akershus, som er over 50 mill. flere enn i 2007. Dette representerer en økning i antall kollektivreiser i Oslo på 25 pst. og 28 pst. i Akershus. Samtidig økte befolkningen i dette området med 8 pst. En har dermed i hovedsak oppnådd målet om å ta veksten i motorisert trafikk kollektivt i regionen siden starten av Oslopakke 3.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene i 2005 og 2009 viser en stor endring i transportmiddel fordelingen i Oslo, mens endringen i Akershus er vesentlig mindre. I Oslo har andelen som reiser kollektivt økt fra 21 til 25 pst. og til fots fra 30 til 34 pst. samtidig som andelen reiser med bil har blitt redusert fra 43 til 35 pst. Andelen sykkelreiser er uendret 5 pst. I samme periode økte kollektivandelen i omegnskommunene til Oslo med to prosentpoeng fra 9 til 11 pst., mens andelen reiser med bil og til fots ble redusert med ett prosentpoeng hver og lå på henholdsvis 68 og 17 pst. i 2009. Andelen sykkelreiser er uendret på 3 pst.

Det gjennomføres en rekke tiltak for å bedre framkommeligheten for gående og syklende gjennom Oslopakke 3. Dette skjer dels ved at anlegg

for gående og syklende inngår i de store strekingsvise prosjektene som f.eks. E18 Bjørvikprosjektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. Dels skjer det gjennom bygging av nye eller oppgradering av gamle anlegg for sykkel og kombinerte gang- og sykkelveger innenfor statens, Akershus fylkeskommunes og Oslo kommunes ansvarsområde. Eksempler på dette er bygging av sykkelveg langs E18 og Ring 3, og gang- og sykkelveger til skoler, idrettsanlegg og stasjoner. I de senere årene har det vært brukt om lag 300 mill. kr årlig til denne type tiltak innenfor programområdene i Oslo og Akershus. I 2011 ble det ferdigstilt 10,5 km gang- og sykkelveg som inngår i det sammenhengende sykkelvegnettet i Oslo og Akershus. Foreliggende forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 gir grunnlag for å øke innsatsen ytterligere. Mer attraktivt tilbud for ikke-motoriserte trafikanter vil normalt føre til økte gang- og sykkelandeler, som er positivt for folkehelse og bymiljø og bidrar til redusert trengsel på veg og bane.

En stor del av tiltakene i Oslopakke 3 finansieres med bompenger. I styringsgruppens forslag til handlingsprogram for perioden 2013–2016 utgjør bompenger om lag 75 pst. av disponibel ramme (ekskl. jernbane). De resterende 25 pst. av Oslopakke 3 finansieres med statlige midler til riksvegnettet og kommunale og fylkeskommunale midler til lokale tiltak i Oslo og Akershus.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten. Samarbeid og finansiering gjennom Oslopakke 3 er viktig for utvikling av tilgjengeligheten til jernbanestasjonene. Medregnet jernbaneinvesteringer forventes bompengandelen i 2013 å bli om lag 50 pst.

Målrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å bidra til dette er det 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. Styringsgruppen har stilt seg bak den lokalpolitiske avtalen om revidert Oslopakke 3.

For å ivareta den tverrpolitiske forankringen av pakken, er det også etablert en bred politisk referansegruppe. I forbindelse med revideringen

av Oslopakke 3 ble det i 2011 i tillegg opprettet et forhandlingsutvalg som foruten styringsgruppen består av to politikere fra henholdsvis Oslo og Akershus.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet 2012 sluttet Stortinget seg til at det ikke kan tas stilling til nye prosjekter i Oslopakke 3 før det er etablert et opplegg for porteføljestyring med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer, kriterier for prioritering av tiltak, samt en finansieringsplan for Oslopakke 3.

Det er nå utviklet et porteføljestyringssystem med mål- og resultatstyringssystem for Oslopakke 3. Porteføljestyring innebærer at prosjekter velges på bakgrunn av mål og resultater og andre viktige kriterier som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus, disponible midler og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Utviklingen av porteføljestyringssystemet har vært en del av arbeidet med et revidert beslutningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer (GLP) i Oslopakke 3 som ble slutført i desember 2011. Arbeidet var et samarbeid mellom Oslopakke 3-partene og involverte transportetater, og var samordnet med arbeidet med etatenes forslag til Nasjonal trans-

portplan 2014–2023. Parallelt med dette arbeidet ble det gjort en utredning om finansieringen av Oslopakke 3. Disse utredningene ligger til grunn for den reviderte avtalen om Oslopakke 3, forslaget til handlingsprogram for perioden 2013–2016 og forslaget til budsjett for 2013. Revidert avtale for Oslopakke 3 samt forslag til handlingsprogram 2013–2016 og budsjett for 2013 er godkjent av et bredt politisk flertall i Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2012.

Resultatrapportering 2011

Det gjenstår fortsatt noe arbeid for å få på plass et sett med indikatorer som dekker alle målene for Oslopakke 3. Det kan også være aktuelt å justere noen av indikatorene. Samtidig er det grunn til å påpeke at transportutviklingen i Oslo og Akershus også vil påvirkes av andre forhold enn prioriteringene i Oslopakke 3, for eksempel areal- og parkeringspolitikk, befolkningsvekst, økonomiske konjunkturer og drivstoffpriser.

Det skal rapporteres årlig på indikatorene i målstyringssystemet for Oslopakke 3. Etterfølgende tabell viser status for ulike indikatorer i 2011 og endring fra 2010.

Tabell 3.2 Indikatorer for Oslopakke 3 med rapportert måloppnåelse i 2010 og 2011

Mål	Indikator	2010	2011	Endring	
<i>God framkommelighet for</i>					
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet	33,5 km/t	34,7 km/t	3,6 pst.	
	Rushtidsvarighet	n/a	n/a	n/a	
	Reisehastighet i rush for buss og trikk	21,8 km/t	21,5 km/t	-1,4 pst.	
Kollektiv	Punktlighet ¹				
	– T-bane	71 pst.	75 pst.	6 pst.	
	– Trikk	42 pst.	34 pst.	-19 pst.	
	– Bybuss (utvalg)	47 pst.	53 pst.	13 pst.	
	– Tog	85 pst.	89 pst.	5 pst.	
Gang og sykkel	Antall km sammenhengende sykkelvegnett (bygget)	n/a	Riksveg: 2,4 km Fylkesveg Akershus: 6,5 km Kommunal veg Oslo: 1,6 km Totalt: 10,5 km	n/a	
		Gjennomsnittlig antall sykkelpasseringer pr. tellepunkt/dag hele året ²	345	356	3 pst.
<i>Økt andel kollektiv, gange og sykkel</i>	Kollektivtrafikk som andel av motorisert transport	31 pst.	31 pst.	0 pst.	
	Syklende og gående som andel av all transport	28 pst.	29 pst.	3,6 pst.	
<i>Redusere drepte og hardt skadde</i>	Antall drepte	33	17	-49 pst.	
	Antall hardt skadde	131	129	-1,5 pst.	
<i>Attraktivt og universelt utformet kollektivsystem</i>	Gjennomsnittlig avgangsfrekvens pr. stasjon/ holdeplass (buss, T-bane og trikk)	1,28	1,28	0 pst.	
	Tilbudt kapasitet:				
	– Buss, T-bane og trikk (plasskm)	6 486 mill.	6 981 mill.	8 pst.	
	– Tog (setekm)	3 067 mill.	2 741 mill.	-11 pst.	
	– Totalt	9 553 mill.	9 722 mill.	1,8 pst.	
	Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet	68 pst.	69 pst.	1,5 pst.	
	Brukertilfredshet kollektivreisende	91 pst.	92 pst.	1,1 pst.	
	Andel holdeplasser og stasjoner for kollektivtransport som er universelt utformet (buss, trikk og T-bane)	20 pst.	23 pst.	15 pst.	
	<i>Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettsteds-kvalitet</i>	Utslipp av klimagasser fra vegtrafikk og båt, målt i CO ₂ -ekvivalenter.	n/a	n/a	n/a
		Antall personer langs riksveg eksponert for NO ₂ over nasjonalt mål	n/a	n/a	n/a
Antall personer langs riksveg eksponert for svevestøv (PM ₁₀) over nasjonalt mål		725	725	0 pst.	
Antall personer utsatt for innendørs døgn-ekvivalent støynivå over 40 dB fra riksveg		873	880	0,8 pst.	
Trafikk på riksvegnettet i Oslo og Akershus (mill. kjøretøykm)		n/a	5 542	n/a	
Trafikk på fylkes- og kommunalvegnettet i Oslo og Akershus (mill. kjøretøykm)		n/a	3 483	n/a	

¹ Punktlighet for tog defineres som under 4 min. forsinkelse ved endestasjon hele døgnet, for øvrige driftsarter er kravet under 3 min forsinkelse ved passering av Jernbanetorget i rush.

² ÅDT. Basert på 12 tellepunkter i Oslo og Akershus for sykkel med data for både 2010 og 2011 (PROSAM).
n/a: ikke tilgjengelig eller anvendbar data.

Framkommelighetsmålet er delt opp i tre delmål med tilhørende indikatorer. Gjennomsnittlig hastighet for personbil og næringstrafikk på hovedvegnettet i rush var 34,7 km/t i 2011, som er en forbedring på 3,6 pst. fra registreringene i 2010. Reisehastigheten for buss og trikk i rush var i snitt 21,5 km/t, omtrent på samme nivå som i 2010. Tellepunktene for sykkel viser en økning på 3 pst. sammenliknet med 2010. De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at sykkeltrafikken har samme andel i Oslo og Akershus i 2009 som i 2005.

Målet om større andel miljøvennlig transport følges opp med to indikatorer. Kollektivtransport målt som andel av motoriserte reiser var i 2011 det samme som året før, 31 pst. Sykkel og gange hadde en andel på 29 pst. av alle reiser i 2011, ett prosentpoeng bedre enn i 2010.

Det ble drept 17 personer i trafikken (alle transportformer) i Oslo og Akershus i 2011, en halvering fra 2010. Antall hardt skadde gikk ned fra 131 til 129.

Målet om et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem følges opp med fem indikatorer. Kollektivtilbudet (målt som plasskm på buss, trikk og T-bane og setekm på tog) økte med 2 pst. sammenliknet med i 2010. Andelen av befolkningen i Oslo og Akershus som er fornøyd eller meget fornøyd med kollektivsystemet holder seg stabilt rundt 70 pst. Tilfredsheten blant brukerne av kollektivsystemet er høy og steg med ett prosentpoeng fra 2010, til 92 pst. i 2011. Andelen holdeplasser og stasjoner for buss, trikk og T-bane som er universelt utformet økte med tre prosentpoeng til 23 pst. i 2011.

Miljømålene for Oslopakke 3 omfatter klimagasser, lokal luftforurensing og støy. Ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) er kvaliteten på dataene for utslipp av klimagasser for dårlig til å rapportere på

kommune- og fylkesnivå. Heller ikke kvaliteten på beregningene av antall personer eksponert for NO₂ over nasjonale mål, er god nok. Ny indikator basert på tall fra målestasjoner vil bli tatt i bruk til neste rapportering. Beregningen av antall personer eksponert for svevestøv over nasjonalt mål har bedre kvalitet, men også denne har svakheter som gjør at den vurderes erstattet med tall basert på målinger. Beregninger for 2010 og 2011 viser at det var liten endring i antall personer langs riksvegnettet som var utsatt for svevestøv over nasjonale mål. Det var heller ikke betydelige endringer i antall personer utsatt for innendørs støy over 40dB fra vegtrafikk. Det arbeides med å sette strengere krav til støynivå ved framtidig rapportering på denne indikatoren.

Utvikling i by- og tettsteds kvalitet måles indirekte som trafikkutvikling på henholdsvis riksveger og på fylkes-/lokalveger. Datagrunnlag for å rapportere på indikatorene foreligger bare for 2011, og dermed kan ikke utviklingen fra 2010 til 2011 vises. I 2011 håndterte riksvegene i Oslo og Akershus om lag 60 pst. av trafikken (kjøretøykm), mens 40 pst. skjedde på fylkes- og kommunalvegnettet.

Bruk av midlene i 2012

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2012 ble fastsatt gjennom Stortingets og lokale myndigheters budsjettvedtak som i hovedsak fulgte opp styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2012–2015 fra mai 2011. Etterfølgende tabell viser disponering av midlene i Oslopakke 3 i 2012. Ekstrabevilgning på 40 mill. kr til Oslofjordforbindelsen i Revidert nasjonalbudsjett 2012 er ikke tatt med i tall for programområder (mindre utbedringer).

Tabell 3.3 Disponering av midler i Oslopakke 3 i 2012

	Mill. 2012-kr		
	Saldert budsjett 2012		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E16 Sandvika – Wøyen		25	25
E18 Bjørvikaprojektet	330	290	620
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	80	205	285
E18 Sydhavna	15	40	55
E18 Vestkorridoren		50	50
Riksveg – programområder, inkl. planlegging	263	115	378
Sum riksveg	688	725	1413
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	221	50	271
Oslo	181	50	231
Planlegging Oslo og Akershus		40	40
Sum lokale vegtiltak og programområder	402	140	542
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Akershus – Fornebu		8	8
Akershus – Kolsåsbanen		210	210
Oslo – T-bane og trikk		187	187
Sum store kollektivtiltak		405	405
<i>Bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv</i>			
Akershus		279	279
Oslo		351	351
Sum bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv		630	630
Sum Oslopakke 3	1 090	1 900	2 990
<i>Jernbanetiltak i Oslopakke 3-området:</i>			
Nyanlegg (Post 30 og 33)	47		47
Oslo S – Ski (Post 31) og planlegging og grunnverv (Post 30)	374		374
Programområder	368		368
Ny grunnrute	565		565
Prosjekt Stor-Oslo (Etterstad – Lysaker)	570		570
Sum jernbanetiltak i Oslo og Akershus	1 925		1 925
Sum Oslopakke 3 med jernbanetiltak	3 015	1 900	4 915

Om lag 70 pst. av midlene brukes i 2012 til kollektivtrafikktiltak (om lag 45 pst. hvis jernbaneinvesteringer holdes utenfor).

En stor del av midlene til riksveg brukes til videreføring av to store, igangsatte prosjekter; E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. Disse prosjektene vil gi bedre framkommelighet, skjerme nærmiljø for støy og luftforurensing og legge til rette for byutvikling. E18 Vestkorridoren er et stort og viktig prosjekt i Oslopakke 3. Statens vegvesen prioriterer planlegging av E18 gjennom Bærum og forbi Asker sentrum. Midlene til programområdene brukes først og fremst til gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer og tiltak som styrker kollektivtransporten.

I Akershus prioriteres i 2012 om lag 210 mill. 2012-kr til oppgradering av Kolsåsbanen som vil gi et betydelig bedre kollektivtilbud i dette området. Midler til fylkesveger disponeres i stor grad til mindre investeringer på programområdene. Kollektivtrafikktiltak er høyest prioritert med utbygging av nye kollektivfelt og utvikling av kollektivknutepunkter. Bygging av nye gang- og sykkelveger er et annet innsatsområde.

Om lag 230 mill. kr er satt av til store prosjekter og programområdetiltak på det kommunale vegnettet i Oslo i 2012. Viktige tiltak er pågående arbeid med oppgradering av Bogstadveien og andre kollektivtraseer samt utbygging av sykkelvegnettet.

Det er satt av i underkant av 200 mill. kr fra Oslopakke 3 til oppgradering og utvikling av T-bane- og trikkenettet i Oslo i 2012. I tillegg overføres det 630 mill. kr til Ruter for økt kollektivtilbud i Oslo og Akershus og for å finansiere en rekke mindre investeringer i infrastrukturen for T-bane og trikk. Midlene går bl.a. til anskaffelse og drift av flere T-banevogner for økt kapasitet og frekvens på flere linjer. 7,5 minutters rute videreføres på Grorud- og Furusetbanen, og er planlagt innført på Røabanen i løpet av året. Flere avganger vil få seksvogntog. En del midler anvendes til å styrke buss- og ferjetilbudet i regionen. Samlet bidrar tiltakene til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt.

Det er planlagt brukt omkring 1,9 mrd. kr til investeringer og fornyelse i jernbaneinfrastrukturen i 2012 i Oslo-Akershusområdet, inkludert Oslo – Ski.

Det er gjennomført konsekvensutredning (KU) for nytt dobbeltspor Oslo – Ski som grunnlag for utarbeidelsen av reguleringsplaner. Forslag til regulering for nye Ski stasjon og forslag til reguleringsplan i Oslo var på offentlig høring sommeren 2012. Planarbeidet vil fortsette i 2012.

Fornyelsen av infrastrukturen mellom Lysaker og Etterstad ble videreført i 2012. For å fullføre prosjektet var Oslostunnelen og deler av Oslo S stengt i seks uker i sommerferien.

Midler på programområdene skal dekke tiltak som ikke fanges opp av større nyanlegg. I programområdene er det inkludert midler til ombygging ved jernbanestasjoner, plattformforlengelser, kundeinformasjon, innfartsparkering og mindre sikkerhetstiltak.

Det er brukt midler til tiltak for å tilrettelegge for innfasing av NSBs nye tog og innføringen av ny grunnrutemodell for Østlandsområdet som vil gi et gradvis forbedret togtilbud fra desember 2012 og 2014.

Det er et økende kortsiktig fornyelsesbehov på Alnabruterminalen. Jernbaneverket prioriterer ekstra vedlikeholdsmidler til dette.

Revidert avtale om Oslopakke 3

Transportutfordringer knyttet til nye prognoser med raskere befolkningsvekst enn tidligere forventet, økte kostnader for mange av prosjektene og faglige anbefalinger i grunnlaget for den langsiktige prioriteringen, er bakgrunn for at det lokalt er forhandlet fram – og vedtatt – en omfattende revisjon av det lokale forslaget fra mai 2006. Revidert avtale tar utgangspunkt i målene som er vedtatt for Oslopakke 3 om å sikre framkommeligheten for alle trafikantgrupper. Samtidig er reduksjon av klimagassutslipp en viktig premis. Tiltak som bidrar til økt kollektivbruk, sykkel- og gangtrafikk skal bidra til å etablere et transportsystem der målet er at framtidig vekst i persontrafikken skal skje gjennom kollektivtrafikk, sykling og gange.

I revidert avtale prioriteres kollektivtrafikk. Betydelige midler er disponert for å møte de utfordringer som kollektivtrafikken står overfor. Samtidig er også sentrale investeringer på veg ivarettatt. Det legges opp til økt bruk av bompenger til kollektivtrafikktiltak. Om lag 60 pst. av bompengene benyttes til kollektivtrafikktiltak. I Oslo prioriteres oppgradering og utbedring av T-bane- og trikkeinfrastrukturen, nytt delvis automatisert signalanlegg for T-banen og fornyelse av trikkeparken, mens i Akershus vil midlene brukes til fullføring av Kolsåsbanen og til styrket busstilbud. Lørenbanen, som foreslås med oppstart i 2013, vil bidra til bedre kollektivtilbud og økt kapasitet på T-banenettet i Oslo. I tillegg prioriteres økt framkommelighet for gående og syklende ved at det settes av midler til gang- og sykkelvegtiltak.

For å sikre rasjonell anleggsdrift prioriterer styringsgruppen å videreføre pågående prosjekter,

men det legges også opp til oppstart av noen nye prosjekter i 2013. I tillegg til oppstart av Lørenbanen legger det reviderte forslaget opp til oppstart av rv 22 Lillestrøm – Fetsund og forberedende arbeider med sikte på oppstart av E16 Sandvika – Wøyen i 2014. I perioden 2014–2017 legger revidert avtale opp til byggestart for E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad og rv 191 atkomst Alnabruterminalen byggetrinn 1 i tillegg til E16 Sandvika – Wøyen. Etter 2018 prioriteres Fornebubanen, A-husbanen, E18 Oslo vest og E6 Manglerudprosjektet.

Som en konsekvens av forvaltningsreformen i 2010 er mange av de tidligere riksvegene nå fylkesveger/kommunale veier. I revidert avtale ligger det en betydelig økning av rammene til kommunale/fylkeskommunale veier i Oslo og Akershus. Det forutsettes at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune selv prioriterer egne lokale vegprosjekter. Dette sikrer lokal styring.

I den reviderte avtalen foreslås det en egen finansieringsmodell for å realisere nye, store vegprosjekter som E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet. I revidert avtale legges det til grunn at disse to prosjektene finansieres med bidrag fra dagens bomringer, statlige midler og fra nye bomsnitt for etterskuddsvis tovegs brukerfinansiering (tradisjonell bompengefinansiering av enkeltstrekninger).

Gjennom arbeidet med grunnlaget for den langsiktige prioriteringen ble status og kostnadsanslag for tiltakene i lokalt forslag i Oslopakke 3 oppdatert. Nye kostnadsanslag antydte en samlet kostnadsøkning på om lag 50 pst. sammenliknet med prisomregnede anslag i det lokale forslaget fra 2006. Kostnadsøkningen skyldes ulike forhold, bl.a. at det er valgt andre og mer kostbare utbyggingsløsninger enn opprinnelig planlagt, at utbyggingsløsninger i dag er underlagt nye og strengere sikkerhetskrav, og det har vært en høyere prisstigning på infrastrukturbygging enn den generelle prisveksten. I tillegg har det for flere av prosjektene vært svært mangelfulle og usikre kostnadsanslag. Dette var kjent da pakken ble vedtatt lokalt.

Tiltakene i Oslopakke 3 finansieres gjennom bompenger og statlige, kommunale og fylkeskommunale bevilgninger. I revidert avtale er det lagt til grunn et statlig bidrag til riksveier i Oslopakke 3 på 511 mill. kr pr. år (2013-kr), som representerer gjennomsnittlig statlig bidrag i gjenværende periode av NTP 2010–2019. De statlige bidragene er eksklusive kompensasjon for økt merverdiavgift. De årlige kommunale og fylkeskommunale bevilgninger er forutsatt videreført på dagens nivå, hhv. 185 mill. kr (Oslo kommune) og 171

mill. kr (Akershus fylkeskommune). Bidraget fra Akershus i 2013 er imidlertid på 198 mill. kr.

For å sikre gjennomføringen av prioriterte tiltak, foreslås det i den reviderte avtalen å forlenge perioden for Oslopakke 3 med fem år til 2032. Videre er revidert avtale basert på å øke bompengetaksten for personbil til hhv. 30 kr i Oslorringen og 15 kr i Bærumssnittet (2012-kr). Takstendringen skal gjennomføres fra 1. februar 2013 eller så snart som mulig etter dette. Videre er det lagt til grunn en ytterligere økning av bompengetaksten for personbil til hhv. 31 kr i Oslorringen og 15,50 kr i Bærumssnittet fra 1. juli 2016 (2012-kr). Disse takstøkningene kommer i tillegg til justering for generell prisvekst.

I tillegg legger revidert avtale opp til at rabatten for passering med brikke reduseres fra 20 til 10 pst. samtidig med takstendringene i 2013. Samlet gir takstøkning og endret brikkerabatt en økning i proveny på om lag 22 pst. Beregning av inntektene fra bompengerevningen totalt sett over bompengeperioden er basert på årlig trafikkvekst på 1 pst. gjennom bomstasjonene. For handlingsprogramperioden er det imidlertid sannsynlig med en lavere trafikkvekst fordi takstøkningen i 2013 vil gi en avvisningseffekt de første årene.

For enkelte prosjekter (for eksempel E18 Filipstad, Fornebubanen og baneforlengelsen til Ahus) er det i den reviderte avtalen forutsatt delfinansiering med grunneierbidrag. I den reviderte avtalen er det til sammen lagt inn om lag 1 800 mill. kr i grunneierbidrag.

I revidert avtale om Oslopakke 3 mellom Oslo og Akershus legger Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til grunn at staten øker sine bidrag vesentlig, f.eks. til E18 Vestkorridoren, E6 Manglerudprosjektet, bane til Fornebu og Ahus samt ny metrotunnel gjennom sentrum. I revidert avtale settes det også av 500 mill. kr av utdisponerte midler til ny metrotunnel.

Tiltakene og framdriften som foreslås i revidert avtale, innebærer behov for ytterligere lån. Gjeldsbelastningen vil øke fram til og med 2026, og akkumulert lånebehov vil da beløpe seg til 8,3 mrd. 2013-kr. I henhold til revidert avtale skal lånene i sin helhet nedbetales gjennom avtaleperioden 2013–2032 ved fortløpende nedbetaling som årlige annuiteter.

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2013–2016

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 rulleres hvert år på samme måte som de fireårige økonomiplanene i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Styringsgruppens forslag til handlings-

program for Oslopakke 3 for perioden 2013–2016 ble lagt fram i mai 2012 og fikk bred tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre 12. juni og i Akershus fylkesting 18. juni 2012.

Styringsgruppens handlingsprogram tar utgangspunkt i målene for Oslopakke 3 i St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og prioriteringene i revidert avtale om Oslopakke 3.

Basert på forutsetninger om statlige midler, bidrag fra lokale budsjetter og økte takster i revidert avtale (jf. omtale foran) legger styringsgruppen i perioden 2013–2016 til grunn 13,5 mrd. 2013-kr (ekskl. jernbane) i disponibel ramme uten ytterligere låneopptak, hvorav forventede bompengainntekter i perioden er om lag 10 mrd. kr. Styringsgruppens forslag er eksklusivt kompensasjon for økt merverdiavgift.

Planlagt aktivitetsnivå i perioden 2013–2016 er høyere enn disponibel ramme, og innebærer derfor at det må tas opp om lag 4,1 mrd. kr i nye lån, i tillegg til 1,6 mrd. kr som Stortinget tidligere har sluttet seg til. Akkumulert lånebehov for Oslopakke 3 ved utgangen av 2016 blir etter dette anslått til om lag 5,7 mrd. kr. I tillegg kommer 300 mill. kr som Fjellinjen AS har tatt opp som driftslån for å håndtere overgangen fra forskuddsbetaling til etterskuddsbetaling.

Som omtalt i Prop. 113 S (2011–2012) hadde Fjellinjen AS ved utgangen av 2011 et samlet lån på 2,5 mrd. kr. I tillegg til den lånerammen Stortinget har godkjent for forsert rekvirering av midler i 2010 og 2011, har selskapet i perioden 2008–2010 tatt opp lån på til sammen 900 mill. kr for å håndtere driften av selskapet med beholdt likviditet ved trinnvis overgang fra forskudds- til etterskuddsbetaling.

Kostnadene for lånene på 900 mill. kr skal også betales av bompengainntektene fra Oslopakke 3. Ved utgangen av 2011 var om lag 600 mill. av disse 900 mill. kr mellomfinansiering av utestående fordringer hos kundene. Styringsgruppen foreslår, i tråd med gjeldende praksis i andre bompengeselskaper, at disse 600 mill. kr i mellomfinansiering nedbetales med innbetalte midler fra kundene når Oslopakke 3 opphører. Rentekostnadene for denne delen av samlet lån blir, som for resten av lånet, håndtert som en reduksjon av det årlige bompengeprovenyet som er til disposisjon for Oslopakke 3. Styringsgruppen foreslår videre at de resterende 300 mill. kr, sammen med eksisterende og nye lån til økt rekvirering, blir nedbetalt som et annuitetslån og skal være nedbetalt innen 2032. Alle lånekostnadene er hensyntatt i Handlingsprogram for 2013–2016.

Styringsgruppen foreslår at det brukes 5,6 mrd. 2013-kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2013–2016. Dette fordeler seg med 4,1 mrd. kr til store prosjekter og 1,5 mrd. kr til tiltak innenfor programområdene.

I tillegg til allerede igangsatte prosjekter foreslår styringsgruppen for Oslopakke 3 midler til rv 22 Lillestrøm – Fetsund, E16 Sandvika – Wøyen, E18 Vestkorridoren og rv 191 atkomst til Alnabru-terminalen. Styringsgruppen foreslår midler til utbygging av Lørenbanen med oppstart i 2013.

Styringsgruppen foreslår videre økt bruk av bompenger for å styrke driften av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus – fra dagens nivå på 650 mill. 2013-kr pr. år til om lag 740 mill. kr i 2016. Akershus fylkeskommune vil bl.a. bruke midlene til økt busstilbud og fortsatt delfinansiering av det nye takst- og sonesystemet. I Oslo vil midlene prioriteres til et bedre tilbud på T-banen, særlig nye vogner og økt frekvens, og til å forberede anskaffelse av nye trikker.

Styringsgruppen legger til grunn at innsatsen på programområdene skal øke framkommelighet og tilgjengelighet i kollektivsystemet, bidra til universell utforming, økt trafikksikkerhet og sammenhengende sykkelvegnett. I tillegg setter styringsgruppen 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 frakter flest kollektivpassasjerer i Oslo og Akershus, og et styrket busstilbud med økt frekvens, økt framkommelighet og bedre tilgjengelighet står derfor sentralt i kollektivsatsingen i Oslopakke 3. For reiser i Akershus og over bygrensa er jernbanen det viktigste skinnegående transportmiddelet, mens T-banen er viktigst for reiser internt i Oslo. Sammen danner de ryggraden i kollektivtilbudet i Oslo og Akershus. I følge Ruters årsmelding for 2011 fordelte kollektivreisene seg mellom transportmidlene som vist i etterfølgende tabell.

Kollektivt transportmiddel	Mill. reiser pr. år (2011)
Buss	126
T-bane	81
Trikk	48
Tog, ekskl. Flytoget	26,5
Flytoget	5,7

Utbygging av jernbanen i Oslo-området er viktig for å oppnå målene i Oslopakke 3. Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i tillegg til økt

punktlighet og redusert reisetid, gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høyere frekvens i Oslo-området. Styringsgruppen legger til grunn Jernbaneverkets foreløpige forslag til prioritering av investeringsprosjekter i jernbanenettet for perioden 2013–2016. Videre arbeid med nytt dobbeltspor Oslo – Ski og utvidelse av terminalkapasiteten på Alnabru er viktige elementer i Jernbaneverkets satsing framover. Jernbaneverket pri-

oriterer gjennomføring av tiltak som tilrettelegger for innfasing av nye tog og fornyelse av strekningen Etterstad – Lysaker, inkludert Oslotunnelen. For planlagt endring av grunnrute skal vendekapasiteten økes flere steder, og det skal bygges nye vendeanlegg bl.a. på Høvik.

I etterfølgende tabell vises styringsgruppens forslag til handlingsprogram for perioden 2013–2016.

Tabell 3.4 Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram for perioden 2013–2016

	Mill. 2013-kr										
	2013		2014		2015		2016		2013–2016		Totalt
	Stat/ lokalt	Bom/ annet ¹	Stat/ lokalt	Bom/ annet ¹	Stat/ lokalt	Bom/ annet ¹	Stat/ lokalt	Bom/ annet ¹	Stat/ lokalt	Bom/ annet ¹	
<i>Riksveg²</i>											
E18 Bjørvikaprojektet	50	280	56	251		66			106	597	704
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen		270	100	194					100	464	565
E18 Sydhavna	60	60	35	135	40	36			135	231	366
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund		180		184		115				479	479
E16 Sandvika – Wøyen		100	90	268	128	384	125	356	343	1 108	1 451
Rv 191 atkomst Alnabru-terminalen, trinn 1							72		72		72
E18 Lysaker – Slepender		200		150			122	2	122	352	474
Riksveg – programområder inkl. planlegging ³	148	230	236	155	236	155	236	133	856	674	1 530
Sum riksveg	258	1 321	517	1 338	404	756	555	491	1 734	3 906	5 640
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>											
Akershus ³	198	198	171	198	171	198	171	256	711	851	1 562
Oslo ³	185	256	185	256	185	256	185	256	741	1 023	1 764
Sum lokale vegtiltak og programområder	384	454	356	454	356	454	356	512	1 452	1 874	3 326
<i>Store kollektivtiltak</i>											
Akershus – Bane og bussfremkom. Fornebu		53		10						63	63
Akershus – Kolsåsbanen ³		627		453		43				1 123	1 123
Oslo – T-bane og trikk ³		425		450		492		471		1 837	1 837
Oslo – Lørenbanen		276		460		358		307		1 402	1 402
Sum store kollektivtiltak		1 381		1 374		893		777		4 425	4 425
<i>Bompenger til drift og mindre inv. kollektiv</i>											
Akershus		293		318		341		359		1 310	1 310
Oslo		359		384		384		384		1 510	1 510
Sum til drift og mindre investeringer kollektiv		652		702		724		743		2 820	2 820
Sum Oslopakke 3	642	3 808	873	3 868	760	2 828	911	2 523	3 186	13 026	16 212

¹ Inkludert lån.

² Det statlige bidraget er eksklusivt kompensasjon for økt merverdiavgift.

³ Inkludert tilbakebetaling av midlertidige omdisponeringer i 2012.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til bruk av midler i 2013

Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til budsjett for 2013 fikk bred politisk tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og i Akershus fylkesting. Forventede bompengeneinkter i 2013 er om lag 2,6 mrd. 2013-kr. I tillegg er det lagt til grunn 258 mill. kr i statlige midler til riksveg og 383 mill. kr fra Oslo og Akershus.

For å sikre rasjonell framdrift for store pågående prosjekter, midler til tre nye store prosjekter og videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og på programområdene, er det anslått et merbehov for midler utover forventede bompengeneinkter og bidrag fra statsbudsjettet og lokale budsjetter på 1,65 mrd. kr i 2013. Styringsgruppen foreslår at dette finansieres ved opptak av nye lån.

Det framtidige transportsystemet i Osloregionen skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og lokal miljøkvalitet, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009). En betydelig del av midlene til riksveg i 2013 er avsatt til videreføring av E18 Bjørvikprosjektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, som begge bidrar til byutvikling, bedre framkommelighet og bedre lokal miljøkvalitet.

Styringsgruppen foreslår at det bevilges 180 mill. kr i bompenger til oppstart av rv 22 Lillestrøm – Fetsund som omfatter utvidelse av eksisterende veg til fire felt med midtrekkverk. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafikk-sikkerhet på strekningen. Kostnadsanslaget er 523 mill. 2013-kr. Reguleringsplan for prosjektet er vedtatt. Det tas sikte på trafikkåpning høsten 2015.

Det foreslås satt av 100 mill. kr i bompenger til forberedelse til E16 Sandvika – Wøyen i 2013. Bygging av 3,2 km ny firefelts veg vil bl.a. gi økt trafikk-sikkerhet og legge til rette for byutvikling i Sandvika. Prosjektet kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18 og har kostnadsanslag på 2,8 mrd. 2013-kr.

Styringsgruppen foreslår inntil 200 mill. kr i bompenger til grunnerverv, prosjektering, planlegging og oppstart av vegombygging ved Høvik stasjon. Tiltaket er en del av E18 Vestkorridoren og gjennomføres i forbindelse med Jernbaneverkets ombygging av Høvik stasjon i 2013–2014.

Det er i budsjettet for 2013 foreslått i underkant av 380 mill. kr til programområder på riksveg i Oslo og Akershus, hvorav statlige midler utgjør om lag 40 pst. Dette er en økning sammenliknet med 2012-budsjettet. Programområdene omfatter gang- og sykkelveger, trafikk-sikkerhetstiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak på veg.

Styringsgruppen foreslår 627 mill. kr i bompenger til Kolsåsbanen i 2013. Kolsåsbanen ble gjenåpnet til Bekkestua i august 2011. Ny stasjon på Gjønnen med innfartsparkering er planlagt tatt i bruk i oktober 2012. Det foreligger godkjente reguleringsplaner og konsekvensutredninger for hele strekningen Gjønnen – Kolsås. Styrings- og kostnadsramme for strekningen Gjønnen – Avløs ble lagt fram for Stortinget i forbindelse med Prop. 1 S (2011–2012). Det planlegges for åpning fram til Kolsås høsten 2014. Basert på kvalitetssikring av kostnadsanslag (KS2) for hele den gjenstående strekningen til Kolsås har styringsgruppen for Oslopakke 3 i sitt forslag til Handlingsprogram 2013–2016 satt av 1,1 mrd. kr i bompenger til fullfinansiering av prosjektet.

Styringsgruppen foreslår 276 mill. kr til oppstart av Lørenbanen (tidligere kalt Lørensvingen/Haslesvingen) med stasjon på Løren. Den nye banestrekningen vil knytte et viktig byutviklingsområde til T-banenettet og gjøre det mulig å kjøre tog direkte fra Grorudbanen inn på T-baneringen. Prosjektet muliggjør doubling av frekvensen på Østensjøbanen uten økt belastning i fellestunnelen. Prosjektet omfatter også oppgradering av stasjonene Romsås, Stovner og Vestli, og andre aktuelle tiltak på Grorudbanen som gjennomføres mens banen er stengt som følge av anleggsarbeid. Det foreligger vedtatt reguleringsplan og gjennomført KS2. Oslo kommune har som tiltakshaver for prosjektet gjort framlegg om en styringsramme på 1 490 mill. kr og en kostnadsramme på 1 690 mill. kr. Dette er i tråd med konklusjonen fra den eksterne konsulenten. Styringsgruppen for Oslopakke 3 har lagt dette til grunn i revidert avtale.

Behov for fornyelse av infrastrukturen for trikk og T-bane i Oslo er kostnadsberegnet til om lag 7,5 mrd. 2013-kr. I Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2013–2016 er det lagt opp til økt innsats for oppgradering og nyinvesteringer i trikke- og T-banenettet. Nivået foreslås økt fra dagens drøye 300 mill. kr pr. år til om lag 460 mill. kr pr. år (2013-kr). Det største prosjektet i 2013 vil være å fullføre oppgraderingen av Lambertseterbanen med stasjoner. Den endelige prioriteringen foretas av Oslo kommune.

Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtransporten i Oslo og Akershus er lagt inn med en svak realvekst til en samlet ramme på 652 mill. kr i 2013. Utover i handlingsprogramperioden foreslås mer bompenger til dette formålet. I budsjettforslaget er midlene i 2013 fordelt med 293 mill. kr til Akershus og 359 mill. kr til Oslo. Ved gjennomføringen kan fordelingen bli en

annen. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bestemmer selv over denne fordelingen. Det er etablert en ordning der Ruter AS har fått mulighet til å foreslå midlertidige omdisponeringer mellom tiltak i Oslo og Akershus, hvis dette vurderes som hensiktsmessig. Ruters forslag til omdisponering drøftes med eierne Oslo og Akershus og godkjennes av disse. Styringsgruppen mener dette er et fleksibelt system som legger til rette for effektiv bruk av midlene, selv om det kan bli et avvik i forhold til budsjettert fordeling mellom Oslo og Akershus enkelte år.

Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtrafikk kommer i tillegg til tjenestekjøp og tilskudd til Ruter AS fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I 2011 var trafikkinntektene til Ruter 2 915 mill. kr og det totale tilskuddet fra eierne 2 565 mill. kr.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, ved behandling av sine økonomi- og samferdselsplaner for 2013–2016 i desember 2012.

For 2013 er det foreslått om lag 2,25 mrd. kr til store prosjekter og programområder i jernbaneliknet i Oslopakke 3-området. Regjeringen foreslår om lag 930 mill. kr til nyanlegg, herunder 827 mill. kr til nytt dobbeltspor Oslo – Ski med ny Ski stasjon. Av 290 mill. kr på programområdene inngår tiltak for publikumsrettede fasiliteter på stasjoner, holdeplasser og knutepunkter. Det legges vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og generell standardheving. For Osloområdet er det inkludert midler til ombygging ved jernbanestasjonen i forbindelse med etablering av Gardermoen Terminal 2, samt ufordelte midler til plattformforlengelser, kundeinformasjon og samarbeidsprosjekter på stasjoner. Fornyelse av strekningen Skøyen – Etterstad (Osloprosjektet) vil bli videreført med foreslått bevilgning på 290 mill. kr i 2013 under investeringer post 30. I tillegg er det avsatt vel 740 mill. kr for å tilrettelegge for ny grunnrutetabell innenfor Oslo og Akershus.

Etterfølgende tabell viser styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til bevilgning i Oslopakke 3 samt statsmidler til jernbane i 2013.

Tabell 3.5 Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til bevilgning i Oslopakke 3 samt statsmidler til jernbane

	Mill. 2013-kr		
	Forslag 2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Totalt
<i>Riksveg¹</i>			
E18 Bjørvikaprojektet	50	280	330
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen		270	270
E18 Sydhavna	60	60	120
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund		180	180
E16 Sandvika – Wøyen		100	100
E18 Lysaker – Slepanden		200	200
Riksveg – programområder inkl. planlegging	148	230	378
Sum riksveg	258	1 320	1 578
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	198	198	396
Oslo	185	256	441
Sum lokale vegtiltak og programområder	383	454	837
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Akershus – Bane og bussframkommelighet, Fornebu		53	53
Akershus – Kolsåsbanen		627	627

Tabell 3.5 Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til bevilgning i Oslopakke 3 samt statsmidler til jernbane

	Mill. 2013-kr		
	Forslag 2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Totalt
Oslo – T-bane og trikk		425	425
Oslo – Lørenbanen		276	276
Sum store kollektivtiltak		1 381	1 381
<i>Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtransporten</i>			
Akershus		293	293
Oslo		359	359
Sum bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtransporten		652	652
Sum Oslopakke 3	641	3 807	4 448
<i>Jernbanetiltak</i>			
Nyanlegg, inkl. Oslo – Ski	930		930
Programområder	290		290
Tilrettelegging for nye tog og ny grunnrute	740		740
Osloprosjektet – fornyelse Oslo	290		290
Sum jernbanetiltak	2 250		2 250
Sum Oslopakke 3 med jernbanetiltak	2 891	3 807	6 698

¹ Det statlige bidraget er eksklusivt kompensasjon for økt merverdiavgift.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet har merket seg det reviderte forslaget til Oslopakke 3. Departementet tar ikke nå stilling til styringsgruppens forslag til den videre innretning og finansiering av Oslopakke 3, herunder E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet. Dette vil departementet komme tilbake til i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023. Samferdselsdepartementet vil likevel ta stilling til enkelte elementer i styringsgruppens forslag for 2013.

Departementet viser til Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S (2011–2012). Det er her en målsetting at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Samferdselsdepartementet forutsetter at man i det videre arbeidet med Oslopakke 3 legger målsettingen i Klimaforliket til grunn, og at prioriteringer og valg av tiltak skjer i lys av dette.

Et viktig prinsipp for Oslopakke 3 er porteføljestyring, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2. Det er nå etablert et slikt system for porteføljestyring i Oslopakke 3. Det er også gjennomført en langsiktig prioritering av tiltak basert på vedtatte kriterier og med økt prioritering av kollektivtrafikk, sykkel og gange. I tillegg er det utarbeidet en finansieringsplan for hele Oslopakke 3. Departementet finner det viktig at dette systemet vil innebære at prioriteringen av tiltak og prosjekt i pakken skjer gjennom en mål- og resultatorientert styring med etterprøvbare mål og indikatorer der kriteriene bl.a. er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus, disponible midler og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Gjennom dette skal det sikres at valg av rekkefølge på prosjekter skal skje basert på de overordnede målsettingene for pakken.

Stortinget har tidligere godkjent at det kan tas opp 1,6 mrd. kr i lån for å framskynde prosjekter i Oslopakke 3, jf. Prop. 53 S (2009–2010) og Prop. 1 S (2010–2011). Tiltakene og framdriften som foreslås i den reviderte avtalen innebærer behov for

ytterligere lån. På bakgrunn av styringsgruppens forslag til revidert avtale er det beregnet at gjeldsbelastningen vil øke fram til 2026, og at akkumulert lånebehov ved dette tidspunktet vil være 8,3 mrd. 2013-kr.

Styringsgruppen foreslår at det tas opp et nytt lån på 1,65 mrd. kr i 2013 for å sikre rasjonell framdrift av store pågående prosjekter, midler til oppstart av to nye store prosjekter, midler til forberedelser til oppstart av E16 Sandvika – Wøyen, og videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og på programområdene. Samferdselsdepartementet ser positivt på ønsket om å gjennomføre viktige og gode samferdselstiltak. Samferdselsdepartementet vil imidlertid påpeke at økt opplåning i dag vil gi mindre rom for gjennomføring av nye tiltak i fremtiden. Videre er det flere viktige prosjekter som omtales i styringsgruppens forslag som det pr. i dag ikke foreligger et opplegg for fullfinansiering av. Det er viktig å sikre en god finansieringsprofil for Oslopakke 3. På denne bakgrunn tilrår Samferdselsdepartementet et låneopptak under Fjellinjen AS i 2013 på 1,45 mrd. kr, en reduksjon på 200 mill. kr fra styringsgruppens forslag. Regjeringen vil i Nasjonal transportplan 2014–2023 komme med en vurdering av den samlede prosjektporteføljen og finansieringsprofilen i Oslopakke 3. Spørsmålet om videre opplåning må vurderes i lys av dette gjennom behov for videre tiltak, fremtidig handlefrihet og ønsket om å begrense de samlede finansieringskostnadene. Samferdselsdepartementet understreker behovet for god økonomisk styring av pakken, og at prioriteringer må skje innen disponible økonomiske rammer. Samferdselsdepartementet vil derfor be styringsgruppen om en nærmere vurdering av dette som underlag for regjeringens videre håndtering av saken.

Samferdselsdepartementet støtter forslaget om oppstart av Lørenbanen i Oslo og rv 22 Lillestrøm – Fetsund i 2013 og forberedelser til oppstart av E16 Sandvika – Wøyen i Akershus. Dette er prosjekter departementet mener vil kunne bidra til å nå den overordnede målsettingen om bedre framkommelighet i Oslopakke 3. Det er utført en felles beregning av samfunnsøkonomien for E16 Sandvika – Wøyen og E18 Blommenholm – Slepender som viser negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nettonytten er anslått til -1,5 mrd. kr. Det skal foretas ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet E16 Sandvika – Wøyen, og Regjeringen vil komme tilbake med forslag til kostnadsramme når og dersom kvalitetssikringen gir grunnlag for det. Prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund er ifølge Statens vegvesens beregninger

samfunnsøkonomisk lønnsomt med nettonytte 800 mill. kr. For prosjektet Lørenbanen har Kollektivtrafikkproduksjon AS beregnet nettonytten til om lag 300 mill. kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg til forslaget fra styringsgruppen om å forlenge Oslopakke 3 med fem år til 2032 for å sikre gjennomføringen av prioriterte tiltak, forslaget om å øke bompengetaksten for personbil til 30 kr i bomringen og 15 kr (2012-kr) i Bærumssnittet fra 1. februar 2013. Videre slutter departementet seg til forslaget fra styringsgruppen om å redusere rabatten for passering med elektronisk brikke fra 20 til 10 prosent fra samme tidspunkt. Dette er nødvendige premisser for oppstart av de tre prosjektene. Departementet legger vekt på at disse forslagene har fått bred tverrpolitisk oppslutning ved behandlingen i Oslo kommune og i Akershus fylkeskommune.

Departementet har merket seg at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har lagt til grunn at staten øker sitt bidrag vesentlig til Oslopakke 3. De statlige midlene til Oslopakke 3 vil bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan og i de årlige budsjettene og system for økonomi- og porteføljestyring.

Departementet mener videre at det vil kunne være hensiktsmessig å gjøre en vurdering av om det er behov for å justere styringsmodellen for Oslopakke 3. Dette vil være for ytterligere å sikre en effektiv styring av pakken i tråd med de målene og kriteriene for arbeidet med Oslopakke 3 som Stortinget har gitt føringer om, samt føringer som er gitt gjennom Stortingets behandling av Klimameldingen (Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk)/Innst. 390 S (2011–2012)). Regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med vurderingen av prosjektporteføljen og finansieringsprofilen for Oslopakke 3 i kommende Nasjonal transportplan.

Miljøpakke Trondheim

Miljøpakke Trondheim er bl.a. omtalt for Stortinget i Prop. 127 S (2009–2010) og i Prop. 1 S (2011–2012). Trinn 1 ble vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009).

Trinn 1 har en samlet økonomisk ramme på om lag 5,2 mrd. kr, hvorav om lag 4,2 mrd. kr er forutsatt finansiert med bompenger. Det er lagt til grunn om lag 700 mill. kr i statlige midler til tiltak på riksvegnettet, hvorav om lag 200 mill. kr i perioden 2010–2013. Sør-Trøndelag fylkeskommune har fattet vedtak om et årlig bidrag på 40 mill. kr,

mens Trondheim kommune har vedtatt et årlig bidrag på 10 mill. kr. Det er også inngått en 4-årig avtale mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunen/kommunen for årene 2009–2012 innenfor belønningsordningen for bedring av kollektivtransport og mindre bilbruk. Bidrag på 370 mill. kr kommer i tillegg til Miljøpakkens midler. Tiltakene i pakken ses i sammenheng med bruk av belønningsmidlene.

Miljøpakken inneholder en rekke tiltak som bl.a. har som mål å redusere CO₂-utslippene med 20 pst. innen 2018, øke andelen som reiser med miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektivtransport) og redusere reisene med privatbil. For å nå disse målene blir det satset på en rekke ulike tiltak. Det er prioritert å videreføre utbyggingen av hovedvegnettet som bl.a. skal avlaste vegnettet i de sentrale byområdene. I første omgang legges det opp til utbygging av E6 på strekningen Sentervegen – Tonstad og rv 706 på strekningen Dortealyst – Stavne. I tillegg er det lagt opp til å bygge flere lokale tilknytningsveger. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak, utbygging av hoved-

ruter for sykkeltrafikk, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Trondheim kommune vil også videreføre en areal- og parkeringspolitikk som har som mål å redusere transportbehovet.

Gjennomføring av tiltakene i Miljøpakken krever god samhandling mellom kommunen, fylkeskommunen og staten. Det er etablert en politisk styringsgruppe for pakken bestående av vegdirektøren, fylkesordfører og ordfører. Gruppen ledes av ordføreren. Styringsgruppen utarbeider årlige forslag til tiltaksprogram for pakken. Programmet benyttes som grunnlag for statens, fylkeskommunens og kommunens budsjettarbeid. Videre er det etablert en operativ arbeidsgruppe bestående av representanter fra de ulike partene.

Bruk av midler i 2011

Bruken av midler i 2011 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2010–2011), Prop. 119 S (2010–2011) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Tabellen under viser prioriteringene for 2011.

	Mill. 2011-kr		
	Budsjett 2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad		100	100
Rv 706 Dortealyst – Stavne		60	60
Gang- og sykkelveger	10	21	31
Trafikksikkerhetstiltak		5	5
Miljø- og servicetiltak	9	5	14
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	21		21
Planlegging	4	10	14
Sum riksveg	44	201	245
<i>Fylkeskommunale/kommunale vegtiltak og programområder</i>			
Mindre utbedringer		44	44
Gang- og sykkelveger	20	2	22
Trafikksikkerhetstiltak	30	1	31
Miljø- og servicetiltak		4	4
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		28	28
Planlegging		15	15
Grunnerverv mm			
Sum lokale vegtiltak og programområder	50	93	143
Sum Miljøpakke Trondheim	94	294	388
Belønningsmidler	105		105

En stor andel av bompengene ble benyttet til de store vegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne. I tillegg ble det gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. I tillegg er det gjennomført trafikk-sikkerhetstiltak i Trondheim sentrum og diverse kollektivtrafikktiltak, bl.a. innføring av sanntids-

system på en rekke holdeplasser, samt signalprioritering for kollektivtrafikken.

Bruk av midler i 2012

Bruken av midler i 2012 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2011–2012) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Tabellen under viser prioriteringene for 2012.

	Mill. 2012-kr		
	Budsjett 2012		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad		95	95
Rv 706 Dortealyst – Stavne		109	109
Gang- og sykkelveger	15		15
Trafikksikkerhetstiltak	10		10
Miljø- og servicetiltak	4	11	15
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	27		27
Planlegging	3	11	14
Sum riksveg	59	226	285
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Forsøkslia	6		6
Gang- og sykkelveger	4	16	20
Trafikksikkerhetstiltak	9	5	14
Miljø- og servicetiltak	5		5
Kollektivtiltak og universell utforming	26		26
Planlegging	2	4	6
Sum lokale vegtiltak og programområder	52	25	77
Sum Miljøpakke Trondheim	111	251	362
Belønningsmidler	110		110

En stor andel av bompengene benyttes til de store vegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne. I tillegg gjennomføres det en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. I tillegg blir det gjennomført trafikk-sikkerhetstiltak i Trondheim sentrum og diverse kollektivtrafikktiltak, bl.a. etablering av signalprioritering langs hovedinnsfartsårene og mindre tiltak med sikte på universell utforming av holdeplasser.

Forslag til bruk av midler i 2013

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2013 ble vedtatt i Trondheim kommune 14. juni 2012 og i Sør-Trøndelag fylkeskommune 20. juni 2012. Tabellen under viser forslaget til disponering av midlene. Tabellen er eksklusiv kompensasjon for merverdiavgift.

	Mill. 2013-kr		
	Forslag 2013		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad		120	120
Rv 706 Dortealyst – Stavne		75	75
E6 Jaktøyen – Sentervegen, planlegging og prosjektering		16	16
Gang- og sykkelveger	4	58	62
Trafikksikkerhetstiltak			
Miljø- og servicetiltak			
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		6	6
Planlegging		12	12
Grunnerverv mm.		5	5
Sum riksveg	4	292	296
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gang- og sykkelveger	4	16	20
Trafikksikkerhetstiltak	14	5	20
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	32		32
Planlegging		9	9
Grunnerverv mm	3		3
Sum lokale vegtiltak og programområder	53	30	83
Sum Miljøpakke Trondheim	57	322	379

Både statlige, fylkeskommunale og kommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder. Som en følge av opphevelsen av fritaket for merverdiavgift for offentlig veg fra 2013, er det statlige bidraget til riksvegprosjektene økt i forhold til styringsgruppens forslag. I tillegg har Regjeringen prioritert enkelte programområdetiltak på riksveg ut over styringsgruppens forslag. Tillegget utgjør om lag 17 mill. kr, og er knyttet til støyttiltak og tiltak for å tilrettelegge for sammenhengende sykkelvegnett på E6 i Trondheim.

Riksvegprosjektet E6 Sentervegen – Tonstad videreføres med bompenger i 2012. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til prosjektet rv 706 Dortealyst – Stavne. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2012. Det er også lagt til grunn bompenger til planlegging og prosjektering av E6 på strekningen Jaktøyen – Sentervegen. I tillegg er det forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak med hovedvekt på skoleveg-

tiltak. Det prioriteres også midler til støyskjerming. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak, bl.a. etablering av et nytt knutepunkt, samt en rekke mindre tiltak med sikte på universell utforming av holdeplasser.

Virksomheter av Miljøpakken

Første halvår 2008 var det en reduksjon i kollektivtrafikken på et par prosent sammenlignet med året før. Etter åpning av flere kollektivfelt ble dette snudd til en vekst på 5–6 pst. høsten 2008. Denne veksten fortsatte inn i 2009. I 2010 var det en betydelig vekst i kollektivtrafikken (8 pst.). I de tre første månedene før bomstasjonene åpnet, var veksten 4 pst. sammenlignet med året før. Dette gjaldt både i Trondheim og til/fra nabokommunene. Etter at bomstasjonene åpnet var veksten samlet sett for Trondheim og omegn på om lag 10 pst. Inn og ut av byen var veksten enda høyere, om lag 13 pst.

I januar 2011 ble periodekorttakstene satt ned fra 685 kr til 585 kr. Samtidig ble det innført utvi-

det bytakst. Dette betyr at de fleste i de nærmeste nabokommunene (innenfor 20 km) kan reise til Trondheim for samme pris som internt i byen. Dette tiltaket skal balansere de ulempene som innbyggerne i nabokommunene opplever gjennom etablering av bomsnitt nær kommunegrensene. Bilister får dermed et mer attraktivt reisealternativ. Kollektivtrafikken til/fra nabokommunene (innenfor det utvidede takstområdet) har økt med om lag 27 pst. fra januar til juli 2011.

Fra høsten 2012 blir det gjennomført endringer i rutetilbudet for kollektivtransporten som vil gi økt kapasitet. Det legges opp til flere avganger på flere av de høytrafikkerte rutene, i tillegg til enkelte nye ruter. Endringene ventes å gi en positiv effekt på antall kollektivreiser.

Miljøpakke Trondheim – Trinn 2

Statens vegvesen har utarbeidet en tilleggsutredning til en foreliggende KVVU/KS1. Tilleggsutredningen skal danne grunnlag for videre samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om trinn 2 av miljøpakken. Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune fattet i april 2012 vedtak om miljøpakke 2, herunder hvilke tiltak som skal inngå i pakken og opplegg for bompengereordningen. Saken er nå til behandling i Statens vegvesen, som vil utarbeide grunnlaget for videre behandling som bompengesak.

Bergensprogrammet

Innkrevningen av bompenger startet opp i 1986, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Hovedmålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003), sluttet Stortinget seg til hovedlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Bompengeperioden ble utvidet fra 2002 til 2011. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 94 (2005–2006), sluttet Stortinget seg til en revidert bompengereordning for Bergensprogrammet. Innkrevingsperio-

den ble utvidet med fire år til 2015. Rabattstruktur og innkrevningsordning, inkludert antall bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopp- tak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlingen av Prop 108 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til en utvidelse av Bergensprogrammet i 10 år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsreformen fra 2010 er det ikke lenger riksvegprosjekter i Bergensprogrammet.

Prioriteringene i Bergensprogrammet er blitt avklart gjennom handlingsprogram og årsbudsjett. Et stort antall større prosjekt er blitt gjennomført i perioden 1986–2012. I juni 2010 åpnet første etappe av Bybanen mellom sentrum og Nesttun, og i september 2010 åpnet første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide. Byggingen av andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådal startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Lia- vatnet startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2015.

Det er lokalpolitisk tilslutning til å utvide Bergensprogrammet, bl.a. med tredje etappe av Bybanen, og det er søkt om å øke takstene og redusere den maksimale rabatten. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnader og prosjektstyring for tredje etappe av Bybanen i regi av Hordaland fylkeskommune. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) av trafikkgrunnlag og bompengereinntekter m.m. er startet opp etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Bruk av midler i 2011

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2011 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. I tillegg kom belønningmidler fra staten. Bompengene ble i all hovedsak benyttet til andre etappe av Bybanen og Ringveg vest. Tabellen nedenfor viser bruken av midler i 2011.

	Mill. 2011-kr		
	Budsjett 2011		
	Fylkes- kommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen andre etappe	28	550	578
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	15	136	151
Kanalveien/Fjøsangerveien/Minde allé		25	25
Gang- og sykkelveger	35	2	37
Trafikksikkerhetstiltak	28		28
Miljø- og servicetiltak	34		34
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	73	18	91
Planlegging	30		30
Refusjoner	10		10
Sum Bergensprogrammet	253	731	984
Belønningsmidler	35		35

Bruk av midler i 2012

Andre etappe av Bybanen og Ringveg vest videreføres. I tillegg er det lagt til grunn midler til Kanalveien/Fjøsangerveien/Minde allé også i 2012 samt en rekke tiltak innenfor programområdene. I hovedsak er det satt av midler til videreføring av tiltak som er startet opp tidligere. For å sikre kon-

tinuerlig utbygging av Bybanen har Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 113 S (2011–2012) sluttet seg til at det blir gitt tillatelse til å benytte 55 mill. kr til tredje etappe i 2012. Midlene skal benyttes til å finansiere forberedende arbeider, inkl. prosjektering og grunnverv, med sikte på anleggsstart i 2013. Det er også lagt til grunn belønningsmidler.

	Mill. 2012-kr		
	Budsjett 2012		
	Fylkes- kommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen andre etappe	30	533	563
Bybanen tredje etappe – forberedelser		55	55
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	28	278	306
Kanalveien/Fjøsangerveien/Minde allé		20	20
Gang- og sykkelveger	51		51
Trafikksikkerhetstiltak	26	12	38
Miljø- og servicetiltak	13	3	16
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	69		69
Planlegging	22		22
Sum Bergensprogrammet	239	901	1 140
Belønningsmidler	85		85

Forslag til bruk av midler i 2013

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2013 pågår. Det foreligger derfor ikke endelige avklaringer. Belønningsmidlene skal i all hovedsak

benyttes til forbedring av kollektivtilbudet, bl.a. tredje etappe av Bybanen, og bruken er i stor grad fastlagt i den fireårige avtalen mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Samferdselsdepartementet.

Mill. 2013-kr

	Budsjett 2013		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen andre etappe	30	110	140
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	30	318	348
Programområder (ikke spesifisert)	170		170
Sum Bergensprogrammet	230	428	658
Belønningsmidler	140		140

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til å utvide Bergensprogrammet med bl.a. tredje etappe av Bybanen. Ved den lokalpolitiske behandlingen er det lagt til grunn økte bompengetakster. Det er ikke lagt til grunn tidsdifferensierte bompenger eller rushtidsavgifter. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) omfatter også kvalitetssikring av om foreslåtte bompengetakster er i samsvar med målene i belønningsavtalen. Utvidelsen av Bergensprogrammet vil bli lagt fram for Stortinget når den eksterne kvalitetssikringen er avsluttet og tilstrekkelige avklaringer foreligger.

For Bergen/Hordaland har Samferdselsdepartementet besluttet å holde tilbake deler av beløpet som er avtalt for 2012 gjennom avtalen om belønningsordningen. Det resterende beløpet vil bli utbetalt når det foreligger tilstrekkelig dokumentasjon for at målene i avtalen vil nås.

Samferdselsdepartementet viser til at det i Prop. 108 S (2009–2010) ble lagt til grunn at eksisterende ordning for styring og rapportering i Bergensprogrammet bør tas opp til ny vurdering, bl.a. fordi det etter forvaltningsreformen ikke er lagt til grunn riksvegmidler. Videre mente departementet at det er behov for å klargjøre rutinene rundt prioriteringer og oppstart av nye prosjekter og tiltak. Det er tatt initiativ til dialog med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune med sikte på å etablere et styringssystem etter mønster av Oslopakke 3, men tilpasset de lokale forholdene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når utvidelsen av Bergenspro-

En rekke større prosjekter er blitt gjennom-

grammet med bl.a. tredje etappe av Bybanen legges fram for Stortinget.

Nord-Jærenpakken

Innkrevningen av bompenger startet opp i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengerperiode på 10 år, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99). Finansieringen var basert på bompenger, statlige midler, fylkeskommunale midler og kommunale midler. Prioriteringene i Nord-Jærenpakken er blitt avklart gjennom handlingsprogram og årsbudsjett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005) ga Stortinget sin tilslutning til endringer i bompengedelingen ved at takstene ble økt og det ble lagt opp til kontinuerlig innkreving, dvs. hele døgnet og alle ukedager. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 58 (2008–2009) ble det gitt tilslutning til et opplegg for å øke inntektene fram til utløpet av bompengerperioden i 2011.

Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet på Jæren. Sammen med påfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) skal denne danne grunnlag for videre planlegging og drøfting av finansieringsløsninger for større samferdselstiltak på Jæren, bl.a. for det videre arbeidet med utforming av Jærenpakke 2. Etter at det ble klart at slutføringen av arbeidet med konseptvalgutredningen og den eksterne kvalitetssikringen ville ta lengre tid enn tidligere lagt til grunn, la Rogaland fylkeskommune fram et forslag til forlengelse av eksisterende bompengedelingen. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlengelse i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, gjennom behandlingen av Prop. 28 S (2011–2012). ført, både på riks- og fylkesvegnettet

Bruk av midler i 2011

Bruken av midler i 2011 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2010–2011), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandlin-

gen i den politiske styringsgruppen for Transportplan Jæren, med deltagelse fra fylkeskommunen og de aktuelle kommunene. Større fylkesvegprosjekter var i hovedsak kollektivprosjekter. Tabellen under viser prioriteringene i 2011.

Mill. 2011-kr

	Budsjett 2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved	19		19
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	50		50
Rv 509 Solasplitten		120	120
Gang- og sykkelveger		2	2
Trafikksikkerhetstiltak		10	10
Miljø- og servicetiltak	5		5
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming			
Planlegging	21	3	24
Grunnerverv mm	18		18
Sum riksveg	113	135	248
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 44 Haugåsvegen – Sandviksvegen, kollektivfelt	10	40	50
Fv 44 Sandviksvegen – Breidablikkvegen, kollektivfelt	10	25	35
Kollektivtrasé – bru over E39 ved Forus		80	80
Kollektivtrasé Jåsund		10	10
Fv 505 Foss – Eikeland bru		65	65
Programområder	24	54	78
Sum lokale vegtiltak og programområder	44	274	318
Sum Nord-Jærenpakken	157	409	566

Bruk av midler i 2012

Bruken av midler i 2012 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2011–2012), Prop. 28 S (2011–2012), lokale myndigheters budsjett-

vedtak og behandlingen i den politiske styringsgruppen. Også i 2012 var større fylkesvegprosjekter i hovedsak kollektivprosjekter. Tabellen under viser prioriteringene for 2012.

	Mill. 2012-kr		
	Budsjett 2012		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved	9		9
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	60		60
Rv 509 Solasplitten		150	150
E39 Eiganestunnelen		37	37
Trafikksikkerhetstiltak		5	5
Planlegging	7	10	17
Sum riksveg	76	202	278
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 44 Sandviksvegen – Breidablikkvegen, kollektivfelt	15	45	60
Kollektivtrasé – bru over E39 ved Forus		10	10
Fv 44 Kollektivfelt Forussletta		10	10
Kollektivtrasé Jåsund	2	30	32
Programområder	4	31	35
Sum lokale vegtiltak og programområder	21	126	147
Sum Nord-Jærenpakken	97	328	425

Forslag til bruk av midler i 2013

Tabellen under viser forslag til disponering av midlene til riksveg. Bruken av midlene til lokale

vegtiltak og programområder i 2013 er i påvente av lokale myndigheters budsjettvedtak foreløpig, og ikke nærmere spesifisert. Tabellen er eksklusiv kompensasjon for merverdiavgift.

	Mill. 2013-kr		
	Budsjett 2013		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	41		41
Rv 509 Solasplitten	23	68	91
E39 Eiganestunnelen	100	100	200
Gang- og sykkelveger		16	16
Planlegging		20	20
Sum riksveg	164	204	368
Lokale vegtiltak og programområder	48	240	288
Sum Nord-Jærenpakken	212	444	656

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at E39 Eiganestunnelen er forutsatt delfinansiert med bompenger fra Nord-Jærenpakken, jf. bl.a. Prop. 28 S

(2011–2012). I Prop. 109 S (2011–2012) er styrings- og kostnadsrammen for prosjektet fastsatt. Styrings- og kostnadsrammen er økt i forhold til det som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 med

påfølgende handlingsprogram. Forslag til revidert finansieringsplan for prosjektet er derfor oversendt fylkeskommunen. Framdriften for prosjektet må koordineres med rv 13 Ryfast-prosjektet. Departementet vil komme tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for Eiganestunnelen når alle avklaringer foreligger.

Buskerudbyen

Det foreligger en femårig samarbeidsavtale mellom kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Kongsberg, fylkeskommunen og statlige myndigheter om klimavennlig areal- og transportutvikling i Buskerudbyen. Det foreligger også en fireårig avtale mellom Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen og de samme kommunene om årlige belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Begge avtalene gjelder fra 2010. Som ledd i dette arbeidet utarbeides en felles areal- og transportplan for byområdet. Intensjonen er videre et felles finansieringsopplegg der statlige midler, lokale midler og trafikanbetaling blir sett i sammenheng. Dette faller inn under ordningen med KVVU/KS1 og Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU). Det er svært utfordrende å samordne prosessene i Buskerudbysamarbeidet og

KVVU både faglig og tidsmessig. KVVU-rapport forventes levert til Samferdselsdepartementet i løpet av 2012. KVVU med etterfølgende høring og ekstern kvalitetssikring (KS1) vil danne grunnlaget for en ev. bypakke.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 106,8 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 211 mill. kr i bompenger.

Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3, samt kompensasjon for merverdiavgift, til anleggsstart for prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus. De statlige midlene prioriteres ellers til tiltak innenfor programområdene, både mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak. Det prioriteres bl.a. midler til utbedring av Moumbekken bru og Lille Ruds bru på rv 111 i Østfold og til rehabilitering av Brynstunnelen på E6 i Oslo. Videre prioriteres bl.a. midler til gang- og sykkelveg langs rv 120 Kirkeveien og langs E6 ved Abildsø i Oslo, samt kollektivfelt på E6 mellom Sandstuveien og Ryen (inngående trafikk) i Oslo. Kollektivfeltet delfinansieres med bompenger fra Oslopakke 3.

(mill. 2013-kr)

		Kostnads-	Prognose	Statsmidler	Restbehov
		ramme	for	og annen	pr.
			sluttkostnad	finansiering	01.01.2014
				i 2013	
Rv 22	Lillestrøm – Fetsund	657	605	210,0	385

Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), side 77 og side 79–82. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009), og er forutsatt finansiert med bompenger fra Oslopakke 3.

Strekningen Lillestrøm – Fetsund er i dag en tofelts veg uten midtrekkverk. På 2,5 km av strekningen er det sambruksfelt mot Lillestrøm. Årsdøgntrafikken har passert 20 000 kjøretøy, noe som medfører store avviklingsproblemer.

Prosjektet innebærer en utvidelse til firefelts veg med midtrekkverk samt langsgående gang- og sykkelveg på en om lag 5,3 km lang strekning i

Skedsmo og Fet kommuner. Prosjektet omfatter også bygging av to planskilte kryss samt en rekke støyskjermingstiltak. Prosjektet vil gi betydelig bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø på strekningen.

Det kan bli aktuelt å reservere ett felt i hver retning til sambruksfelt på hele eller deler av strekningen.

Det legges opp til anleggsstart i mai 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 180 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Det resterende er statlige midler i form av kompensasjon for merverdiavgift.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor**E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 543,3 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 225 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til statlig refusjon til bompengeselskapet som har forskuttet midler til prosjektet E18 Krosby – Knapstad i Østfold. Prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2010. I tillegg er det prioritert statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold. Med statlige midler og bompenger fra Oslopakke 3 videreføres arbeidet med å etablere ny adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien. Det er også satt av

statlige midler til videre planlegging av E18 Akershus grense – Vinterbro i Akershus.

Det er foreløpig lagt til grunn bompenger til forberedende arbeider på prosjektet E18 Knapstad – Akershus grense. Regjeringen vil vurdere prosjektet nærmere, herunder anbefalinger fra ekstern kvalitetssikring, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak. Byggingen av gang- og sykkelveg på strekningene mellom Nygårdskrysset og Vinterbro i Akershus og mellom Fiskevollbukta og Ulvøya bru i Oslo videreføres. I tillegg er det prioritert midler til oppgradering av holdeplasser på E18 i Oslo, Akershus og Østfold.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E18	Melleby – Momarken	1 162	1 080	385,0	252
E18	Sydhavna	639	586	150,0	294

E18 Melleby – Momarken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, og Prop. 1 S (2011–2012), side 87. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. Prop. 131 S (2010–2011).

Strekningen Melleby – Momarken er 8,3 km lang og ligger i Eidsberg kommune. På den om lag 6 km lange strekningen østover fra Momarken til Hærland er det planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland skal det bygges en om lag 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekningen fram til Melleby skal bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen. Videre er det planlagt to planskilte kryss på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 35 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Sydhavna

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 218–219, Prop. 119 S (2010–2011), side 3, og Prop. 1 S (2011–2012), side 87. Prosjektet

inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

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.

Det legges opp til anleggsstart i januar 2013, mot tidligere forutsatt i desember 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2015. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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

E16 fra Bergen er forlenget til Gävle i Sverige, i hovedsak via dagens rv 35, rv 2 og rv 200. Omnummerering og omskilting ble gjennomført i september 2012. I denne budsjettproposisjonen er gammel nummerering lagt til grunn.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 354,8 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 432 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til videreføringen av prosjektet rv 2 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark. Videre prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer,

gang- og sykkelveger, kollektivtrafikktiltak og planlegging. Bl.a. er det lagt opp til oppstart av utbyggingen av gang- og sykkelveg på rv 35 på strekningene Toso – Prestmoen og Bjørndalssvingen – Åmot S.

(i mill. 2013-kr)

		Prognose	Statsmidler	Restbehov	
	Kostnads-	for	og annen	pr.	
	ramme	sluttkostnad	finansiering	01.01.2014	
			i 2013		
Rv 2	Kongsvinger – Slomarka	2 157	2 031	710,0	588

Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219, Prop. 104 S (2010–2011), og Prop. 1 S (2011–2012), side 88.

Strekningen fra Kurudsand i Kongsvinger til Slomarka i Sør-Odal er om lag 16,5 km lang. Fra Kurudsand blir ny veg bygd langs fv 175 og krysser Glomma med ny bru. Videre blir ny veg gjennom Sør-Odal bygd langs nåværende rv 2 nord for Glomma. I tillegg inngår bl.a. bygging av tre plan-skilte kryss og en omfattende omlegging av fylkesveger, kommunale veger og private adkomstveger. Vegen bygges som firefelts veg med vegbredde 16,5 m og midtrekkverk.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 430 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 068,1 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 1 523 mill. kr i bompenger.

Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren i Akershus. Midlene er planlagt benyttet til omlegging av vegsystemet ved Høvik i forbindelse med at Jernbaneverket skal bygge om Høvik stasjon, samt videre planlegging og grunnverv.

I Vestfold legges det opp til å videreføre prosjektet E18 Gulli – Langåker i 2013 med statlige midler og bompenger. I tillegg er det prioritert midler til sluttfinansiering av prosjektet E18 Sky – Langangen, inkl. refusjon til bompengeselskapet. Prosjektet ble åpnet for trafikk våren 2012. I Vest-

Agder er det satt av midler til sluttfinansiering av prosjektet E39 Fardal – Osestad som ble åpnet for trafikk høsten 2011. Videre foreslås midler til statlig refusjon til Sandnes kommune som har forskuttert midler til prosjektet E39 Stangeland – Sandved i Rogaland. Dette prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2010. Det er også satt av statlige midler til å dekke kostnader til avslutning av OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand. Dette er kostnader som ikke dekkes av OPS-kontrakten.

Det er foreløpig lagt til grunn bompenger til prosjektet E18 Bommestad – Sky. Prioriteringen er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Regjeringen vil vurdere prosjektet nærmere, herunder anbefalinger fra ekstern kvalitetssikring, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Innenfor Nord-Jærenpakken prioriteres statlige midler og bompenger til prosjektet rv 509 Solasplitten. I tillegg er det satt av statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og evt anleggsstart på prosjektet E39 Eiganestunnelen. Prioriteringen er avhengig av at det blir tilslutning til et opplegg for fullfinansiering av prosjektet.

I tillegg legges det opp til en satsing på tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer samt midler til planlegging. Innenfor mindre utbedringer prioriteres bl.a. utbedringer i flere tunneler, samt midler til ombygging av kryss på E39 i Hannevik. Innenfor trafikksikkerhetstiltak prioriteres midler til sluttfinansiering av byggingen av midtrekkverk på E18 på strekningene Temse – Bie – Frivoll og Telemark grense – Østerholtheia i Aust-Agder og til oppstart på bygging av midtrekkverk på E39 på strekningen Fidjetoppen – Breimyerveien og Rosseland – Storenes bru i Vest-Agder. Videre prioriteres midler til bygging av gangbru over E39 ved Ime i Vest-Agder, utbedring av E39 ved Helleland jernbanebru i Rog-

land og ombygging av Rønholtkrysset på E18 i Telemark.

Arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet i Oslo videreføres i 2013. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E18	Gulli – Langåker	3 182	3 045	1 000,0	849
E18	Sky – Langangen	2 144	2 036	90,0	32
E39	Eiganestunnelen	2 588	2 499	200	2 261
Rv 509	Solasplitten	713	649	91,0	20
E18	Bjørvikaprojektet	7 218	7 122	381,4	362

E18 Gulli – Langåker

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 222, og Prop. 1 S (2011–2012), side 89. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg, jf. Prop. 56 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med 26 m vegbredde over en strekning på 25,5 km i Tønsberg, Stokke og Sandefjord kommuner. Eksisterende veg skal rehabiliteres og gjøres om til nordgående kjørebane, mens det skal bygges ny sørgående kjørebane. I prosjektet inngår også bygging av syv toplanskryss, bygging av 10 km gang- og sykkelveg langs Raveien, samt flere trafikksikkerhetstiltak.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 750 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

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 (2011–2012), side 89. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg, jf. St.prp. nr. 60 (2008–2009).

Anleggsarbeidene startet i august 2009, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2012. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 90 mill. kr til restarbeider og sluttoppgjør er det lagt til grunn 62 mill. kr i statlig refusjon til bompengeselskapet.

Rv 509 Solasplitten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223, Prop. 1 S (2011–2012), side 89–90, Prop. 28 S (2011–2012), side 6–7, og Prop. 109 S (2011–2012), side 10. Prosjektet er en del av Nord-Jærenpakken og er forutsatt delvis bompengefinansiert.

Prosjektet E39 Eiganestunnelen omfatter bygging av firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene, inkl. en 3,7 km lang tunnel. Fellesstrekningen med Hundvågtunnelen på prosjektet rv 13 Ryfast på om lag 0,9 km blir finansiert som en del av Eiganestunnelen. Prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, gi økt trafikksikkerhet og redusere køproblemer i området. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien er planlagt bygget om til lokalveg. Ved nordre påhogg for tunnelen blir Byhaugtunnelen på dagens E39 lagt om for å inngå i lokalvegnettet.

I Prop. 109 S (2011–2012) er styrings- og kostnadsrammen for prosjektet fastsatt. Rammene er økt i forhold til det som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Før anleggsstart må det foreligge en finansieringsplan som sikrer fullfinansiering av prosjektet innenfor avklarte økonomiske rammer til Nord-Jærenpakken. Forslag til revidert finansieringsplan for prosjektet er derfor oversendt fylkeskommunen. Departementet vil komme tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for Eiganestunnelen når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

2009), side 165, Prop. 127 S (2009–2010), side 4–5, og Prop. 1 S (2011–2012), side 90. Prosjektet inn-

går i Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99) og St.prp. nr. 58 (2008–2009).

Etter en revisjon av kostnadsoverslaget viser det seg at det ligger an til kostnadsøkning for prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er økt med om lag 90 mill. kr i forhold til prognosen i Prop. 1 S (2011–2012) og overskrider kostnadsrammen. Økningen skyldes i hovedsak mer omfattende tiltak på sidevegnettet samt nye krav fra Sola kommune om støyskjermingiltak. Prognose for sluttkostnad er nå 647 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 711 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i august 2010, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2012. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 68 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2013 vil gå til sluttfinansiering samt diverse mindre restarbeider.

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 (2011–2012), side 55 og side 90. 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 tunnel under Bjørvika og Bispevika. Det bygges kryss ved Havelageret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Nordenga bru (Østre tangent), over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet i 2010. Nordenga bru ble åpnet i august 2011. Av- og påkjøringsramper ved Havelageret ferdigstilles i løpet av 2012.

Andre etappe omfatter nytt lokalt riksvegssystem i Bjørvika; Kong Håkon 5. gate, Dronning Eufemias gate og deler av Langkaigata. I tillegg omfatter denne etappen ombygging av deler av Nylandsveien bru og ombygginger i Prinsens gate og Strandgata. Anleggsarbeidene for andre etappe startet høsten 2011.

Hele prosjektet vil etter planen stå ferdig i 2014/2015.

Prosjektet finansieres over post 35. Det foreslås bevilget 101,4 mill. kr i 2013. I tillegg er det lagt til grunn 280 mill. kr i bompenger fra Oslo-pakke 3.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 036,3 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 315 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å starte utbyggingen av E39 på strekningene Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N i Sogn og Fjordane. Videre prioriteres statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og evt anleggsstart på prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Bompengene er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Regjeringen vil vurdere prosjektet nærmere, herunder anbefaling fra ekstern kvalitetssikrer, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Det er også prioritert midler til å videreføre utbyggingen av E39 på strekningen Vågsbotn – Hylkje i Hordaland. I tillegg er det satt av midler til etterarbeider m.m. knyttet til prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Det foreslås også midler til ombyggingen av E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres statlige midler til slutføring av prosjektene E39 Torvund – Teigen og E39 Anda ferjekai i Sogn og Fjordane. Prosjektet Anda ferjekai åpnes for trafikk i 2012.

Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafiksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak, samt midler til planlegging. Det settes bl.a. av midler til rehabilitering av Byfjord- og Mastrafjordtunnelene på E39 i Rogaland og restfinansiering av rehabiliteringstiltak i Glasskar- og Eidsvågtunnelene på E39 i Hordaland. Det er prioritert midler til utbedring av E39 på strekningen Geitvika – Årset i Møre og Romsdal, Oppedal ferjekai på E39 i Sogn og Fjordane, og Festøy ferjekai på E39 i Møre og Romsdal. Videre er det prioritert midler til videreføring av byggingen av gang- og sykkelveg på E39 på strekningen mellom Klokkegard og Hjelle i Sogn og Fjordane og på strekningen Minde allé – Kronstad i Hordaland. Trafiksikkerhetsmidlene foreslås benyttet til oppstart av byggingen av midtrekkverk på E39 på strekningen Tuft – Flatøy i Hordaland, slutføring av ombyggingen av Susortkrysset på E39 i Rogaland samt til ombygging av E39 Instefjordkrysset. I tillegg er det lagt til grunn forskudd fra Horda-

land fylkeskommune til videreføring av byggingen av kollektivfelt på rv 555 mellom Breivikskiftet og Drotningsvik i Bergen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 218 mill. kr over post 31 for 2013. Midlene vil i sin helhet gå til prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E39	Vågsbotn – Hylkje	602	552	280,0	105
E39	Lavik ferjekai	299	275	95,0	153
E39	Torvund – Teigen	454	414	65,0	7
E39	Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N	624	574	20	544
E39	Kvivsvegen	1 311	1 166	55,0	16
E39	Hjartåberga	628	593	218,0	56

E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2011–2012) s. 91.

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 forbindelse med sikkerhetsgodkjenningen av tunnelen ble utbyggingsstandarden tatt opp til ny vurdering. Det er nå godkjent tunnel med to løp, mot tidligere ett løp. Firefelts veg blir dessuten videreført på en om lag 700 m lang strekning nordover fra tunnelen. For å bedre trafikkavviklingen for kryssende trafikk fra E16 er prosjektet også utvidet med en ny bru med direkteføring av E39 over rundkjøringen ved Vågsbotn.

Anleggsarbeidene startet i februar 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2014.

E39 Lavik ferjekai

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 229, Prop. 1 S (2009–2010), side 57, Prop. 1 S (2010–2011), side 96 og Prop. 1 S (2011–2012), side 91.

Prosjektet ble tatt opp til bevilgning i statsbudsjettet for 2010. Det var da lagt til grunn bygging av ny ferjekai og opprusting av eksisterende E39 gjennom Lavik sentrum. Som opplyst i Prop. 1 S (2010–2011) gikk Høyanger kommune inn for å ta reguleringsplanen opp til ny vurdering. Dagens

atkomst til ferjekaien er bratt og smal og utgjør en flaskehals for tungtrafikken, og kommunen ønsket derfor å vurdere en løsning med bygging av ny E39 fram til kaiområdet utenom sentrum. Kostnadene ved denne løsningen, inkl. opprusting av eksisterende veg, var opprinnelig anslått til om lag 170 mill. kr.

Høyanger kommune godkjente den reviderte reguleringsplanen i juni 2012. Prosjektet omfatter nå bygging av ny ferjekai samt omlegging av E39 på en om lag 0,6 km lang strekning utenom Lavik sentrum. I tillegg omfatter prosjektet oppgradering av 0,7 km av fv 607 og bygging av om lag 0,5 km gang- og sykkelveg. Det er planlagt et nytt kryss på strekningen. Videre inngår nødvendige omlegginger av lokalvegssystemet.

Prognosen for sluttkostnad er økt med om lag 70 mill. kr sammenlignet med tidligere overslag for denne løsningen. Kostnadsøkningen skyldes en rekke forhold: Prisøkninger, økte mengder pga. endringer i prosjektet, riving av en butikk på kaiområdet for å få bedre plass og tryggere trafikkavvikling, etablering av ny hurtigbåtkai til erstatning for den som må rives for å få plass til den nye vegen opp fra ferjekaien, ny vannforsyning til ferjene pga. for liten kapasitet, omlegging av telekabler samt økte grunnvervskostnader.

Som omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), side 60, er ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal lyst ut som en utviklingskontrakt. Det er forutsatt at det skal gå tre ferjer i sambandet fra og med 1. januar 2015, mot to ferjer i dag. Utviklingsferja vil trolig kreve tekniske løsninger som innebærer at ferja ikke kan tas i bruk før den nye ferjekaien er på plass. Med tre ferjer er det dessuten behov for to

liggekaier, og med den planlagte utbyggingen vil Lavik ferjekai få to ferjehammer/-båser.

Samferdselsdepartementet går inn for at prosjektet gjennomføres til tross for kostnadsøkningen.

E39 Torvund – Teigen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2011–2012) side 92.

Anleggsarbeidene startet i desember 2009, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2012. Midlene i 2013 vil gå til sluttfinansiering samt diverse mindre restarbeider.

E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 229 og Prop. 1 S (2011–2012), side 90.

Strekningen er smal, med dårlig kurvatur og dårlig bæreevne. I tillegg er det rasfare langs Økslandsvatnet. Strekningen gjennom Sande sentrum har nedsatt fartsgrense.

Strekningene Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N blir bygget som ett prosjekt. Prosjektet omfatter bygging av om lag 8 km ny veg, hvorav 3 km i ny trasé forbi Sande sentrum. Prosjektet omfatter en om lag 1 km lang tunnel langs Økslandsvatnet, samt en ny bru på om lag 100 meter. I tillegg vil det bli bygget om lag 2 km gang- og sykkelveg ved Sande.

Det legges opp til anleggsstart i februar 2013 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015.

E39 Kvivsvegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, Prop. 125 S (2009–2010), side 82, og Prop. 1 S (2011–2012), side 92.

Anleggsarbeidene startet i januar 2009, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2012. Midlene i 2013 vil gå til restarbeider.

E39 Hjartåberga

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 232, Prop. 127 S (2009–2010), side 5, Prop. 36 S (2010–2011), side 2, og Prop. 1 S (2011–2012), side 92.

Etter åpning av prosjektet E39 Kvivsvegen vil E39 bli flyttet til dagens fv 651 på nordsiden av Austefjorden i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter rassikring av den 8 km lange strekningen av dagens fv 651 mellom Årset og Løvikneset. Ved Hjartåberga bygges det en om lag 3,5 km lang tunnel. For øvrig utbedres eksisterende veg med til dels ny linjeføring. Den eksisterende Årsettunnelen 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.

Anleggsarbeidene startet i desember 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013. Omskiltning av E39 til Kvivsvegen vil skje først etter at E39 Hjartåberga er åpnet for trafikk.

E39 Ålesund – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 256,0 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 106 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektene E39 Knutset – Høgset og Astad – Knutset i Møre og Romsdal. Begge prosjektene ventes åpnet for trafikk våren 2013. I tillegg er det forutsatt statlige midler og forskuttede midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune til prosjektet E39 Høgkjølen – Harangen i Sør-Trøndelag.

Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer, gang- og sykkelveger og midler til planlegging. Bl.a. settes det av statlige midler og bompenger til opprydding etter avvikling av bompengereinnkrevningen for Krifast, inkl. ombygging av krysset mellom E39 og rv 70 og etablering av ny kollektivholdeplass og kontrollplass i området.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler	Restbehov pr. 01.01.2014
				og annen finansiering i 2013	
E39	Knutset – Høgset	274	250	17,0	0
E39	Høgkjølen – Harangen	611	562	217,0	286

E39 Knutset – Høgset

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, St.prp. nr. 41 (2007–2008), og Prop. 1 S (2011–2012), side 93.

Prosjektet omfatter en strekning på 4,5 km, herav 0,7 km med tunnel. E39 blir innkortet med 1,4 km. Utbyggingen på strekningen Knutset – Høgset skjer i sammenheng med utbyggingen på strekningen Astad – Knutset som også er vedtatt bompengefinansiert, jf. Prop. 57 S (2010–2011).

Det ligger an til kostnadsøkninger i prosjektet. Kostnadsøkningen er anslått til om lag 25 mill. kr over prognosen for sluttkostnad og om lag 15 mill. kr over kostnadsrammen oppgitt i Prop. 1 (2011–2012). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak større komplikasjoner enn forventet knyttet til kvikkleire. Prognose for sluttkostnad er nå 250 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 274 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 15 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Harangen–Høggjølen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, og Prop. 113 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 10,5 km veg, der 7,5 km er ny veg fra Høggjølen til Stokkhaugen på fv 714. På fv 714 skal det bygges en om lag 800 m lang tunnel gjennom Harangshammen. Derfra vil E39 følge dagens fv 714 og fv 710 til Orkanger. Omleggingen vil føre til omklassifisering av dagens E39 mellom Høggjølen og Orkanger til fylkesveg. Prosjektet er vedtatt startet opp med forskutterte midler fra Møre og Romsdal og

Sør-Trøndelag fylkeskommuner, jf. Prop. 113 S (2011–2012).

Anleggsarbeidene startes høsten 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2015. Av foreslåtte midler i 2013 er 42 mill. kr forskutterte midler.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 386,7 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 232 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektet Hardangerbrua på rv 7/rv 13 i Hordaland med statlige midler og bompenger. I tillegg er det satt av midler til restarbeider på prosjektene på rv 13 innenfor Vossapakken. Videre er det prioritert statlige midler, bompenger og forskudd til prosjektet Krokå – Langeid på rv 9 i Setesdal. I tillegg forskutterer bompengeselskapet utbedring av den gjenstående strekningen på rv 13 mellom Bu og Bugjelet (Buplataet). Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen av Vallaviktunnelen som gjennomføres parallelt med byggingen av Hardangerbrua, samt å starte opp utbygging av ny bru på rv 13 ved Skjelvik. Innenfor trafikksikkerhetstiltak er det prioritert midler til oppstart av byggingen av nytt kryss på rv 13 ved Mønshaug i Hordaland samt til ombygging av kryss på rv 9 ved Dåsnes i Aust-Agder.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 15,0 mill. kr over post 31 for 2013. Midlene går til statlig refusjon av forskuttering i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet rv 13 Myrkdalen (Ulvundsøyne) i Hordaland.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
Rv 7/rv 13	Hardangerbrua	2 875	2 554	310,0	134
Rv 13	Vossapakken ¹	1 473	1 473	420,0	150

¹ Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også utbyggingen på E16. Foreslåtte midler i 2013 er inkl. 350 mill. kr til utbyggingen av E16, herav 220 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 (2011–2012), side 93. Prosjektet finansieres med bompenger, lokale tilskudd, innsparter ferjetilskudd og ordinære statlige midler.

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

De første anleggsarbeidene startet i februar 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 145 mill. kr 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, og Prop. 1 S (2011–2012), side 94. 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 4,1 km i tunnel. Prosjektet erstatter eksisterende veg ved Skjervet der det er rasfarlige punkter og stor høydeforskjell med svært krappe svinger. Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2011.

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. Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 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 startet i oktober 2010 med bygging av en kulvert under jernbanen. Arbeidet med Vangstunnelen startet høsten 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 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 2013 forutsettes 247 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 592,2 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 1 059 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor Haugalandspakken settes det av midler til videreføring av prosjektene E134 Kryss Førresbotn og E134 Skjold – Solheim. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til forberedende arbeider og ev. oppstart av prosjektet Gvammen – Århus på E134 i Telemark, samt statlige midler, bompenger og tilskudd til bygging av Ryfylkesambandet (Ryfast) på rv 13 i Rogaland. Ryfast er vedtatt uten statlige midler, jf. Prop. 109 S (2011–2012). Statlige midler i 2013 er kompensasjon for merverdiavgift som følge av avvikling av vegfritaket.

Det er foreløpig lagt til grunn statlige midler og bompenger til forberedende arbeider på prosjektet Damåsen – Saggrenda på E134 i Buskerud og bompenger til Stordalstunnelen på E134 i Hordaland. Bompengene er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektene. Regjeringen vil vurdere prosjektene nærmere, herunder anbefalinger fra ekstern kvalitetssikring, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen av E134 på strekningen Grunge kirke – Velemoen i Telemark, fullføring av utbedringen av rv 13 mellom Kilane og Osberg i Rogaland samt utbedring av Svandalsflona- og Austmannalitetunnelene på E134 i Hordaland. I tillegg er det prioritert midler til slutføring av byggingen av midtrekkverk på strekningen Skjøl – Damåsen på E134 i Buskerud.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 158,6 mill. kr over post 31 for 2013. I tillegg er det regnet med 77 mill. kr i forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre arbeidene på rv 13 ved Tysdalsvatnet i Strand og Hjelmeland kommuner i Rogaland. I tillegg settes det av midler til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet rv 13 Osberg i Suldal kommune i Rogaland. Prosjektet ble åpnet for trafikk våren 2012.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E134	Gvammen – Århus ¹	2 119	2 019	110,0	1 858
E134	Skjold – Solheim	399	367	80,0	225
Rv 13	Ryfast	6 915	6 173	800,0	5 256
Rv 13	Tysdalsvatnet (Vatne – Øyjaneset)	523	494	214,6	78

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme.

E134 Gvammen – Århus

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), s. 241 og Prop. 1 S (2011–2012), s. 53/94.

Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg mellom Gvammen i Hjørdal kommune og Århus i Seljord kommune, hvorav 9,4 km tunnel. Det skal bygges om lag 1 km veg på hver side av tunnelen for kobling mot eksisterende E134. Den nye vegen vil medføre en innkorting av E134 mellom Hjørdal og Seljord på om lag 11 km. Vegen er planlagt med vegbredde 10 m og med forsterket midtoppmerking. I prosjektet inngår også tiltak på gammel E134.

Ekstern kvalitetssikring (KS2) er startet opp. Regjeringen vil komme tilbake med en tilrådning om styrings- og kostnadsramme for prosjektet når arbeidet med ekstern kvalitetssikring er avsluttet og før anleggsstart. Foreslåtte midler i 2013 vil gå til prosjektering og forberedende arbeider, og ev. anleggsstart. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

E134 Skjold – Solheim

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 57 (2006–2007), side 5, St.prp. nr. 45 (2007–2008), side 11, og Prop. 119 S (2010–2011), side 2. Prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert som en del av Haugalandspakken.

Prosjektet innebærer en omlegging av E134 forbi Skjold på en strekning på om lag 2,8 km. Prosjektet omfatter bygging av en bru, to tunneler, toplankryss, gang- og sykkelbru over E134, flere busslommer samt fire bruer på lokalt vegnett. Ny E134 vil bidra til bedre trafikkikkerhet samt bedre framkommelighet på E134.

Opprinnelig var det forutsatt bygging av tofelts veg med vegbredde 10 m og forsterket midtopp-

merking. I forbindelse med byggeplanleggingen er det foretatt enkelte reguleringsendringer for etablering av busstopp og en overgang over E134. I tillegg er en tunnelportal forlenget. Videre har kostnadene til grunnerverv og lokale støyttiltak økt. I forbindelse med byggeplanleggingen er også spørsmålet om etablering av midtrekkverk tatt opp. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen. Endringene innebærer kostnadsøkninger på til sammen om lag 100 mill. kr i forhold til opprinnelig overslag. Prognose for sluttkostnad er nå 367 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 399 mill. kr.

Det legges opp til anleggsstart høsten 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 13 Tysdalsvatnet (Vatne – Øyjaneset)

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), side 100–101, og Prop. 1 S (2011–2012), side 95.

Prosjektet omfatter opprinnelig 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 ligger an til kostnadsreduksjoner i prosjektet. På bakgrunn av et initiativ fra Rogaland fylkeskommune har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at innsparingene skal kunne brukes til å forlenge tunnelen med om lag 1 km til Øyjaneset slik at ytterligere et rasutsatt punkt blir eliminert.

Anleggsarbeidene startet i februar 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2013. Av foreslåtte midler i 2013 er 77 mill. kr forskutterte midler fra fylkeskommunen.

Rv 13 Ryfast

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006) side 128, i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, Prop. 1 S (2011–2012), side 95. Prosjektet er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012).

Prosjektet er totalt 20,7 km langt og omfatter to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er om lag 5,7 km lang og Solbakktunnelen er 14,3 km lang. Videre skal det bygges en kollektivterminal med rundt 100 parkeringsplasser på Solbakk og en ny gang- og sykkelveg mellom Solbakk og Tau på ca. 1,5 km. Overskuddsmassen fra tunnelene vil bli benyttet til vegareal på Solbakk og nytt næringsareal på Buøy og i Jåttåvågen i Stavanger.

Sammen med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. I tillegg vil Hundvågtunnelen gi bydelen Hundvåg/Buøy et nytt fastlandssamband og avlaste Bybrua. Utbyggingen av Ryfast er avhengig av at deler av Eiganestunnelen blir

bygd, og 0,9 km av Eiganestunnelen er en fellesstrekning med Hundvågtunnelen.

Anleggsarbeidene vil starte i slutten av 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 90 mill. kr i lokale tilskudd og 560 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Statlige midler til prosjektet er kompensasjon for økt merverdiavgiftsbelastning.

Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 239,0 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 355 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til sluttarbeider på prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud. I tillegg er det prioritert statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud. Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres etableringen av forsterket midtoppmerking på strekningene Flå – Kjerringvika og Veme – kryss fv 76 på rv 7 i Buskerud.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
Rv 7	Ramsrud – Kjeldsbergsvingene	512	466	59,0	7
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	1 958	1 844	490,0	612

Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2011–2012), side 95.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2011. Midlene i 2013 vil gå til sluttoppgjør.

Rv 7 Sokna – Ørgenvika

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2011–2012), side 95–96. Prosjektet er vedtatt 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. Om

lag 6 km av strekningen bygges med forbi kjøringfelt og midtrekkverk.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 355 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 482,5 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 438 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på prosjektet Loftesnesbrua på rv 5 i Sogn og Fjordane. Det er også prioritert midler til rehabiliteringen av Nestunnelen på E16 i Buskerud. Videre er det lagt til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre omleggingen av E16

forbi Voss. Det er lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til prosjektering og grunnverv og ev. forberedende arbeider på prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i Akershus. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler og bompenger til oppstart av utbyggingen av E16 Fønhus – Bagn i Oppland.

I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Bl.a. videreføres arbeidene med ombygging av kryss og undergang ved Skulstadmo på E16 i Hordaland. I tillegg prioriteres det midler til oppstart av byggingen av midtrekkverk på E16 på strekningene Vik – Ringerike grense i Buskerud og Gaupås – Vågsbotn i Hordaland, samt til videreføringen av utbyggin-

gen av midtrekkverk på strekningen Sollihøgda – Skaret på E16 i Buskerud.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 11,8 mill. kr over post 31 for 2013. Midlene går i sin helhet til restfinansiering av tiltak på E16 ved Stalheim og Hettatunnelen i Hordaland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 173,9 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2012. Midlene går til å videreføre arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. I tillegg settes det av midler til sluttfinansiering av arbeidene på strekningen Eidsbru – Varpe bru og forberedende arbeider på prosjektet Varpe bru – Smedalsosen, med sikte på anleggsstart i 2014. Videre settes det av midler til planlegging.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E16	Nestunnelen	274	250	72,0	76
E16	Fønhus – Bagn	530	487	155,0	260
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	1 024	933	144,8	401
Rv 5	Loftesnesbrua ¹	283	257	10	242

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme.

E16 Nestunnelen

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), side 96.

Nestunnelen er en om lag 1,3 km lang tunnel på E16 mellom Sollihøgda og Sundvollen i Hole kommune i Buskerud. Tunnelen ble åpnet for trafikk i 1988. I mars 2011 raste det ned omlag 200 kg betong fra tunneltaket. På bakgrunn av etterfølgende rensk og inspeksjoner ble tunnelen umiddelbart stengt av hensyn til sikkerheten for trafikantene.

Prosjektet omfatter oppgradering av den om lag 1,3 km lange tunnelen, bl.a. supplerende bergsikring, ny vann- og frostsikring og utskifting av elektroteknisk anlegg, inkl. installasjon av sikkerhetsutstyr. I tillegg inngår enkelte tiltak for å legge til rette for et framtidig tunnellop nummer to. Tunnelen er stengt mens arbeidene pågår. Prosjektet inkluderer derfor også etablering av en omkjøringsveg som ble åpnet for trafikk i oktober 2011.

Arbeidene har vist seg å være mer omfattende og tid- og kostnadskrevende enn tidligere antatt. Dette medfører forsinket ferdigstillelse og ytterli-

gere kostnadsøkninger i forhold til det som lå til grunn for prioriteringen i Prop. 1 S (2011–2012). Det er fortsatt knyttet usikkerhet til prognosen for sluttkostnad, og kostnadsreducerende tiltak forutsettes vurdert.

Anleggsarbeidene startet i mai 2011 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013, mot tidligere forutsatt i løpet av 2012.

E16 Fønhus – Bagn

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237 og Prop. 1 S (2011–2012), side 96. Prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 101 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter utbedring og dels omlegging av en om lag 10 km lang strekning. 2 km av strekningen blir lagt i ny trasé. Prosjektet omfatter også en kortere tunnel, Bergsundtunnelen, på ca. 650 meter, forbi et svært rasutsatt parti. Vegen bygges som tofelts veg, med vegbredde 8,5 meter. Utbyggingen vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold på strekningen.

I Prop. 101 S (2011–2012) er det fastsatt styrings- og kostnadsramme for prosjektet. I proposi-

sjonen er det imidlertid ved en feil angitt en for lav usikkerhetsmargin. For prosjekter som ikke har vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS2) skal kostnadsrammen settes lik styringsrammen + 10 pst. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme på 411 mill. kr 2011-kr og ny kostnadsramme på 452 mill. 2011-kr.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 105 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238, og Prop. 1 S (2011–2012), side 96.

Prosjektet omfatter omlegging av en om lag 11 km lang strekning. Fire rasutsatte punkter på strekningen blir eliminert. 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.

Arbeidene på hovedentreprisen startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2014.

Rv 5 Loftesnesbrua

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 236.

Rv 5 er hovedvegen gjennom Sogndal sentrum. Eksisterende bru er for smal for dagens trafikk, og den har ikke fortau. Både gående og syklende må bruke vegbanen.

Prosjektet omfatter bygging av ny Loftesnes bru til erstatning for dagens bru som vil bli revet, samt tilstøtende veg og gang- og sykkelveg. Prosjektet gir sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen inn mot Sogndal sentrum. Det pågår detaljplanlegging av bruløsning innenfor vedtatt reguleringsplan. Endelig kostnadsoverslag vil derfor være avhengig av valg av teknisk løsning for brua.

Det legges opp til anleggsstart våren 2013 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 723,9 mill. kr over post 30 for 2013. I

tillegg er det regnet med 2 999 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart for prosjektet Oppdal sentrum på E6 i Sør-Trøndelag. Videre prioriteres midler til å videreføre prosjektene E6 Øyer – Tretten i Oppland, E6 Nidelv bru – Grillstad og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo. I tillegg er det regnet med statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark. Utbyggingen av E6 til firefelts veg og dobbeltsporet jernbane gjennomføres som ett prosjekt i samarbeid med Jernbaneverket, Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen. Anleggsarbeidene startet våren 2012, og E6-delen av prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2014. Det er også satt av statlige midler og statlig refusjon til bompengeselskapet knyttet til prosjektet E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen og til restfinansiering og statlig refusjon til bompengeselskapet knyttet til prosjektet E6 Dal – Minnesund. Innenfor Miljøpakke Trondheim er det lagt til grunn bompenger til videreføring av E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne i Sør-Trøndelag samt til planlegging/prosjektering av E6 på strekningen Jaktøya – Sentervegen.

Det er foreløpig lagt til grunn bompenger til prosjektene E6 Frya – Sjoa og rv 4 Lunner grense – Jaren inkl. Lygna sør i Oppland. Prioriteringen er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektene. Regjeringen vil vurdere prosjektene nærmere, herunder anbefalinger fra ekstern kvalitetssikring, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I tillegg foreslås det å videreføre satsingen på tiltak innenfor programområdene, både innenfor mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. prioriteres midler til sluttfinansiering av brurehabiliteringen på E6 ved Stubberudmyra i Oslo og rehabiliteringen av Grillstad-tunnelen på E6 i Sør-Trøndelag. I tillegg er det lagt til grunn midler til oppstart av rehabiliteringen av rv 150 Smestad-tunnelen og E6 Operatunnelen (Ekeberg-tunnelen). Innenfor gang- og sykkelveger videreføres utbyggingen mellom Vinde- ren og Gaustad langs rv 150 i Oslo, mellom Bruflat og Reinsvoll langs rv 4 i Oppland og utviklingen av sykkelnett i Trondheim. I tillegg er det lagt til grunn midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg på E6 over Skansenløpet i Trondheim i Sør-Trøndelag og på fv 454, parallelt med E6 mellom Kløfta og Jessheim i Akershus.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E6	Dal – Minnesund inkl. Skaberudkrysset	2 886	2 508	57,0	0
E6	Øyer – Tretten ¹	1 470	1 390	180,0	32
E6	Minnesund – Skaberud	5 964	5 022	1 590,0	2 218
E6	Oppdal sentrum	379	348	40	287
E6	Sentervegen – Tonstad	547	500	155,0	103
E6	Nidelv bru – Grillstad	3 533	3 314	805,0	472
Rv 706	Dortealyst – Stavne	249	227	87,0	0
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	4 286	4 185	370,0	358

¹ Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad er inkl. fv 254, mens foreslåtte midler i 2013 og restbehov pr. 01.01.2014 kun omfatter riksvegdelene.

E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244–245 og 247, St.prp. nr. 87 (2006–2007), og Prop. 1 S (2011–2012), side 97. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 82 (2008–2009).

Prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2011. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 57 mill. kr til sluttoppgjør er det lagt til grunn 71 mill. kr i statlig refusjon til bompengeselskapet.

E6 Minnesund – Skaberud (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245, 247 og 254, St.prp. nr. 82 (2008–2009), og Prop. 1 S (2011–2012), side 97 og 125. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 13 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter tredje og siste etappe av utbyggingen av eksisterende tofelts veg til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark er om lag 21 km. Strekningen inngår i Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen som også omfatter utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen Langset – Kleverud. Tre to-løps tunneler, tre planskilte kryss, og bygging av sammenhengende lokalveg inngår i vegprosjektet.

Anleggsarbeidene startet i mai 2012, og E6-delen prosjektet er ventet åpnet for trafikk høsten 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 1 200 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Øyer – Tretten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, side 91–92, Prop. 70 S (2009–2010), Prop. 119 S (2010–2011), side 2, og Prop. 1 S (2011–2012), side 98. 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 midler fra Oppland fylkeskommune.

Anleggsarbeidene startet i april 2010, og E6-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2012/2013. Bygging av jernbaneundergang på Tretten, støytak og diverse andre etterarbeider vil bli utført i 2013.

E6 Oppdal sentrum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244. Dagens E6 går gjennom den mest trafikkerte delen av Oppdal sentrum. Veggen er til dels smal og uoversiktlig på enkelte områder. Sør for sentrum går E6 gjennom randbebyggelse med mange farlige og uoversiktlige avkjørsler.

Prosjektet innebærer en omlegging av E6 utenfor Oppdal sentrum. Prosjektet omfatter bygging av tre rundkjøringer som knytter sentrums-trafikken og rv 70 til E6. Sør for sentrum legges E6 mellom jernbanen og boligområdene og føres inn på eksisterende E6 sør for bebyggelsen.

Anleggsarbeidene er ventet startet opp sommeren 2013 og prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2015.

E6 Sentervegen – Tonstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 248–249, Prop. 127 S (2009–2010), side 5–6, og Prop. 1 S (2011–2012), side 98. Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

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 støytatte boligene langs veien blir skjermet.

Forberedende arbeider startet høsten 2010, og hovedarbeidene startet i oktober 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 120 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 706 Dortealyst – Stavne

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 163 og side 249, Prop. 119 S (2010–2011), side 4 og Prop. 1 S (2011–2012), side 98. Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

Forberedende arbeider startet i mars 2010, og hovedarbeidene startet i september 2011. Prosjektet åpnes for trafikk i november 2012. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 75 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 (2011–2012), side 98. Prosjektet er ved-

tatt 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 5,4 km dels ny firefelts veg og dels utbedret veg. Om lag 2,4 km av strekningen er tunnel. Denne bygges som løsmasetunnel 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, samt forlenges. I tillegg vil det bli gjort nødvendige miljøtiltak på det avlastede vegnettet. Her inngår bl.a. bygging av gang- og sykkelveger. Alle vegene inn mot Rotvollkrysset får fire gjennomgående felt. Dette gjelder Omkjøringsvegen, Innherredsvegen og E6 nordover.

Anleggsarbeidene startet i april 2009. Det legges opp til å åpne deler av prosjektet for trafikk høsten 2013, mens hele prosjektet vil stå ferdig i 2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 305 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 (2011–2012), side 99. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009), 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 trafikavviklingen. Prosjektet omfatter også etablering av ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. Økern utvikles til et viktig kollektivknutepunkt der Økern T-banestasjon oppgraderes og får universell utforming.

De forberedende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005. 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 oktober 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 270 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 139,7 mill. kr over post 30 for 2013.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet Åsta bru med tilstøtende veg i Hedmark. Videre er det satt av midler

til sluttfinansiering av prosjektet Søndre Bjørå bru – Atna i Hedmark. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2010. I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen av Nåverdalsbrua på rv 3 i Sør-Trøndelag.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
Rv 3	Åsta bru med tilstøtende veg	429	419	65	241

Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 250, og Prop 1 S (2011–2012), side 99–100.

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Åsta og ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveg, slik at det blir sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Åsta og Rena. Prosjektet er et prøveprosjekt med midtrekkverk på en veg med 10 m bredde.

Det legges opp til anleggsstart i oktober 2012 mot tidligere forutsatt januar 2012. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014.

aust, i Sogn og Fjordane. Innenfor trafikksikkerhetstiltak videreføres kurveutbedringer på rv 15 nord for Dønnfoss i Oppland.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 253,1 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 119 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til byggingen av Tresfjordbrua på E136 i Møre og Romsdal.

I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak samt midler til planlegging. Bl.a. foreslås midler til videreføring av utbedringen av kryss på E136 i Bjorli samt midler til Hjelvikbruene på E136.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 88,0 mill. kr over post 31 for 2013. I tillegg er det regnet med 75 mill. kr i bompenger. Midlene går i sin helhet til prosjektet Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 59,7 mill. kr over post 30 for 2013.

Midlene går i sin helhet til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres utbedringen på strekningen Rise bru – Stryn

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E136	Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen	1 539	1 504	485,0	801

E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251 og 252, og Prop. 1 S (2011–2012), side 100. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 80 S (2011–2012).

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 Vikebukt til Helland som er kommunesentrum i Vestnes, blir innkorting på 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.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 194 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 55,7 mill. kr over post 30 for 2013. Midlene foreslås i hovedsak til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. settes det av midler til å videreføre byggingen av undergang ved Atlanten i Møre og Romsdal. I tillegg settes det av midler til sluttfinansiering av prosjektet rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 265,0 mill. kr over post 31 for 2013. Midlene foreslås i sin helhet til å videreføre prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads-	Prognose	Statsmidler	Restbehov
		ramme	for	og annen	pr.
			sluttkostnad	finansiering	01.01.2014
				i 2013	
Rv 70	Oppdølstranda	1 101	1 029	265,0	290

Rv 70 Oppdølstranda

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252–253, Prop. 50 S (2009–2010), Prop. 75 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2011–2012), side 101.

Prosjektet omfatter utbedring av 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.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2014.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 506,3 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 260 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E6 Værnes – Kvithamar og E6 Harran –

Nes bru i Nord-Trøndelag, samt prosjektet rv 80 Løding – Vikan i Nordland. Prosjektet E6 Majavatn i Nordland, som ble åpnet for trafikk i november 2010, fullfinansieres.

Det er foreløpig lagt til grunn bompenger til prosjektet E6 Helgeland nord. Prioriteringen er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Regjeringen vil vurdere prosjektet nærmere, herunder anbefalinger fra ekstern kvalitetssikring, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer samt midler til planlegging. Det prioriteres midler til sluttfinansiering av byggingen av midtrekkverk ved Svemarka på E6 i Nord-Trøndelag. På E6 i Nordland legges det bl.a. opp til å fullfinansiere utbedringen i Dunderlandsdalen. I tillegg prioriteres midler til videreføringen av utbedringen av Umkartunnelen på E12 i Nordland.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E6	Værnes – Kvithammar	943	931	170,0	53
E6	Harran – Nes bru	293	268	90,0	65
Rv 80	Løding – Vikan	713	602	184,0	39

E6 Værnes – Kvithammar

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2011–2012), side 102. 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 Kvithammar, nord for Stjørdal. Vegen bygges som firefelts veg og vil på deler av strekningen utvikle både lokal- og fjerntrafikk. Omlegging av lokalvegssystemet og utvidelse av E14 inn mot kryss med E6 inngår i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i mai 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2013/2014. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 65 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Harran – Nes bru

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2011–2012), side 102.

Prosjektet omfatter omlegging av E6 på en 2,2 km lang strekning nord for Harran sentrum inkl. ny bru over Namsen, samt en 1,2 km lang miljøgate i sentrum. På grunn av manglende stabilitet skal det utføres store masseforflytninger nord for sentrum. Omlegging av lokalveger inngår i prosjektet.

I forbindelse med detaljprosjekteringen av prosjektet er kostnadsoverslaget revidert, og det forventes ytterligere kostnadsøkninger. Prognosen for sluttkostnad overstiger kostnadsrammen i Prop. 1 S (2011–2012) med 18 mill. kr. Prognose for sluttkostnad er nå 268 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 293 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013, mot tidligere forutsatt i 2014.

Rv 80 Løding – Vikan

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2011–2012), side 102–103. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 63 S (2010–2011).

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.

Anleggsarbeidene startet i mai 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 45 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 396,5 mill. kr over post 30 for 2013. I tillegg er det regnet med 570 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til anleggsstart for prosjektet E6 Kråkmofjellet nord og statlige midler og bompenger til videreføringen av prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. Videre er det prioritert midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer samt midler til planlegging. Bl.a. legges det opp til å etablere midtrekkverk på E8 i Lavangsdalen i Troms og utbedring av bl.a. støttekai på Moskenes ferjekai på rv 80 i Nordland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 210,0 mill. kr over post 31 for 2013.

Midlene foreslås i sin helhet til å videreføre prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Leirvik	3 261	2 895	690	1 949
E6	Kråkmofjellet nord	284	261	40	221
E10	Solbjørnneset – Hamnøy	825	757	210,0	354

E6 Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Leirvik

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 261–262, og Prop. 1 S (2011–2012), side 103, Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert jf. Prop. 117 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter bygging av 6,4 km ny tofelts veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 m lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges en ny hengebru med gang- og sykkelfelt over til Øyjord. På Øyjord går deler av ny veg gjennom en 300 m lang tunnel til Stormyra der den knyttes til eksisterende E6/ E10. Hengebrua over Rombaken vil ha en total brulengde på 1 533 m med midtspenn på 1 145 m. Seglingshøyden blir 40 m. I prosjektet inngår også rassikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal–Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovedforbindelse mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store framkommelighetsgevinster med 18 km redusert kjøreavstand og 15–20 min redusert kjøretid mellom Narvik og Bjerkvik.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2012 med midler stilt til disposisjon fra bompengeselskapet. Brua forventes åpnet for trafikk høsten 2016, og tunnelen på E10 forventes ferdigstilt høsten 2014.

Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 570 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Kråkmofjellet nord

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 261–262.

Dagens veg har sterk stigning og er svingete, og fremstår som en flaskehals for tungtransporten. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 1 200 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 25 pst.

Prosjektet omfatter omlegging av E6 på en 7,5 km lang strekning. Målet for prosjektet er bedre framkommelighet, bedre forutsigbarhet og bedre trafikksikkerhet. Det foreligger vedtatt reguleringsplan på den nordligste strekningen, om lag 5 km. Regjeringen legger derfor til grunn en etappevis utbygging. Prosjektet Kråkmofjellet nord omfatter utbygging av 4,5 km veg i dagen, 500 meter tunnel og to korte bruer.

Anleggsarbeidene er ventet startet opp våren 2013 og prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2015.

E10 Solbjørnneset – Hamnøy

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 260, som del av de store rassikringstiltakene i Vest-Lofoten, Prop. 119 S (2010–2011), side 3, og Prop. 1 S (2011–2012), side 103.

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 ligger an til kostnadsøkninger i prosjektet. Etter kontraktsinngåelse for tre av fire hovedentrepriser, er det gjennomført et nytt kostnadsoverslag. Kostnaden for prosjektet er ventet økt med om lag 150 mill. kr i forhold til prognosen for sluttkostnad, og om lag 90 mill. kr over kostnadsrammen oppgitt i Prop. 1 S (2011–2012). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser enn forventet, i tillegg til økt behov for vann- og frostsikring og økte byggherrekostnader. Prognose for sluttkostnad er nå 757 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 825 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2014/2015.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 145,0 mill. kr over post 30 for 2013.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til oppstart av prosjektene E105 Elvenes – Hesseng (Rundvannet – Hesseng) og E8 Riksgrensen – Skibotn i Finnmark. I tillegg prioriteres midler til sluttfinansiering av arbeidene på E105 på delstrekningen Storskog – Elvenes i Finnmark. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak samt midler til planlegging.

Bla. prioriteres midler til bygging av gang- og sykkelveg langs E6 i Varangerbotn i Finnmark og sentrumstiltak på E6 i Skibotn i Finnmark.

Innenfor post 37 foreslår Samferdselsdepartementet en statlig ramme på 202,9 mill. kr for 2013. I tillegg er det regnet med 10 mill. kr i bompenger.

Det settes av statlige midler til videreføring av prosjektet Jansnes – Halselv og statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Videre prioriteres statlige midler til oppstart av prosjektet Halselv – Møllnes.

(i mill. 2013-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2013	Restbehov pr. 01.01.2014
E105	Elvenes – Hesseng ¹	360	331	30,0	301
E8	Riksgrensen – Skibotn	300	276	40,0	236
E6	Jansnes – Halselv	304	277	27,9	15
E6	Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft	815	739	125,0	45
E6	Halselv – Møllnes ²	1 005	925	60,0	865

¹ Strekningen Rundvannet – Hesseng

² Foreløpig styrings- og kostnadsramme

E105 Elvenes – Hesseng (Rundvannet – Hesseng)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 264. Det er lagt opp til etappevis utbygging av strekningen Storskog – Hesseng, jf. Prop. 1 S (2010–2011).

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 Pasvik-elva. På resten av strekningen legges det opp til kurveutbedringer og breddeutvidelse.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen Rundvannet – Hesseng, en strekning på om lag 2,5 km. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn en etappevis utbygging av delstrekningen Elvenes – Hesseng.

Det legges opp til anleggsstart på delstrekningen Rundvannet – Hesseng våren 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015.

E8 Riksgrensen – Skibotn

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 264.

E8 er en viktig godstransportrute mot Finland. Strekningen fra riksgrensen til kryss med E6 i Skibotn er om lag 38 km. Vegbredden varierer, og 10 km har mindre enn 7 m vegbredde. I tillegg er det lange partier med stigning. En spesiell problemstrekning er Halsbakken, med om lag 1 km sterk stigning, dårlig kurvatur, smal veg og manglende grøfter. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 650 kjøretøy, med en tungrafikkandel på 18 pst. Utbedring av E8 er en viktig del av Regjeringens nordområdestrategi.

Prosjektet omfatter i hovedsak breddeutvidelser og utbedring av kurvatur på de dårligste partiene, bl.a. Halsbakken. I tillegg vil krysset med E6 bli lagt om.

Det legges opp til anleggsstart våren 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015.

E6 Jansnes – Halselv

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, og Prop. 1 S (2011–2012), side 104.

Prosjektet omfatter en strekning på 3,3 km med delvis utbedring av eksisterende veg og delvis omlegging av E6 med tunnel fra Talvik til Halselv. Gjennom Talvik sentrum gjennomføres trafikksikkerhetstiltak og bygging av totalt 1,6 km gang- og sykkelveg/fortau. Omleggingen innebærer en mindre innkorting av E6.

Anleggsarbeidene startet opp i 2009, men på grunn av kompliserte grunnforhold og nye krav til stabilitet ble arbeidene stoppet i påvente av supplerende geotekniske undersøkelser og beregninger av grunnforholdene. Behovet for supplerende geotekniske undersøkelser og etterfølgende tiltak har medført ytterligere kostnadsøkninger. Prognosen for sluttkostnad overstiger kostnadsrammen i Prop. 1 S (2011–2012) med om lag 25 mill. kr. Prognose for sluttkostnad er nå 277 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 304 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet opp igjen i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013.

E6 Halselv – Møllnes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om

lag 12,9 km lang strekning. I prosjektet inngår bygging av to tunneler, Kråknestunnelen med lengde 2 440 m og Storvikatunnelen med lengde 1 200 m. Ny veg vil innebære en innkorting av E6 på om lag 2 km i forhold til dagens veg som går langs fjorden.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet, men arbeidet med eksternt kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme for prosjektet så snart det foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Det legges opp til anleggsstart sommeren 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016.

E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, og Prop. 1 S (2011–2012), side 104. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 53 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter delvis bygging 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.

Anleggsarbeidene startet i mars 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2013. Av foreslåtte midler i 2013 forutsettes 10 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1330	Særskilte transporttiltak	787 686	1 231 600	1 532 800	24,5
	Sum kategori 21.40	787 686	1 231 600	1 532 800	24,5

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport og post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.

Post 60 omfatter ulike ordninger som skal bidra til å styrke kollektivtransporten for alle brukergrupper. Det er belønningsordningen for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene, tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde, forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene, forsøksordningen med forbedret TT-til-

bud til brukere med særlige behov, samt bidrag som støtter utvikling av systemer for elektronisk billettering.

Post 70 omfatter statens kjøp av sjøtransporttjenester for kystruten Bergen – Kirkenes. Bevilgningsforslaget er basert på den gjeldende avtalen for perioden 2012–2019.

Samlet budsjettforslag for kap. 1330 er på 1 532,8 mill. kr, som er en økning på 24,5 pst. fra saldert budsjett 2012. Bevilgningsforslaget er fordelt med 758,9 mill. kr på post 60 og 773,9 mill. kr på post 70.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	498 385	493 100	758 900
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	289 301	738 500	773 900
	Sum kap. 1330	787 686	1 231 600	1 532 800

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås å bevilge 758,9 mill. kr.

Til belønningsordningen er det foreslått 673,1 mill. kr. Til tilgjengelighetstiltak og forsøk med

kollektivtransport i distriktene er det foreslått henholdsvis 45,8 mill. kr og 25 mill. kr, mens det er avsatt 10 mill. kr i 2013 til det toårige forsøket som startet i 2012, om et forbedret TT-tilbud for brukere med særlige behov. Det foreslås å avsette

inntil 5 mill. kr til forvaltning av systemer for elektronisk billettering.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I tråd med dette og i samsvar med Klimaforliket, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012), foreslås det avsatt 673,1 mill. kr til belønningsordningen i 2013 som er en økning på 262,1 mill. kr, eller vel 63,8 pst. fra saldert budsjett 2012.

Det skal være en forutsetning for tildeling av midler at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater. Videre prioriteres byområder som bruker vegprising, differensierte bompengesatser eller andre tiltak med trafikkregulerende effekt.

Samferdselsdepartementet vil justere gjeldende retningslinjer i tråd med dette.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk ble innført i 2004 for å stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for mindre bilbruk og et bedre bymiljø. I tråd med evalueringen av belønningsordningen i 2007 og forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk ble det åpnet for at Samferdselsdepartementet kunne inngå avtaler om tildeling av midler for ordningen for inntil fire år.

Samferdselsdepartementet fikk gjennomført en ny evaluering av ordningen i 2012. Denne ble utført av Urbanet Analyse og Nivi Analyse. Evalueringen viser at utvidelsen fra ettårige til fireårige avtaler har ført til en vridning mot mer langsiktige tiltak, og da særlig framkommelighetstiltak. Økt fokus på restriktiv virkemiddelbruk blant politikere trekkes også fram som et viktig resultat av ordningen. Det konkluderes med at ordningen med belønningsavtaler bør videreføres, men endres på enkelte punkter. Av foreslåtte endringer kan nevnes – ytterligere økning av økonomiske rammer, lengre avtaleperioder, for eksempel 10 år, samt at ordningen bør sees i sammenheng med bypakker. Samferdselsdepartementet vil gå igjennom resultatene fra evalueringen og vurdere hvordan de kan følges opp videre.

Avtalene mellom departementet og byområdene/fylkeskommunene er sammensatte og inneholder en rekke areal- og transportpolitiske tiltak. Redusert personbiltrafikk er hovedmålet i alle

avtalene, og en større del av reisene skal gjøres med kollektivtransport, på sykkel eller til fots. Før nye midler tildeles, rapporteres det til Samferdselsdepartementet om oppnådde resultater og virkemiddelbruk.

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), og i 2011 med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

En stor del av belønningsmidlene har i 2011 blitt brukt til å øke driftstilbudet gjennom takstendringer, frekvensøkninger med mer. Midlene ble utbetalt i tråd med avtalene. De første fireårige avtalene løper ut i 2012. Det er derfor for tidlig å si noe om måloppnåelsen i avtaleperioden.

I tillegg til å videreføre allerede inngåtte avtaler er det i 2013 aktuelt å fornye avtaler som løper ut i 2012, og inngå avtaler med nye byområder.

Av de fireårige avtalene er det to som også gjelder i 2013. Forutsatt at byområdene overholder avtalen, legges det opp til å tildele Buskerudbyen 100 mill. kr og Bergen/Hordaland 168 mill. kr i 2013. Avtalene med Trondheim og Kristiansand løper ut i 2012, men begge ønsker å forlenge avtalene med Samferdselsdepartementet. Videre er det flere byer som har søkt om belønningsmidler og om å delta i ordningen, herunder Nedre Glommaregionen, Grenland og Oslo. Disse søknadene vil bli vurdert bl.a. på grunnlag av forutsetningene i Klimaforliket, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012).

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde ble innført i 2006.

Det foreslås avsatt 45,8 mill. kr til ordningen.

Tilskuddet delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etaters og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Formålet med ordningen er raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører i arbeidet med å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Ordningen bidrar til styrket samarbeid mellom forvaltningsnivåer og gir en kvalitetsheving av infra-

strukturen langs fylkeskommunal og kommunal veg.

Fylkeskommuner og kommuner som deltar i prosjektet «K1 Nasjonalt utviklingsprosjekt for universell utforming i fylker og kommuner», som koordineres av Miljøverndepartementet, kan søke. Det er også åpnet for at andre kommuner kan søke om midler.

Det kan søkes om midler til tiltak innenfor områdene oppgradering av infrastruktur, informasjon og planlegging. Målene med tiltakene skal være å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler og bidra til universell utforming av hele reisekjeder. Det gis prioritet til tiltak på kollektivstrekninger med mange passasjerer, bl.a. til knutepunkt og oppgradering av holdeplasser for buss, T-bane og trikk.

Samferdselsdepartementet tildeler midler til kommuner og fylkeskommuner etter forslag fra Statens vegvesen som vurderer mottatte søknader. I 2011 ble det tildelt midler til 43 tiltak i 39 fylkeskommuner og kommuner. En vesentlig del av disse midlene gikk til å planlegge og å gjennomføre oppgradering av holdeplasser langs kommunal og fylkeskommunal veg. Det ble også gitt midler til tiltak som å planlegge og gjennomføre oppgradering av trikkeholdeplasser i Oslo, elektronisk ruteinformasjon i Larvik, planlegging av kollektivknutepunkt på Voss, kartlegging av bussholdeplasser i Ullensaker, oppgradering av gateterminal i Bodø og utbedring av atkomst til Asker stasjon.

Samarbeid og helhetlig planlegging gir resultater. Vest-Agder fylkeskommune har med sine samarbeidspartnere f.eks. arbeidet systematisk med å oppgradere busstilbudet. De har fått tildelt tilskudd til tiltak på holdeplasser og terminaler over flere år. Samtidig har fylkeskommunen satset på å gjøre bussmateriellet universelt utformet. Samlet har dette i 2011 ført til at 60 pst. av alle passasjerer og 50 pst. av alle TT-brukere har tilgang til et busstilbud i Kristiansand. Systematisk oppgradering av holdeplasser bl.a. med støtte fra ordningen skjer også i flere andre byområder f.eks. i Trondheim, Oslo og Grenland.

I 2012 er det tildelt midler til 40 tiltak i 35 fylkeskommuner og kommuner. Basert på utvalgte tiltak fra 2011 og 2012 gjennomfører Vegdirektoratet nå en evaluering av ordningen. Rapporten vil bli ferdig i 2012. Evalueringen skal vurdere hva slags effekt tiltakene gir for kollektivtrafikantene, både trafikanter med og uten funksjonsnedsettelse, og om ordningen har ført til endrede reisevaner.

Ordningen er lagt opp slik at tilskudd utbetales etter at tiltakene er gjennomført, og Statens vegvesen har kontrollert at de er utført som forutsatt. Det er til dels stor variasjon i størrelsen på tiltakene. Flere av de som får tildelt midler, klarer ikke å fullføre prosjektene i året de har fått tildelt tilskudd. Dette skyldes bl.a. tidkrevende anbudsprosesser, mangel på planressurser i kommunene og at tiltakene ved prosjektering viser seg å utløse behov for nye reguleringsplaner og/eller detaljplaner.

Det er iverksatt flere tiltak for å oppnå bedre framdrift for tiltakene som tildeles midler, og som vil sikre at en større del av bevilgningen faktisk brukes i det året den bevilges. Søknadsprosessen er lagt om. Det er økte krav til framdriftsplaner. Godkjent reguleringsplan skal foreligge på søknadstidspunktet der dette er aktuelt. Videre kreves det at tilskuddsmottakerne skal rapportere underveis. Enkle og kostnadseffektive tiltak prioriteres. Søkere som tidligere har vist god gjennomføringsevne, blir til en viss grad prioritert ved fordelingen av midlene. Disse tiltakene, sammen med generell kompetanseheving i fagmiljøene, har bidratt til mer effektiv utnyttelse av midler som stilles til disposisjon.

Kollektivtransport 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, som retter seg mot fylkeskommunene, forutsetter en lokal egenandel på minimum 50 pst.

I perioden 2007–2012 har Samferdselsdepartementet tildelt rundt 111 mill. kr til over 70 kollektivprosjekter over hele landet og med vekt på et mer sammenhengende kollektivtilbud. I 2011 ble det tildelt midler til 49 ulike prosjekter i 14 fylker, med særlig innretting på kollektivknutepunkt og bestillingstransport. Mange av prosjektene er videreført i 2012. Tilbudet er mange steder blitt vesentlig bedret, har gitt trafikkvekst og inngår i dag i det ordinære kollektivtilbudet. Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkene er en viktig del av ordningen. For å bidra til det, arrangerer fylkeskommunene og Samferdselsdepartementet årlige samlinger for saksbehandlere og ledere med ansvar for kollektivtransport i distriktene.

Resultatet av evalueringen av ordningen i 2010 viste at selv om mange brukere var fornøyd med tiltakene, kunne ordningen forbedres ytterligere

ved å bli mer målrettet og langsiktig, jf. omtale i Prop. 1 S (2011–2012). På bakgrunn av evalueringen er det i 2012 lagt vekt på tiltak innrettet mot å styrke koordinering av rutetilbudet og bidra til en mer effektiv samordning med helsesektoren om pasienttransport lokalt.

Ekspressbussrutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. På bakgrunn av en egen rapport om ekspressbussnæringen fra 2011 legges det opp til at tildeling av tilskudd i 2013 innrettes for bedre samordning også mellom lokal kollektivtransport og regionale ekspressbussruter. Dette skal bidra til å gi et bedre tilbud til de reisende og øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Gjennomføring av tiltak som takstamordning og framstilling av felles reiseprodukter vil bygge opp om dette.

Det foreslås å avsette 25 mill. kr til ordningen i 2013.

Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport). TT omfatter i hovedsak fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke, men også i fylkene med det beste TT-tilbudet er det store avvik mellom reiseaktiviteten til de som er avhengig av TT og resten av befolkningen. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og gir et større tilbud til personer med særlige behov, og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

I 2009 ble det satt i gang forsøk med å samordne bestillingstransport og tilrettelagt transport i sju fylkeskommuner. Formålet var å undersøke om et forbedret kollektivtilbud, særlig innen bestillingstransport og serviceruter som alle kan benytte, kunne redusere behovet for TT for «lette» brukere, slik at TT-brukere med særlige behov kunne få et bedre tilbud. Forsøket ble avsluttet og evaluert i 2011. Evalueringen viste at forsøket hadde gitt et bedre kollektivtilbud og forbedringer i mobiliteten for brukere som er i stand til å benytte slike tilbud. TT-brukerne med særlige behov fikk lite utbytte av det.

Fra 2012 har Samferdselsdepartementet satt i gang et nytt forsøk. Dette er rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Midler ble tildelt fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold. Forsøket går over to år. Målet er å gi et

tilbud til TT-brukere med særlige behov, samt å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes egne midler til TT-ordningen. Den enkelte bruker skal ikke tildeles mer enn 200 enkeltreiser i året. Brukerne skal betale egenandel i samsvar med fylkeskommunens regelverk. Forsøket skal evalueres.

Det foreslås avsatt 10 mill. kr for å videreføre ordningen i 2013.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. I dag opplever mange barrierer som følge av utilstrekkelig informasjon og samordning mellom ulike typer billettslag, transportmidler, trafikkselskap og myndighetsområder. For å bidra til å utvikle gode løsninger for nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering, og for å sikre at felles, nasjonale og landsdekkende funksjoner blir ivaretatt, har Samferdselsdepartementet siden 2009 avsatt midler til å innføre en nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering.

I samarbeid med Samferdselsdepartementet, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne etablerte fylkeskommunene, Ruter AS og NSB AS i 2012 et administrasjonsselskap for elektronisk billettering. Selskapet ventes å bidra til reduserte kostnader både ved utbygging og drift av elektroniske billetteringssystemer. Dette legger til rette for å introdusere nye sammenhengende («sømløse») reiseprodukter. Dersom lokale myndigheter eller virksomhetene inngår avtale om det, får de reisende tilgang til billetter som kan benyttes fra dør til dør uavhengig av operatør, transportmiddel eller strekning.

Bruken av elektronisk billettering har kommet lengst i de største byene. Over 1,4 millioner kunder benytter i dag elektroniske reisekort. Samtidig innfører stadig nye fylkeskommuner elektronisk billettering. Parallelt pågår arbeidet med å lansere mobile løsninger der kundene kan kjøpe billett til buss og bane på mobiltelefonen. Vegdirektoratet har i 2012 publisert en nasjonal standard for mobil billettering lokalt. Dette senker terskelen for reisende som ikke har hatt mulighet til å kjøpe billett på forhånd. Samtidig er det et viktig bidrag til å redusere bruken av kontanter ved billettkjøp om bord. Mobil billettering er innført bl.a. av NSB. Etter ferdigstilling av internasjonalt regelverk (arbeid pågår i regi av EU) kan standarden i følge Statens vegvesen bli utvidet til å

omfatte grensekryssende mobil billettering nasjonalt. Potensialet for bruk av elektronisk billettering samlet omfatter om lag 500 millioner reiser i året.

Vegdirektoratet leder arbeidet med å etablere en nasjonal rutedatabase. Arbeidet skjer i samarbeid med fylkeskommunene, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne. De fleste fylkeskommuner og virksomheter har i dag etablert lokale rutedatabaser med trafikkportaler for lokal reiseplanlegging for hvert sitt trafikkområde. Systemer for dataoverføring sentralt er under utvikling og vil bli tatt i bruk i løpet av 2013. Den nasjonale rutedatabasen skal inneholde et kvalitetssikret datagrunnlag som gjør det mulig å produsere publikumsrettede trafikkportaler og reiseplanleggingstjenester også regionalt og nasjonalt. Databasens tekniske infrastruktur vil bli ferdigstilt i 2013 og skal være i operativ drift når grunnlagsdata av tilstrekkelig kvalitet foreligger. Vegdirektoratet vil i samarbeid med lokale myndigheter vurdere om felles forvaltning av rutedatabasen kan finne sted i regi av samme selskap som for administrasjonen av elektronisk billettering.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende, jf. nærmere definisjon nedenfor, og for godstransport nord for Tromsø. Det foreslås å bevilge 773,9 mill. kr i 2013.

Gjeldende avtale er inngått med Hurtigruten ASA for perioden 2012–2019 etter anbudskonkurranse og erstatter forrige avtale som opprinnelig ble inngått for perioden 2005–2012. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele kontraktsperioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av avtaleperioden. Avtalen sikrer daglige seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom. Krav til minimumskapasitet er redusert i forhold til den forrige avtalen.

Forpliktelsen i gjeldende avtale for passasjerer omfatter befordring av distansepassasjerer. Dette er reisende som kun kjøper billett for reise på

selvvalgt strekning og består fortrinnsvis av lokale reisende. Fra og med 2012 vil rapportering av statistikken for passasjerer kun omfatte data for distansepassasjerer. Øvrige reisende er i hovedsak turister, som kjøper pakketurer og inngår i den kommersielle virksomheten til Hurtigruten ASA. Begrepet distansepassasjerer er strammet inn og er mindre omfattende enn i den forrige avtalen. Også pakketurer på kortere strekninger enn Bergen – Kirkenes vil nå defineres som øvrige reisende.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer økte med 4,1 pst. fra 2010 til 2011, mens antall distansepassasjerkilometer gikk ned med 4,3 pst. i samme periode. Totalt antall passasjerer befordret i samme periode økte med 0,2 pst., mens antall distansepassasjerer gikk ned med 2,7 pst. I første halvår 2012 viste trafikken målt i antall distansepassasjerkilometer en nedgang på 1,0 pst. sammenliknet med første halvår 2011. Tallet for antall distansepassasjerer viste en nedgang på 1,8 pst. i samme periode. Trafikktallene for første halvår 2011 for distansepassasjerer og distansekilometer er omarbeidet etter definisjon i gjeldende avtale, slik at de kan sammenliknes med tallene for første halvår 2012.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 94,4 pst. i 2011. Dette tallet er basert på antall kansellerte skipsdøgn og er korrigert for uttak av ett skip i vintersesongen 2010/2011 og 2011/2012 i tråd med tilleggsavtalen fra 2008. Innstilte avganger skyldtes i hovedsak nødvendig vedlikehold av skipsflåten.

Etter at EFTAs overvåkingsorgan (ESA) iverksatte gransking av tilleggsavtalen sommeren 2010, ble alle utbetalinger etter tilleggsavtalen fra 2008 stoppet, jf. Prop. 1 S (2010–2011). ESA fattet sitt vedtak 29. juni 2011. Staten og Hurtigruten ASA har brakt spørsmålet om gyldigheten av ESAs vedtak om hva som anses som ulovlig støtte inn for EFTA-domstolen jf. Prop. 1 S (2011–2012). Det har senere vært dialog med ESA om tilbakebetalingsspørsmålet. ESA har åpnet for ytterligere utbetalinger. EFTA-domstolen har hittil ikke fattet dom i saken. Dommen vil også kunne legge føringer på endelig avklaring av kompensasjonsspørsmålet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1350	Jernbaneverket	10 078 738	9 948 200	11 372 700	14,3
1351	Persontransport med tog	2 250 046	2 516 700	2 921 300	16,1
1354	Statens jernbanetilsyn	55 274	75 600	73 700	-2,5
	Sum kategori 21.50	12 384 058	12 540 500	14 367 700	14,6

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
4350	Jernbaneverket	728 753	630 800	654 600	3,8
4354	Statens jernbanetilsyn	990	14 500	15 000	3,4
5611	Aksjer i NSB AS	146 500	76 000	176 000	131,6
5623	Aksjer i Baneservice AS	2 200	5 300		-100,0
	Sum kategori 21.50	878 443	726 600	845 600	16,4

Hovedmålene for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringen arbeider for at jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet og forbedring av driftsstabilitet i togtrafikken er prioritert. Dette er også i samsvar med klimameldingen og Stortingets behandling av denne, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor jernbane omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn, eierstyring av NSB AS og Baneservice AS og kjøp av persontransporttjenester med tog.

Jernbanen er et av regjeringens hovedsatsingsområder i statsbudsjettet for 2013. Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag

14,4 mrd. kr, en økning på om lag 1,8 mrd. kr eller 14,6 pst. fra saldert budsjett 2012. Med bakgrunn i inngått kjøpsavtale 2012–2017 mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om kjøp av persontransporttjenester med tog og NSBs anskaffelse av 50 nye togsett er det foreslått en betydelig økning av bevilgningene til kjøp av persontransporttjenester med tog. Regjeringens jernbansatsing må sees i sammenheng med stor befolkningsvekst i de store byområdene og behovet for å vri mer av reiseaktiviteten over på kollektivtransport. Satsingen på jernbaneinfrastrukturen og økt kjøp av persontransport med tog med gradvis innfasing av 50 nye togsett, er viktige deler av tilretteleggingen for bedre togtilbud i Østlandsområdet.

Til Jernbaneverket foreslås bevilget 11 372,7 mill. kr i 2013 som er en økning på om lag 1,4

mrd. kr eller 14,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2012. Den store økningen går i hovedsak til å holde framdriften i pågående investeringer, planlegging av nye investeringer og planlegging og prosjektering av nytt dobbeltspor Oslo–Ski med sikte på mulig oppstart i 2014. Til kjøp av persontransport med tog foreslås bevilget 2 921,3 mill. kr som er en økning på 404,6 mill. kr eller 16,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Til Statens jernbanetilsyn foreslås bevilget 73,7 mill. kr som er en reduksjon på 1,9 mill. kr eller 2,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Reduksjonen i bevilgningen til Statens jernbanetilsyn har sammenheng med at det i 2012 ble bevilget 4,2 mill. kr som en engangsbevilgning til å dekke merutgifter ved overtakelsen av tilsynet med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg.

Det foreslås å ta ut utbytte i 2013 fra NSB AS på 176 mill. kr, mens det foreslås at det ikke tas ut utbytte fra Baneservice AS.

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 i årene framover. 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 kapasiteten i rushtiden fullt utnyttet på de trafikkunge strekningene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det derfor lagt opp til å øke investeringene på jernbanenettet betydelig. For å nå målene for jernbanen har regjeringen prioritert forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken, utvidet kapasitet og redusert reisetid. I tillegg er det lagt vekt på å oppgradere stasjoner og holdeplasser på hele det nasjonale jernbanenettet. Regjeringens innsats har gitt resultater, men mye gjenstår. Nye utfordringer, ikke minst som følge av klimaendringer, vil i årene framover også kreve en betydelig innsats for å utvikle en mer robust infrastruktur.

Et viktig konkurransefortrinn for togtransport er å være et forutsigbart og regelmessig tilbud av god transportkapasitet mellom store knutepunkter. Dette gjelder både for persontransport og godstransport. Når transportbrukerne opplever toget som uforutsigbart, utnyttes ikke dette fortrinnet. Toget taper omdømme og kunder, og kundene taper tid og utsettes for unødvendig usikkerhet. Derfor prioriteres tiltak for å bedre punktlig-

het, regularitet og oppetid i jernbanenettet og i togtrafikken. Det er spesielt viktig å redusere eller fjerne de underliggende årsakene til systematiske trafikkavvik i togtransporten.

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra vegtransport og med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. I regjeringens budsjettforslag prioriteres derfor en stor del av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot IC-strekningene på Vestfoldbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen. Annen lokal-, nær- og regiontrafikk drives med et rutetilbud som er best mulig tilpasset etterspørselen.

Godstransport med jernbane har et relativt konkurransefortrinn ved transport av store og regelmessige volumer over lange avstander. For å bedre framkommeligheten for godstransport prioriteres investeringer i terminaler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor og forsterket banestrømforsyning. For å bedre driftsstabiliteten og oppetiden i infrastrukturen prioriteres vedlikehold og fornyelse.

Transportpolitikken bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. Målet er at jernbanetransporten ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller materiell. Det pågår et vedvarende forbedringsarbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbanen. Hensynet til bedre sikkerhet ivaretas gjennomgående fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Overføring av transport fra veg til jernbane kan bidra til økt sikkerhetsnivå for transportvirksomheten samlet sett.

Flere togselskaper konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. Det er derfor viktig å sikre en best mulig 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. På jernbanenettet er det et samspill og en avveining mellom trafikk sammensetting (ulike togslag), kapasitetsutnyttelse og framføringshastighet som påvirker den effektive reisetiden, tilbudet av transportkapasitet, foruten punktligheten og regulariteten i togtilbudet.

Det er et mål for regjeringen å bedre framkommeligheten i transportsystemet. For persontransport på jernbane innebærer dette å gjennomføre tiltak som reduserer reisetiden, enten gjen-

nom hastighetsøkning eller frekvensøkning. En utfordring for persontransport med jernbanen er å bedre tilgjengeligheten for alle. Bedre tilgjengelighet og universell utforming vil bidra til at nye grupper kan benytte togtilbudet, samtidig som det øker kvaliteten for alle togpassasjerene. Stor variasjon i standard og utforming av infrastruktur og togmateriell gjør det krevende å forbedre spillet mellom togmateriell og infrastruktur. Økt standardisering av utformingen av både infrastruktur og togmateriell vil bidra til å oppnå bedre tilgjengelighet og universell utforming. Dette er et omfattende og langsiktig arbeid.

Fram til 2008 var det over flere år sterk vekst både i person- og godstransport med jernbane. Som følge av lavkonjunkturen etter finanskrisen i 2008/2009 og perioder med store driftsproblemer i togtrafikken, har passasjerveksten stagnert og mengden transportert gods er redusert. Spesielt for godstransporten på jernbane har det de siste årene vært store utfordringer som har resultert i en svak trafikktvikling og dårlig lønnsomhet. Dårlig regularitet i togframføringen har vært en viktig del av forklaringen. Godstransport med tog er særlig følsom for dårlig regularitet og større driftsavbrudd. Det er ofte vanskelig å etablere alternativ transport og alternative kjøreveger er ofte ikke tilgjengelige. I 2011 og 2012 har det vært store driftsavbrudd som følge av ras og flom. Klimaendringene med økt omfang av flom og ras blir en stor utfordring for jernbanetransporten i årene framover. Mange og hyppige driftsavbrudd i togtrafikken er også en belastning for togbrukerne. Den oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles under driftsavvik, er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Jernbaneverket og togselskapene samarbeider om bedre kunde- og trafikkinformasjon, og det er satt i gang en rekke forbedringstiltak. Videre har den dårlige regulariteten i jernbanetransporten påført samfunnet kostnader i form av tidstap ved at passasjerer og gods ikke kommer fram som planlagt.

Til tross for en rekke forbedringer er tilstanden på store deler av dagens jernbanenett fortsatt ikke god nok. For å levere et tilfredsstillende togtilbud med høy punktlighet og regularitet kreves det først og fremst en forsterket innsats til vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Dette er spesielt viktig i Oslo-området hvor avvik ofte forplanter seg til øvrige deler av jernbanenettet. Den store innsatsen med å ruste opp infrastrukturen i Oslo-området gir nå synlige positive effekter. Fornyelsen av innerstrekningene rundt Oslo vil videreføres i 2013.

NSB AS har bestilt 50 nye togsett som gradvis fases inn i trafikk fra 2012. Dette vil gi økt setekapasitet i togtrafikken på Østlandet. Behovet for økt persontransportkapasitet med tog må løses samtidig som driftsstabiliteten på jernbanenettet må forbedres. Det er de siste årene satset betydelig på å øke standarden i det sentrale jernbanenettet, samtidig som det gjennomføres omfattende tiltak i infrastrukturen for å legge til rette for en mer optimalisert produksjon av persontransportkapasitet med tog i hele Østlandsområdet. De største ruteendringene fra desember 2012 vil være omlegging til et enklere ruteopplegg med jevn frekvens, bedre forutsigbarhet og nytt materiell som skal gi bedre punktlighet og regularitet. Dette er første trinn i en gradvis innføring av et bedre togtilbud på Østlandsområdet fra desember 2014.

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det gjort betydelige endringer i planforutsetningene, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteén gikk inn for at de planlagte utbyggingene av IC-strekningene skal vurderes bygd for 250 km/t eller høyere hastighet. Samferdselsdepartementet har dessuten lagt opp til at det skal vurderes mer sammenhengende utbygging og at det bygges dobbeltspor i stedet for enkeltspor på enkelte prosjekter. Etter framlegget av Nasjonal transportplan 2010–2019 har det dessuten vist seg å være behov for å satse betydelig mer på drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen enn det som ble lagt til grunn i meldingen. I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 har det vært behov for å balansere framdriften i planlegging, prosjektering og utbygging av de store prosjektene med en rasjonell gjennomføring, i forhold til bindingene for framtidige budsjetterminer.

Tilstrekkelig kapasitet, kompetanse og kontinuitet innenfor jernbanefagene er en stor utfordring for jernbanesektoren. Flere viktige faggrupper har en overvekt av arbeidstakere som er i ferd med å nå pensjonsalderen. Samtidig er det i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til et økt aktivitetsnivå, og bevilgningene til jernbaneformål har økt de siste årene. For å nå målene for jernbanen er det derfor viktig å rekruttere og videreutvikle tilstrekkelig ny kapasitet og kompetanse innenfor jernbanefagene, særlig gjelder det signalfag.

Resultatrapport 2011

Rapporten er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målområdene er knyttet til framkommelighet (herunder trafikktut-

vikling og punktlighet, reisetider, oppetid og regularitet), sikkerhet, miljø og universell utforming. Utgangspunktet er at bevilgningene til jernbaneformål skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte

og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenet- tet og togtilbudet.

Resultatmatrisen under oppsummerer målopp- nåelsen for Jernbaneverket i 2011 i henhold til mål- og resultatstyringssystemet for etaten.

Tabell 3.6 Resultater 2011

Parameter	Resultat 2010	Resultat 2011	Mål 2011	Mål 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet¹</i>					
Antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,2	5,8	6,0	5,6	4,2
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	212	255	200	183	139
Antall hendelser med personskade gj.sn. siste 3 år	206	249	195	177	135
<i>Punktligheit</i>					
Oppetid i pst.	98,7	98,5	98,8	99,2	99,3
Regularitet i pst.	98,5	97,6	98,5	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	64	68	67	71	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,7	3,3	3,7	3,8	4,5
<i>Økonomi</i>					
Fornyelsesgrad (regnskap i pst. av budsjett) ²	109		100	100	100

¹ Alle sikkerhetsmålene har utgangspunkt i 4,5 pst. årlig forbedring.

² Fornyelsesgrad er faktisk årlig regnskapsført fornyelse i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2010–2019, inkl. Oslo-prosjektet.

Målet for reduksjon av antall drepte ble oppnådd i 2011. Det vises til egen omtale av sikkerhet ned- enfor.

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet i togtrafikken er høy oppetid i infrastrukturen slik at den er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Målene for driftsstabiliteten i tog- trafikken for 2011 ble ikke nådd. Oppetiden i jern- baneinfrastrukturen i 2011 var på 98,5 pst. Regula- riteten i 2011 var 97,6 pst. Det var en positiv utvik- ling av punktlighet, regularitet og oppetid i trafikk- avviklingen fra andre halvår 2011 til første halvår 2012. Den økte satsingen på vedlikehold og forny- else av infrastrukturen de siste årene og framover skal bidra til å nå de fastsatte målene for punktlig- het og regularitet i togtrafikken.

Kundenes tilfredshet med Jernbaneverket måles både i NSBs kundetilfredshetsmåling, og Jernbaneverkets egen brukerundersøkelse blant togselskapene. Målene gir indikasjoner på utvik- lingen i Jernbaneverkets omdømme blant togsel- skapene og togbrukerne. Resultatene fra NSBs kundeundersøkelse samvarierer sterkt med utvik- lingen i punktligheten og regulariteten i togtrafik-

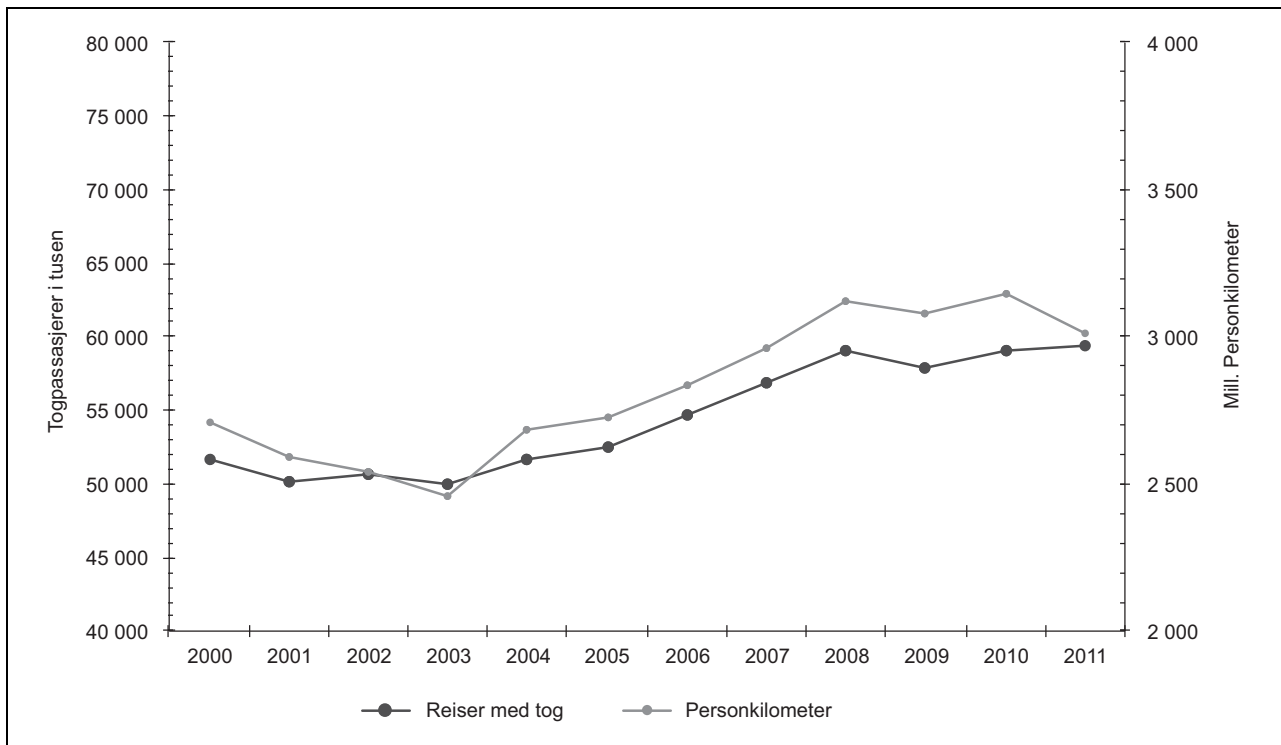
ken. Dette understreker betydningen av å priori- tere innsats for økt driftsstabilitet i togtrafikken.

Framkommelighet

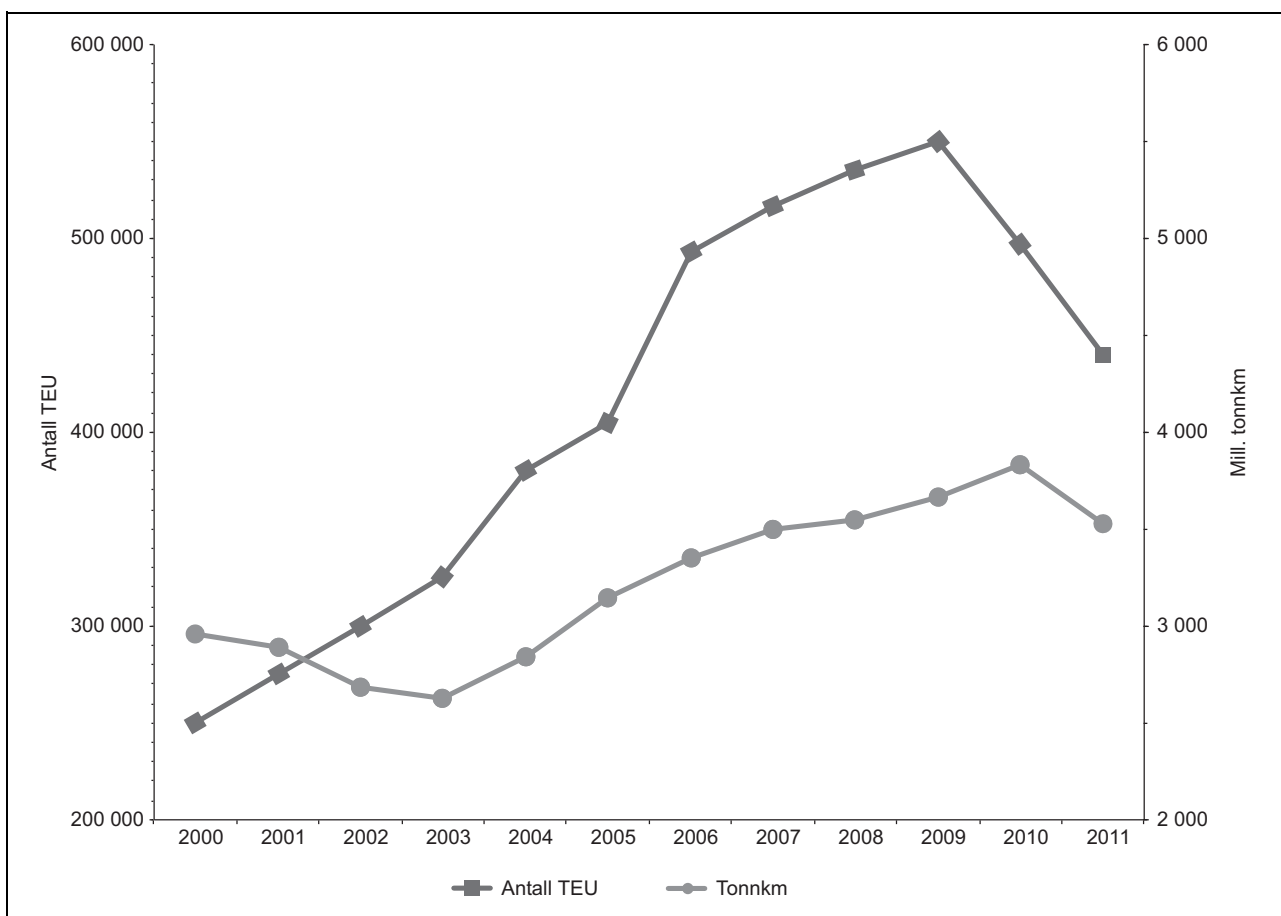
Trafikkutvikling

Figur 3.4 gir en oversikt over utviklingen i person- trafikk på jernbanen i perioden 2000–2011, målt i antall reiser med tog og antall personkilometer (transportarbeidet). Samlet for perioden fra 2001 til 2011 har det vært en vekst i antall togreiser på 18,3 pst. og en vekst i personkilometer på 16,2 pst. Fra 2006 til 2011 var det en vekst i antall reiser med 8,6 pst. og personkilometer med 6,4 pst. Siden 2008 har utviklingen i personkilometer og antall passasjerer vært mer ujevn. Fra 2008 til 2009 falt både antall reiser og transportarbeidet noe, mens det fra 2009 til 2011 igjen var vekst i antall passasjerer.

I 2011 var det i alt 59,4 mill. togpassasjerer og det ble utført 3 013 mill. personkilometer med jernbane. I 2011 hadde NSB om lag 52,5 mill. tog- passasjerer og Flytoget hadde om lag 5,9 mill. pas- sasjerer.



Figur 3.4 Antall personkilometer og antall reiser



Figur 3.5 Utvikling i godstransport på bane i TEUs og tonnkilometer

I statens kjøp av persontransporttjenester med tog fra NSB AS er tilbudet av setekapasitet det viktigste tiltaket for å legge til rette for økt persontransport med tog. NSB skal i den nye avtaleperioden 2012–2017 årlig opprettholde eller øke den totale setekapasiteten pr time sammenliknet med setekapasiteten ved inngangen til avtaleperioden. Kravene er ytterligere spesifisert for rushtidsperiodene for nærtrafikken i Oslo og InterCity-trafikken. Dette er gjort for å opprettholde setekapasiteten i disse kritiske periodene.

Figur 3.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2000–2011, målt i transportvolum (antall TEU¹) og transportarbeid (mill. tonnkilometer). Utviklingen med til dels sterk vekst i volum og en mindre vekst i transportarbeidet skyldes i stor grad CargoNet AS sin omlegging av godstransporten med sterk satsing på kombinerttransport. Samlet for perioden 2001–2011 var det en vekst i transportarbeidet på 18,3

¹ TEU for årene 2009–2011 omfatter transportvolum fra CargoNet AS, Hector Rail AB og Green Cargo AB, men ikke Cargolink AS.

pst., mens veksten i transportvolum i perioden 2000–2011 var 104,4 pst. Finanskrisen i 2008 bidro til et fall i transportvolum i perioden 2009–2011, mens transportarbeidet hadde en svak vekst til 2010. Den dårlige driftsstabiliteten og mange driftsavbrudd har bidratt til den negative trafikkutviklingen som er særlig synlig i 2011.

Punktlighet, oppetid og regularitet

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at jernbanetrafikken kan gjennomføres i henhold til fastsatte punktlighetsmål. Målet for punktlighet for alle person- og godstog er 90 pst., unntatt for Flytoget hvor målet er 95 pst.

Punktligheten i togtrafikken angis som prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene i rute om avviket ikke er større enn 3:59 minutter sammenliknet med rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser ut over 5:59 minutter.

Tabell 3.7 Punktlighetsutvikling

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Første halvår 2012
<i>Persontog:</i>								
Nærtrafikk Oslo	91	86	87	85	85	85	88	90
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	94	91	90	84	88	89	91	91
Gardermobanen/Flytoget	97	96	96	96	94	92	94	96
Mellomdistanse	90	87	88	84	82	77	80	82
Langdistanse	90	87	84	83	72	80	79	80
<i>Godstog:</i>								
CargoNet	83	78	78	77	78	69	76	81
Oppetid i infrastrukturen	99,3	98,9	98,8	98,5	98,5	98,4	98,5	98,8
Regularitet		98,7	98,0	98,0	97,9	97,6	97,6	98,1

I perioden 2008–2010 var det en negativ utvikling i punktligheten og regulariteten, og målene ble ikke nådd. Etter en svært dårlig start på 2011 ble resultatet bedret i det siste halvåret. Den positive utviklingen har fortsatt gjennom første halvdel av 2012. Særlig nærtrafikken i Oslo-området har hatt positiv utvikling i punktligheten. Også punktlighetsutviklingen på Flytogets ankomst til Gardermoen er god. Dette indikerer at de seneste års oppgradering av infrastrukturen, og da særlig den store innsatsen for å ruste opp infrastrukturen i

og rundt Oslo, gir effekt. Generelt har omfanget av punktlighetsforstyrrende feil i infrastrukturen blitt vesentlig mindre, bl.a. ved at underliggende årsaker til signalfeil er betydelig redusert. Åpningen av flere spor på Drammensbanen er en annen viktig årsak til at trafikken går bedre i Oslo-området. I tillegg har togselskapene oppnådd gode resultater med sine punktlighetsforbedrende tiltak.

Nye utfordringer knyttet til mer ekstremvær fører til store skader på infrastrukturen, med

påfølgende driftsavbrudd og negativ virkning på oppetiden og regulariteten. Flere tilfeller av ras og flom i 2011 og 2012 har skapt problemer i trafikkavviklingen. Punktligheten for godstog har likevel blitt vesentlig bedret hittil i 2012, men er fortsatt godt under målet på 90 pst. Det blir derfor gjennomført punktlighetsforbedrende prosjekter spesielt rettet mot godstogtrafikken.

Regulariteten viser andelen av togene som kjøres i henhold til plan. Det langsiktige målet for regularitet er at minst 99 pst. av togene skal gå som planlagt. Etappemålet for 2010 og 2011 var 98,5 pst. Regulariteten endte begge årene på 97,6 pst. Resultatoppnåelsen er bedret så langt i 2012 med en regularitet i første halvår på 98,1 pst.

Den svake utviklingen i regulariteten skyldes i stor grad flere og mer omfattende driftsavbrudd som følge av ekstremvær med ras og flom. Fra 2010 til 2012 økte ras og flom som årsak til driftsavbrudd med hele 885 pst., og var årsaken til om lag en fjerdedel av innstillingene. Utviklingen har fortsatt i 2012, med 18 pst. flere innstilte tog på grunn av ekstremvær sammenliknet med første halvår 2011. Videre har det i første halvår 2012 vært en dobling i antall innstillinger på grunn av uhell og påkjørsler, samt andre uønskede hendelser.

Målrettede tiltak mot feil i infrastrukturen har gitt resultater. Antall innstillinger på grunn av banefeil var 60 pst. lavere i 2011 enn i 2010 og var 18 pst. lavere i første halvår i 2012 sammenliknet med 2011. Togselskapene hadde 58 pst. færre innstilte tog fra 2010 til 2011, en utvikling som har fortsatt inn i 2012. Feil på signal- og sikringsanlegget er også en viktig årsak til feil i infrastrukturen og førte til 60 pst. flere innstillinger i 2011 enn i 2010. Som følge av innsatsen rettet mot denne typen feil ser utviklingen ut til å ha snudd. I første halvår i 2012 var det 70 pst. færre innstillinger på grunn av feil i signal- og sikringsanlegg sammenliknet med første halvår i 2011. Dette er det laveste antall forsinkelsestimer grunnet feil i signal og sikringsanlegg siden før 2007.

Punktligheit og regularitet i togtrafikken er viktige elementer i Samferdselsdepartementets kjøp av persontransporttjenester med tog. Avtalene med togselskapene legger til grunn punktlighetsmål på 90 pst. og i kjøpsavtalen med NSB AS er det lagt til grunn et regularitetsmål på 99,1 pst. Avtalen pålegger NSB å sørge for at selskapets forsinkelsestimer ikke overstiger nivået for 2011 gjennom hele avtaleperioden 2012–2017.

For å redusere antall forsinkelsestimer og antall innstilte tog i vinterperioden ble det i 2010 og 2011 gjennomført mange tiltak for å forbedre

vinterberedskapen, bl.a. flere mannskaper til å rydde snø fra spor og plattformer, nye snøryddingsmaskiner, mer varme og vakthold ved sporveksler, nye sporveksler og oppgradert infrastruktur gjennom Oslo. Forbedret vinterberedskap ble videreført i 2011/-12. Snø og kulde påvirket punktligheten og regulariteten i mindre grad vinteren 2011/-12 enn i foregående vinterperioder.

Reisetider

På strekningen Oslo–Tønsberg ble dobbeltsporstrekingene Lysaker–Sandvika og Tønsberg–Barkåker åpnet i 2011. De nye anleggene reduserer kjøretiden med 12 minutter fra Oslo til Tønsberg og sju minutter andre vegen ved ruteendring desember 2012. Framføringstiden Oslo–Lillehammer får økt reisetid med seks minutter for det raskeste toget som er fjerntoget Oslo–Trondheim. Det skyldes innfasing av ny grunnrute med høyere prioritering av IC-togene Oslo–Lillehammer. De nye togsettene (Flirt) kjøres på Gardermobanen med høyere hastighet og dette gir en besparelse på tre minutter for IC-toget Oslo–Lillehammer. Gevingåsen tunnel ble ferdig i 2011 og kan isolert sett gi 2–4 minutter mindre kjøretid mellom Trondheim og Hell/Værnes avhengig av togslag og trafikk sammensettingen. På grunn av alle begrensingene for effektiv togframføring som følge av en lang enkeltsporet bane, oppnås kun to minutter reisetidsreduksjon på strekningen Trondheim–Bodø.

Sikkerhet

Nullvisjonen ligger til grunn for målfastsettelse og prioritering av sikkerheten på jernbanen. Det langsiktige målet er at jernbanetransport ikke skal føre til drepte eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det målsatt en gjennomsnittlig årlig forbedring på minimum 4,5 pst. drepte og skadde. I perioden 1992–2011 omkom i gjennomsnitt 5,8 personer i året i Norge, som er innenfor målkra- vet. Tallet omfatter passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. I 2011 omkom seks personer i ulykker i tilknytning til jernbanen. I første halvår 2012 omkom to personer i ulykker. Politiet etterforsker alle ulykkene.

For å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen kreves det et systematisk og målrettet arbeid. Identifisering av nye risikoforhold som ligger latent eller er i utvikling, f.eks. knyttet til klimapåvirkning, er en viktig del av dette. Jernbane-

verket har de siste årene lagt stor vekt på å utvikle virksomhetens sikkerhetskultur. Dette har bl.a. resultert i en markant økt rapportering av uønskede hendelser og muligheter til forbedringer. Denne utviklingen har fortsatt. Videre har en bedre sikkerhetskultur i Jernbaneverket bidratt til økt rapporteringsgrad for mindre uhell og lette skader. Statens jernbanetilsyn ga Jernbaneverket fornyet sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter fra 1. juli 2012. Det er viktig å videreføre arbeidet med sikkerhetskultur og -styring i Jernbaneverket.

Statens jernbanetilsyn har gjennomført revisjoner på jernbaneanrådet som viser at sikkerhetsstyringen kan forbedres i alle selskapene som er revidert/observert. Omfanget av saker knyttet til tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og infrastruktur har økt og noe lav kapasitet i tilsynet på dette området har vært en utfordring. Saksbehandlingsskapasiteten i Statens jernbanetilsyn har de siste årene vært anstrengt, men i løpet av 2011 og første halvår i 2012 har situasjonen blitt bedre og kapasiteten er på nivå med det som kreves for normal drift.

Kundetilfredshet

Jernbaneverket hadde i 2011 en kundetilfredshet i NSBs kundeundersøkelse på 68 av 100 poeng, en forbedring på seks poeng fra 2010 og ett poeng bedre enn målet.

Vinteren 2009/-10 var en periode med svak punktlighet og regularitet i jernbanenettet. Dette førte til misnøye hos de reisende, spesielt knyttet til mangelfull informasjon i avvikssituasjoner. Bedre punktlighet, avvikshåndtering og publikumsinformasjon siden andre halvår i 2010 har gitt positive resultater, med en tydelig bedring i Jernbaneverkets kundetilfredshet.

Også togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i etatens egen brukerundersøkelse. Disse målingene har vist en negativ trend siden 2009. Jernbaneverket arbeider med å snu utviklingen, bl.a. med økt involvering og tettere samhandling mellom etaten og togselskapene.

Miljø og klima

Jernbaneverkets forbruk av fossile energikilder er relativt stabilt. Det var en svak nedgang i strømforbruket i 2011 og i første halvår 2012, som i hovedsak skyldes en relativt mild vinter. Justert for klimatiske forhold (temperatur og nedbør) økte strømforbruket sammenliknet med 2008. Som en del av Jernbaneverkets arbeid med ener-

giøkonomisering ble det i 2011 igangsatt et større arbeid for å kartlegge strømforbruket, systematisere innsatsen og innføre energiledelse. Gjennomførte energiøkonomiseringstiltak i 2011 var bl.a. installasjon av varmeregulering i sporveksler og utskifting av gammel energikrevende belysning med ny energisparende lysdiodebelysning.

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å redusere støyplager gjennom avbøtende tiltak. Støyplageindeksen fra 2010 viser en reduksjon på over 30 pst. sammenliknet med 1999. Jernbanen har dermed allerede oppfylt sin del av det nasjonale målet for støyplageindeksen. I 2011 ble det gjennomført skinnesliping på om lag 400 km av jernbanenettet, hvorav om lag 20 pst. som støytilltak i tettbygde strøk. Et tilsvarende aktivitetsnivå planlegges for 2013. Skinnesliping har også positive virkninger for sporkvaliteten, togoperatørens utgifter til drift og vedlikehold og togpassasjerens komfort.

Jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2013, medfører ikke inngrep i eller nærføring til nasjonalpark og landskapsvernområder eller naturreservat. Ingen prosjekter er dermed vurdert å ha særlige negative konsekvenser for naturmiljø.

I 2011 har Jernbaneverket registrert 474 steder hvor det kan være konflikt mellom jernbanenettet og biologisk mangfold. Konfliktene skyldes vanligvis bruk av plantevernmidler i terrenget langs jernbanetraseene for vegetasjonskontroll. Ingen nyanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2013, har hatt inngrep i eller nærføring til kulturmiljø og fører heller ikke til at kulturminner går tapt eller får redusert kvalitet. Det er heller ingen viktige kulturlandskap som i perioden får redusert verdien vesentlig som følge av nyanlegg.

I perioden 2010–2013 vil det bli beslaglagt 60 dekar dyrket jord til jernbaneformål. For øvrig ventes ingen inngrep i naturreservat eller viktige naturmiljøer i perioden.

Universell utforming

Ett av hovedmålene i Nasjonal Transportplan 2010–2019 er å gjøre kollektivtransporten universell utformet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye stasjoner. For eksisterende stasjoner er strategien å oppgradere for å oppnå bedre tilgjengelighet, om ikke nødvendigvis full universell utforming. Ved tilpasning av eksisterende infrastruktur er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, topografi mv. Kravene til tilgjengelig-

het er lavere enn kravene til universell utforming og sees som et delmål på veien mot universell utforming. Nesten 30 pst. av togstasjonene er nå tilgjengelige for alle.

I perioden 2010–2011 ble Stange stasjon, Nydalen stasjon og Lilleby stasjon ferdigstilt med plattformforlengelser og andre tiltak for bedre til-

gjengelighet. I 2012 ferdigstilles tiltak for bedre tilgjengelighet på Hanaborg stasjon, Furumo holdeplass (Harestua), Råde (fase 1), Lier holdeplass, Heggedal stasjon, Spikkestad stasjon, Lilleby holdeplass, Valnesfjord holdeplass, Vaksdal stasjon, Moelv stasjon, Marnardal stasjon og Nodeland stasjon.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2011	¹ Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 586 514	5 185 600	5 186 700
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	89 306	92 000	98 000
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 073 880	4 395 600	5 261 000
31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	298 728	275 000	827 000
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	30 310		
Sum kap. 1350		10 078 738	9 948 200	11 372 700

¹ I Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012) ble kap. 1350, post 23 økt med 200 mill. kr, post 30 med 100 mill. kr og 26,4 mill. kr ble bevilget på post 33.

Det foreslås bevilget 11 372,7 mill. kr i 2013 til Jernbaneverket, en økning på om lag 1,4 mrd. kr eller 14,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2012. Forslaget innebærer at samlet bevilgning til Jernbaneverket i planperioden 2010–2013 har en oppfylleelsesgrad på 103,5 pst. i forhold til den økonomiske planrammen for perioden 2010–2013 i Nasjonal transportplan 2010–2019, eller nærmere 1,4 mrd. kr mer enn planrammen.

Til post 23 Drift og vedlikehold, foreslås det bevilget 5 186,7 mill. kr, som er om lag det samme som i saldert budsjett for 2012. Dette innebærer at det høye aktivitetsnivået på drift og vedlikehold videreføres i 2013. Til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen foreslås det bevilget 98 mill. kr som er en økning på 6,5 pst. fra saldert budsjett 2012.

Samlet til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur, postene 30 og 31, foreslås det bevilget

6 088 mill. kr, som er en økning på om lag 1,4 mrd. kr eller 30,3 pst. fra saldert budsjett 2012. Til post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 5 261 mill. kr og til post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, foreslås det bevilget 827 mill. kr. Viktige jernbaneinvesteringer i 2013 er bl.a. videreføring av en rekke ulike infrastrukturtiltak for å kunne bedre togtilbudet i Østlandsområdet, dobbeltspor Langset–Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanelinje E6), nytt dobbeltspor på strekningen Holm–Holmestrand–Nykirke og nytt dobbeltspor på Farriseidet–Porsgrunn, bygging av nytt signalsystem på Østfoldbanens Østre linje, samt oppgradering av stasjoner og plattformer. I tillegg er det satt av midler til planleggingen av dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad, samt til planlegging og mulig oppstart av Hell–Værnes og Ulriken tunnel.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 3.8 Oppfølging av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013

			(i mill. 2013-kr)						
Kap.	Post	Betegnelsen	Gj.snitt- lig NTP- ramme pr. år for 2010– 2013	Bevilg- ning 2010	Bevilg- ning 2011	Bevilg- ning 2012	Forslag 2013	Diff. mot NTP etter fire år i kr	Oppfølg. av NTP etter fire år i pst.
1350		Jernbaneverket							
	23	Drift og vedlikehold	4 817,1	5 157,5	5 388,0	5 563,3	5 186,7	2 027,1	110,5
	30	Investeringer i linjen	4 368,5	3 971,9	4 055,5	4 599,0	5 261,0	413,5	102,4
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	686,5	207,5	383,3	281,3	827,0	-1 047,0	61,9
Sum kap. 1350			9 872,1	9 336,9	9 826,8	10 443,6	11 274,7	1 393,5	103,5

Oppfølgingen av planrammen for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 er samlet på 103,5 pst. etter fire år. Den samlede økonomiske planrammen for Jernbaneverket i fireårsperioden 2010–2013 er dermed overoppfylt med om lag 1,4 mill. kr.

Som følge av at behovet for drift og vedlikehold ble undervurdert i Nasjonal transportplan 2010–2019 er oppfølgingsgraden i perioden 2010–2013 på 110,5 pst., eller en overoppfylling av planrammen for fireårsperioden med om lag 2,0 mrd. kr.

For jernbaneinvesteringene samlet (postene 30 og 31) er oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 etter fire år i planperioden på 96,9 pst., fordelt med 102,4 pst. på post 30 Investeringer i linjen og 61,9 pst. på post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Endrede planforutsetninger, anstrengt ressursituasjon innen jernbanefag, forsering av prosjektet Holm–Holmestrand–Nykirke, innfasing av nytt togtilbud i Østlandsområdet og økt prioritering av drift og vedlikehold, har medført noen forskyvninger i prioriteringene av en del jernbaneinvesteringer i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Mål og prioriteringer 2013

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2013 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). Forslaget er også i samsvar med Meld. St. 21/Innst.390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Målene for bevilgningene til drift og vedlikehold er å opprettholde og videreutvikle en sikker

og driftsstabil jernbane, ivareta realverdiene i infrastrukturen og legge til rette for å oppnå fastsatte mål for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Bevilgningene til nye investeringer i jernbaneinfrastruktur skal bidra til økt sikkerhet, økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Forslaget til budsjett for drift og vedlikehold for 2013 innebærer at planrammene for drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 er fulgt opp med 110,5 pst., eller om lag 2 mrd. kr mer enn planrammen.

Bevilgningsforslaget til jernbaneinvesteringer (postene 30 og 31) i 2013 innebærer en økning med 1,4 mrd. kr fra saldert budsjett 2012, eller 30,3 pst. Samferdselsdepartementet prioriterer framdriften i pågående prosjekter:

- dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn
- dobbeltspor Langset–Kleverud – Fellesprosjektet Dovrebanen-E6,
- dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke
- Follobanen – prosjektering og grunnerverv
- nytt og bedre togtilbud på Østlandsområdet – Infrastrukturtiltak knyttet til ruteomleggingen og innfasing av nye tog.

Det er videre satt av midler til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter. Utvikling av stasjoner og knutepunkter er prioritert i 2013 med en rekke tiltak for å forlenge plattformer, oppgradere stasjoner, samt en videreføring av prosjektet for bedre kundeinformasjon. Under planlegging og grunnerverv er det bl.a. satt av midler til gjenopptaking av planleggingen av Sandbukta–Moss–Såstad, samt til prosjek-

tering og mulig oppstart av Hell-Værnes og Ulriken tunnel.

Mål- og resultatstyringen av Jernbaneverket er fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019, med resultatmål for 2013 og 2019. Resultatmålene har

2008 som referanseår. Det er satt mål for sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Tabell 3.6 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2010–2019.

Tabell 3.9 Målmatrise

Parameter	NTP Referanse Status i 2008	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet¹</i>				
Antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,9	5,7	5,6	4,2
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	230	191	183	139
Antall hendelser med personskader	223	186	177	135
<i>Punktligheit</i>				
Oppetid i pst.	98,5	98,8	99,2	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,5	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>				
NSBs kundeundersøkelse	64	69	71	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,8	3,8	4,5
Tilgjengelighet	i.t.	97		i.t.
<i>Økonomi</i>				
Fornylsesgrad i pst. ²	i.t.	100	100	100

«i.t.» – ikke tilgjengelig/ikke målsatt

¹ Alle sikkerhetsmålene har utgangspunkt i 4,5 pst. årlig forbedring. Jernbaneverket har revidert definisjonene og registreringene for personskader og hendelser med personskader, slik at disse nå er bedre avgrenset, måltallene og resultatene er justert som følge av dette.

² Fornylsesgrad er faktisk årlig regnskapsført fornyelse i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2010–2019, inkl. Oslo-prosjektet.

Effektivisering

Det stilles krav til kvaliteten på Jernbaneverkets tjenesteproduksjon, økonomiforvaltning og forvaltningen av realkapitalen i jernbanenettet i Nasjonal transportplan 2010–2019, i de årlige statsbudsjettene og i Samferdselsdepartementets etatsstyring. Samferdselsdepartementet legger vekt på at ressursene som tilføres Jernbaneverket utnyttes mest mulig effektivt og at større prosjektrettede aktiviteter skal konkurransenutsettes. Dette omfatter investeringer, mange av tiltakene innenfor fornyelse og deler av forebyggende vedlikehold.

Jernbaneverket har på flere områder utviklet produktivetsindikatorer som etaten bruker til intern sammenlikning og til sammenlikning med andre jernbaneforvaltninger i Europa. Jernbaneverket er i ferd med å utvikle et opplegg for rapportering av produktivetsutviklingen i 2013 til Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket gjennomfører i 2012 og 2013 tiltak for å heve kvaliteten på styringsinformasjon og grunnlags-/regnskaps-

data, samt standardisering og effektivisering av interne prosesser. Jernbaneverket er en mangeartet virksomhet, og det har vist seg krevende å utvikle entydige overordnede indikatorer for etatens effektivitet. Dette henger sammen med at Jernbaneverket ikke har ett entydig resultatmål for hele virksomheten som all ressursinnsatsen skal måles mot.

Bemanning og kompetanseutvikling

De siste årene har det vært utfordringer for Jernbaneverkets kapasitet og faglig kontinuitet innenfor flere av jernbanefagene. Bemanningen innenfor teknologi, sikkerhet, planarbeid og i utbyggingsprosjekter er styrket. Etaten har i 2011 og 2012 rekruttert aktivt for å dekke det høye aktivitetsnivået innenfor jernbanesektoren og møte utfordringene. Innen de tradisjonelle jernbanefagene er det særlig signalområdet hvor det de siste årene har vært gjennomført en offensiv rekruttering. Jernbaneverket hadde 3 885 ansatte pr. 1. juli 2012.

Jernbaneverket har de senere årene hatt et relativt høyt inntak av lærlinger. I 2012 tas det inn 73 lærlinger innen jernbanefagene, og det vil være behov for et stort antall fagarbeidere i årene som kommer. Både for Jernbaneverket og sektoren for øvrig kan det være vanskelig å rekruttere personell på grunn av stor etterspørsel etter samme kompetanse.

For å møte de framtidige utfordringene har Jernbaneverket utarbeidet en ny kompetansestrategi for jernbanefaglig kompetanse, og det er utviklet nye verktøy for planlegging av framtidige behov for kapasitet og kompetanse innenfor de ulike fagområdene. Viktige elementer i strategien er overganger fra gamle til nye standardiserte tek-

niske løsninger (jf. ERTMS), formalisering og standardisering av kompetansekrav og -utvikling. Jernbaneverket vurderer både å effektivisere egne utdanninger innenfor jernbanefagene, hvordan gjennomføringen av læretiden og rammene rundt utdanningen kan effektiviseres, samt oppretting av jernbanefaglige undervisningstilbud på ingeniørhøyskoler m.m. Jernbaneverkets satsing på Norsk Jernbaneskole er også et viktig element i kompetansestrategien. Satsingen omfatter nye undervisningslokaler og jernbanetekniske øvingsanlegg for å legge til rette for økt inntak av lærlinger og økt omfang av etter- og videreutdanning i jernbanesektoren.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i 1000 kr)

Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag	Endring i pst.
	2011	budsjett 2012		
Drift	3 046 250	2 740 600	3 096 700	13,0
Vedlikehold	2 540 264	2 445 000	2 090 000	-14,5
Sum post 23	5 586 514	5 185 600	5 186 700	0,0

Det foreslås bevilget 5 186,7 mill. kr til Jernbaneverkets drift og vedlikehold i 2013. Dette er om lag det samme som i saldert budsjett for 2012 og innebærer en videreføring av det høye aktivitetsnivået innen drift og vedlikehold for perioden 2010–2012. Innenfor forslaget fordeles 3 096,7 mill. kr til drift og 2 090,0 mill. kr til vedlikehold. Dette innebærer at driften i 2013 øker med 356,1 mill. kr eller 13,0 pst. og vedlikeholdet reduseres med 355 mill. kr eller 14,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Det er nødvendig å øke bevilgningen til driften for å ta hensyn til det økte aktivitetsnivået i Jernbaneverket og for å sikre kvaliteten på driften av jernbanenettet.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring, drift av jernbanens infrastruktur, planleggingsoppgaver, samt tekniske og administrative tjenester og funksjoner. I 2013 legges det opp til en betydelig styrking av Jernbaneverkets driftsbudsjett. Det er behov for å øke aktivitetsnivået på flere områder, særlig trafikkstyring, vinterberedskap, modernisering og utvikling av organisasjonen, kompetanseutvikling og rekruttering innen jernbanefagene, kunde-/publikumsinformasjon og plan og utredning.

Samlet sett er det behov for en betydelig styrking og modernisering av driften av Jernbaneverket, slik at etaten kan forvalte sitt ansvar for drift, vedlikehold og utvikling av det nasjonale jernbanenettet på en forsvarlig og effektiv måte. Økt omfang av eksisterende driftsoppgaver, nye oppgaver, økt krav til kvalitet og skjerpet regelverk gir behov for å øke driftsbudsjettet i 2013. Med økt aktivitetsnivå er det også nødvendig å øke satsingen på styring og internkontroll av den samlede virksomheten, samt beredskaps- og sikkerhetsanalyser. Det er et økt behov for ressurser innenfor trafikkstyring, både i tradisjonell trafikkplanlegging og -styring, og i planlegging og gjennomføring av investeringsprosjekter og større vedlikeholdstiltak.

For å bedre vinterdriften i 2010/2011 gjennomførte Jernbaneverket en rekke tiltak, spesielt i Oslo-området. Tiltakene omfatter bl.a. økt beredskap og flere mannskapsressurser, nye snøryddingsmaskiner og oppgradering av sporvekselvarme. Dette er kostnadskrevenne tiltak som har resultert i en bedre trafikkavvikling de siste årene, og som videreføres i 2012 og 2013.

Jernbaneverkets driftsoppgaver består bl.a. av følgende områder:

Drift av infrastruktur omfatter opprydding og oppbygging etter skader og hendelser, vinterdrift og rydding/renhold. I tillegg kommer strømforsyning, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og andre offentlige arealer som er nødvendig for publikum.

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon. Økt nivå på investeringer og fornyelse fører til behov for økt ressursbruk, både til ruteplanlegging og trafikkstyring.

Kundeinformasjon og kundeservice: Jernbaneverket har ansvar for informasjon til kundene på stasjoner, og håndterer kundeforhold ved avvik som omfattes av Serviceerklæringen.

Planleggingsoppgaver – utredninger, hovedplaner, FoU o.l.: I 2013 er det behov for å øke ressursbruken til planlegging i forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2014–2023. Sentrale planleggingsaktiviteter i 2013 vil bl.a. være utredning/planlegging av ny hensettingskapasitet ved ytterligere investering i nytt togmateriell, og utredning/planlegging av videre utbygging av IC-området. Utgifter til reguleringsplaner, detalplaner og byggeplaner for konkrete prosjekter føres på post 30 Investeringer i linjen.

Teknisk og administrativ støtte: Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å effektivisere administrative og tekniske støttefunksjoner. Samtidig har det økte aktivitetsnivået innenfor kompetansebygging, fornyelse og investeringer i linjen, medført følgekostnader på tekniske og administrative områder, herunder kostnader for organisasjonsutvikling, drift og utvikling av IKT-systemer, kontor-drift og energikostnader.

Norsk jernbaneskole utdanner lokomotivførere, skinnetraktorførere, trafikkstyrere og togledere. Jernbaneskolen er et viktig virkemiddel i Jernbaneverkets kompetansestrategi for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge, og for å sikre kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene. Driftsbudsjett omfatter hovedsaklig driften av Lokomotivførerutdanningen, som er en offentlig fagskole. I tillegg tilbyr skolen kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren. I 2013 er det satt av om lag 60 mill. kr til drift av Norsk jernbaneskole.

Norsk Jernbanemuseum har siden 1896 hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og jernbanens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. I 2013 er det satt av om lag 20 mill. kr til drift av jernbanemuseet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet.

Vedlikehold

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i jernbanenettet og trafikkavviklingen. Vedlikeholdet er viktig for å nå målene for oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg vil ha et mindre behov for akutt feilretting og korrektivt vedlikehold. Samtidig fører økt anleggsmasse og økt trafikkmengde til økt ressursbehov for å nå kravene til kvalitet og standard.

Det foreslås avsatt 2 090 mill. kr til vedlikehold i 2013. Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med 310 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 880 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 900 mill. kr til fornyelse av anlegg.

Korrektivt vedlikehold

Korrektivt vedlikehold omfatter utgifter til beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Lav standard på deler av infrastrukturen med økt feilfrekvens, og økende problemer med driftsavbrudd fra ras og flom gjør det nødvendig med et relativt høyt aktivitetsnivå for korrektivt vedlikehold. Økt anleggsmengde og krav til beredskap for feilretting bidrar også til økte kostnader. Den løpende prioriteringen av det korrektive vedlikeholdet avhenger av feilfrekvens i infrastrukturen og omfanget av skader fra f.eks. ras og flom. I den daglige driften prioriteres korrektivt vedlikehold til retting av vesentlige feil i infrastrukturen framfor annet vedlikehold av hensyn til togframføringen.

Det settes av 310 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2013.

Forebyggende vedlikehold

Forebyggende vedlikehold utføres for å opprettholde standarden på anleggene, forebygge akutte feil og oppnå infrastrukturens forutsatte levetid. Det forebyggende vedlikeholdet har de siste årene økt for å sikre en høyere oppetid i de områdene hvor infrastrukturen ikke blir fornyet i inneværende planperiode.

I 2013 videreføres forebyggende vedlikehold på broer, aktivitetsnivået på inspeksjoner og kontroller, samt annet forebyggende vedlikehold (bl.a. sporjustering og skinnesliping). Inspeksjoner og kontroller er avgjørende for å ha kontroll på tilstandsutviklingen i infrastrukturen og for å kunne prioritere og å iverksette nødvendige tiltak på kort og lang sikt.

Det settes av 880 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2013.

Fornyelse

Fornyelse omfatter strategiske fornyelser, dvs. større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige utviklingen, og mindre fornyelser som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan iverksettes.

Innen fornyelse prioriteres tiltak for å ivareta sikkerheten. Tiltak for å forebygge flom og ras vil bli prioritert.

Fornyelsene er det viktigste virkemiddelet for å få bedre oppetid i jernbanenettet og punktlighet i togtrafikken. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er målet en oppetid på 99,3 pst. innen 2019, og delmålet for 2013 er 99,2 pst. Oppetid må i første rekke bedres på de banene som inngår i lokaltogområdet for Oslo, i Stavanger og på Dovrebanen.

Fornyelse av kontaktledningsanlegg planlegges med ombygging av eksisterende anlegg til en teknologi basert på autotransformatorer. Dette gir muligheter for å redusere antallet omformerstasjoner og vil redusere det framtidige behovet for fornyelse av disse. Systemet gir mer stabil strømforsyning med mindre effekttap, og legger til rette for økt trafikk. Ombygging av eldre omformere forventes å redusere framtidig behov for vedlikehold.

Det settes av 900 mill. kr til fornyelse i 2013. I tillegg er videreføring av Prosjekt Stor-Oslo prioritert på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 98 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2013. Dette er en økning på 6,5 pst. fra saldert budsjett 2012.

For å unngå forfall og opprettholde god punktlighet, samt sikre forutsigbarhet for operatører og brukere, er det behov for økt aktivitet på drift og vedlikehold. Jernbaneverket har engasjert Sintef til å utarbeide en fullstendig tilstandsvurdering av Gardermobanen som vil være med å danne utgangspunkt for rullerende fireårsplaner for vedlikehold av banestrekningen. I 2013 planlegger Jernbaneverket å gjennomføre større vedlikeholdsaktiviteter for om lag 19 mill. kr.

Postene 30 og 31 Jernbaneinvesteringer

Det foreslås bevilget 6 088 mill. kr til jernbaneinvesteringer i 2013. Dette er en økning med om lag 1,4 mrd. kr eller 30,3 pst. fra saldert budsjett 2012.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 5 261,0 mill. kr som er en økning med 865,4 mill. kr eller 19,7 pst. fra saldert budsjett 2012.

Samferdselsdepartementet prioriterer gjennomføringen av igangsatte prosjekter i 2013. I tillegg prioriteres å videreføre tiltak for å innfase nye tog og ny grunnrute. Videre prioriteres midler til programområdet stasjoner og knutepunktutvikling, og til planlegging av bl.a. Sandbukta–Moss–Såstad, Ulriken tunnel, og Hell–Værnes.

Omtalen av investeringsforslaget er inndelt i nyanlegg, planlegging og grunnverv og programområder. Programområdene omfatter Bedre togtilbud i Østlandsområdet, Sikkerhet og miljø, Kapasitet, Stasjoner og knutepunkter, inkl. kunde- og trafikkinformasjon, samt Oslo-prosjektet – forsert fornying av infrastrukturen i Oslo-området. Det vises til «Nærmere om prioriteringer av investeringer i jernbaneinfrastruktur» nedenfor.

Midlertidig signalstrategi

Jernbaneverket har behov for å fornye signalanleggene. Jernbaneverket har i den forbindelse utarbeidet en KVVU for ERTMS/ETCS.

Før det kan besluttes overgang til nytt signal-system med ERTMS/ETCS, har Jernbaneverket behov for å anskaffe nye signal- og sikringsanlegg til prosjekter som pågår og som skal ferdigstilles de nærmeste årene. Staten har derfor utarbeidet en anskaffelsesstrategi for nye anlegg i denne overgangsfasen. Disse nye anleggene må legges til rette for en framtidig overgang til ERTMS/ETCS, samtidig som de tas i bruk med konvensjonelle lyssignaler og med dagens system for automatisk hastighetsovervåkning – ATC.

Anskaffelse av nye og ombygging av gamle signal- og sikringsanlegg er erfaringsmessig svært krevende prosesser, og det er en vesentlig risikofaktor for mange nye investeringer i jernbaneinfrastruktur, både med hensyn til framdrift, funksjonalitet og kostnad. Hensikten med den midlertidige signalstrategien er å forenkle arbeidet med nye permanente signal- og sikringsanlegg, redusere risikoen som de enkelte prosjektene står overfor, og samtidig unngå unødvendige merutgifter ved en framtidig overgang til ERTMS/ETCS.

Jernbaneverket inngikk i september 2012 en ny rammeavtale med leverandør for levering av nye signal- og sikringsanlegg i henhold til den midlertidige signalstrategien. Rammeavtalen kan anvendes på alle prosjekter som krever investe-

ring i nye signal- og sikringsanlegg og før det besluttes utrulling av ERTMS/ETCS. De første avropene på rammeavtalen blir nye permanente

signal- og sikringsanlegg til prosjektene Sandnes–Stavanger, Høvik og Ganddal godsterminal (som nå driftes manuelt).

Nærmere om prioriteringer av investeringer i jernbaneinfrastruktur

(mill. kr)

Prosjekter	Kostnads- ramme (P85)	Styrings- ramme (P50)	Forbruk t.o.m. 2012	Forslag 2013	Anslag 2014 ¹	Rest etter 2014 ²
Dobbeltspor Lysaker–Asker				6		
Dobbeltspor Sandnes–Stavanger	2 571	2 470	2 215	165	95	
Ganddal godsterminal	754	628	573	31	45	
Fjernstyring Mosjøen–Bodø	675	656	451	7	0	198
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	1 746	1 597	1 230	57	61	249
Dobbeltspor Holm–Nykirke	6 318	5 408	1 489	900	1 430	1 589
Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn	6 824	6 347	310	400	1 370	4 264
Dobbeltspor Langset–Kleverud	5 105	4 372	1 011	848	1 167	1 346
ERTMS-Erfaringsstrekning	667	625	271	109	210	100
<i>Sum nye anlegg</i>	<i>25 394</i>	<i>22 770</i>	<i>8 276</i>	<i>2 523</i>	<i>4 378</i>	<i>7 749</i>
<i>Planlegging og grunnerverv</i>				<i>195</i>	<i>190</i>	
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet			848	938	1 094	185
Kapasitet				346	346	
Stasjoner og knutepunkter				730	730	
Sikkerhet				239	239	
Oslo-Prosjektet	2 131		1 544	290	290	
<i>Sum Programområder</i>				<i>2 543</i>	<i>2 699</i>	<i>185</i>
<i>Sum Post 30</i>				<i>5 261</i>	<i>7 267</i>	<i>7 934</i>
<i>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski³</i>	<i>(23 400)</i>	<i>(20 000)</i>	<i>1 322</i>	<i>827</i>	<i>1 552</i>	<i>16 299</i>
<i>Sum Jernbaneinvesteringer</i>				<i>6 088</i>	<i>8 819</i>	<i>24 233</i>

¹ «Anslag 2014» er foreløpige vurdering av de enkelte prosjektenes bevilgningsbehov i 2014. For planlegging og grunnerverv, og programområdene Kapasitetsøkende tiltak, Stasjoner og knutepunkter, Sikkerhet og Oslo-prosjektet er Anslag 2014 satt lik forslag 2013.

² «Rest etter 2014» angir de mer langsiktige bindingene på budsjettet for spesifiserte prosjekter. Restbehovet er beregnet med utgangspunkt i «Styringsramme» med fratrukk for «Forbruk t.o.m. 2012», «Forslag 2013» og «Anslag 2014».

³ For Post 31 foreligger det ikke kvalitetssikrede kostnads-/styringsrammer (KS2). Når slike foreligger, vil saken bli lagt fram for Stortinget. Angitte kostnads-/styringsrammer er foreløpige og er primært for å angi størrelsesorden på «Rest etter 2014».

Nyanlegg

Drammenbanen, Lysaker–Asker

Lysaker stasjon ble sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet ble ferdigstilt og tatt i bruk høsten 2009. Det pågår en tvist med en entreprenør om et sluttoppgjør. Saken ventes behandlet i lagmannsretten primo 2013, og dette vil kunne medføre behov for en sluttbevilgning til prosjektet. Det gjenstår 57 mill. kr av styringsrammen.

Dobbeltsporet Lysaker–Sandvika ble sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Kostnadsrammen er 3 632 mill. kr og styringsrammen er 3 143 mill. kr. I 2013 vil det pågå noe etterarbeid og det settes av 6 mill. kr til dette.

Dobbeltspor Sandnes–Stavanger

Utbygging fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Dobbeltsporet ble tatt i bruk i november 2009 med sikringsanlegget NSI-63. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det nå lokal- og fjerntog. Kostnadsrammen for prosjektet er 2 571 mill. kr og styringsrammen er 2 470 mill. kr, inkl. kostnader for nytt sikringsanlegg.

Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for det midlertidige signalanlegget på Sandnes–Stavanger som går ut i 2012. Staten har søkt Statens jernbanetilsyn om å få forlenget dagens dispensasjon. Nytt signal- og sikringsanlegg planlegges satt i drift i 2014. Sandnes–Stavanger er det første avropet på den nye rammeavtalen for signal- og sikringsanlegg. Det er derfor risiko knyttet til tilpasning av anleggene til norsk regelverk og prosessen med godkjenning. Dette vil bli håndtert gjennom en detaljert spesifikasjonsperiode og tett oppfølging mot leverandør, og Jernbaneverket vil ha en tett dialog med Statens jernbanetilsyn. Jernbaneverket har satt i gang en gjennomgang av usikkerhetsanalysen for prosjektet med hensyn til den nye rammeavtalen for signal- og sikringsanlegg.

Det settes av 165 mill. kr til prosjektet i 2013.

Ganddal godsterminal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Den nye godsterminalen på Ganddal ble ferdig og åpnet for drift med manuell togstyring og uten signalanlegg i januar 2008. Terminalen driftes av Terminaldrift AS som er et datterselskap av CargoNet AS.

Nytt signal- og sikringsanlegg for Ganddal godsterminal anskaffes sammen med nytt anlegg for dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Prosjektet har en revidert midlertidig kostnadsramme på 754 mill. kr og en styringsramme på 628 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad, inkludert nytt signalanlegg, er om lag 650 mill. kr. Det er knyttet usikkerhet til kostnadene for nytt sikringsanlegg da anlegget er under projektering sammen med anlegget for strekningen Sandnes–Stavanger. Det er risiko knyttet til tilpasning av anlegget til norsk regelverk og prosessen med godkjenning, jfr. omtalen av Dobbeltspor Sandnes–Stavanger. Jernbaneverket har satt i gang en gjennomgang av usikkerhetsanalysen for prosjektet med hensyn til den nye rammeavtalen for signal- og sikringsanlegg.

Det settes av 31 mill. kr til prosjektet i 2013.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Utbyggingen er delt inn i to uavhengige delprosjekter, Grong–Eiterstraum og Eiterstraum–Mosjøen–Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen. I tillegg vil driftskostnadene reduseres når manuell togekspedering kan avvikles. Dette vil også forenkle og effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Prosjektet Grong–Eiterstraum ble ferdig i 2011, mens utbyggingen på strekningen Eiterstraum–Bodø er midlertidig stanset i påvente av anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg. Videre framdrift og nye kostnads- og styringsrammer vil bli avklart etter at Jernbaneverket har gjennomført installasjon av nytt sikringsanlegg på Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal.

Det settes av 7 mill. kr til prosjektet i 2013.

Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg

Nytt dobbeltspor Barkåker–Tønsberg ble sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Parsellen ble tatt i bruk som planlagt i november 2011, med midlertidig signalanlegg – NSI 63. Parsellen avsluttes om lag 300 m nord for Tønsberg stasjon. Trafikkretningen på sløyfa i Tønsberg sentrum er snudd. Dette har gitt 3–4 minutter reisetidsreduksjon på strekningen mellom Tønsberg og Oslo, og bidrar til mer effektive togkryssinger enn med tidligere ruteopplegg.

Prosjektet har en kostnadsramme på 1 746 mill. kr og en styringsramme på 1 597 mill. kr, inkl. fornyelse av jernbaneteknisk anlegg på Tønsberg stasjon. Prosjektet er delt i to faser, hvor fase

1 er anlegget som ble tatt i bruk i 2011, og fase 2 omfatter opprusting av Tønsberg stasjon og installasjon av nytt permanent sikringsanlegg. Fase 2 planlegges gjennomført innen 2015. I 2013 gjennomføres sluttarbeider for fase 1 og oppstart av planlegging for fase 2. Fase 2 er kostnadsregnet til om lag 300 mill. kr som inngår i prosjektets kostnads- og styringsrammer. Størst risiko i prosjektet er knyttet til installasjon og til å ta i bruk nytt signalanlegg mht. omfang og kostnader. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen.

Det settes av 57 mill. kr til prosjektet i 2013.

Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen består av 14,3 km dobbeltspor, hvorav 11,3 km er i tunnel. Holmestrand stasjon etableres i fjell. Stasjonsområdet vil få to spor til plattform og to gjennomgående spor som er tilrettelagt for hastighet inntil 250 km/t på hele strekningen. Prosjektet gir økt kapasitet for framføring av tog slik at rutetilbudet kan bedres og reisetiden mellom Tønsberg og Drammen reduseres.

Anleggsarbeidet startet i juli 2010 og holder planlagt framdrift. Dagsone- og tunnelarbeidene er fordelt på 5 entrepriser, og alle entreprisekontraktene er inngått. Prosjektet er planlagt ferdigstilt ved årsskiftet 2015/2016. Det har en kostnadsramme på 6 318 mill. kr og en styringsramme på 5 408 mill. kr. Det er størst risiko knyttet til arbeidsomfanget og valg av tekniske løsninger i stasjonshallen. I fjellet hvor stasjonshallen skal bygges er det identifisert og kartlagt en svakhetsone som krever omfattende fjellsikring. Framdriften og kostnadene for stasjonshallen er avhengig av denne fjellsikringen og Jernbaneverket etablerer en særskilt plan for å styre risikoen i arbeidene med stasjonshallen.

Det settes av 900 mill. kr til prosjektet i 2013.

Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Strekningen Farriseidet–Porsgrunn er 22,8 km, og traseen går langs eksisterende E18, og i sju tunneler som til sammen er 14,5 km. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn kan bli redusert fra 34 min. til 12 min. Prosjektet legger også til rette for å utvikle et bedre kollektivt tilbringersystem fra Grenlandsområdet til Sandefjord lufthavn Torp. Banestrekningen ble opprinnelig planlagt som enkeltspor med to kryssingsmuligheter. Ved

behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt opp til at det skulle vurderes å bygge parsellen helt eller delvis med dobbeltspor. Sommeren 2011 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslag for både en enkeltspor- og dobbeltsporløsning. Det ble også foretatt en sammenlikning av nytten mellom de to alternativene. Regjeringen har besluttet at strekningen skal bygges ut med dobbeltspor tilpasset 250 km/t. Dobbeltsporet har en kostnadsramme på 6 824 mill. kr og en styringsramme på 6 347 mill. kr.

Anleggsarbeidene på den første entreprisen – Storberget – startet i september 2012. Parsellen er planlagt å være ferdig og tatt i bruk sommeren 2018.

I 2013 settes det av 400 mill. kr til å videreføre prosjektet.

Dobbeltspor Langset–Kleverud (Fellesprosjektet E6–Dovrebanen)

Fellesprosjektet er sist omtalt i Prop. 13 S (2011–2012). Jernbanedelen av prosjektet omfatter 17 km nytt dobbeltspor som skal bygges parallelt og samtidig med 21 km ny firefelts E6. Det er inngått samarbeidsavtale mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, Fellesprosjektet E6–Dovrebanen, for gjennomføring av detaljprosjektering og utbygging. Det er etablert en felles organisasjon for styring og koordinering av gjennomføringen. Utbygging og finansiering av fellesprosjektet er omtalt i Prop. 13 S (2011–2012), jf. Innst. 118 S (2011–2012).

Samlet kostnadsramme for fellesprosjektet E6–Dovrebanen er satt til 10 100 mill. 2011-kr, fordelt med 5 200 mill. kr til veg og 4 900 mill. kr til jernbane. Omregnet til 2013-kr er Jernbaneverkets andel av kostnadsrammen 5 105 mill. kr og styringsrammen 4 372 mill. kr.

Utbyggingsarbeidene ble igangsatt våren/sommeren 2012. E6 er planlagt tatt i bruk i 2014 og jernbaneprojektet i 2015. I etterkant av at veg og jernbane er ferdig, skal det gjennomføres avbøtende tiltak i strandsonen langs Mjøsa med ferdigstillelse i 2016. Langset–Kleverud er første parsell i planen om utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar. Hele strekningen er delt inn i 4 utbyggingsetapper/parseller. Utbyggingen på resten av strekningen Eidsvoll–Hamar vil bli behandlet i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

Det settes av 848 mill. kr til videreføring av Langset–Kleverud i 2013.

ERTMS – erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Jernbaneverket planlegger å bygge ut ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System), sammen med sikringsanlegg og fjernstyring på Østfoldbanens østre linje som en erfaringsstrekning for ERTMS/ETCS. Denne erfaringsstrekningen skal brukes til å teste ut nye operasjonelle regler for togframføring. Etablering av en erfaringsstrekning vil synliggjøre hvilke konsekvenser ERTMS/ETCS vil få for Jernbaneverket og togselskapene. Østfoldbanens østre linje er valgt som erfaringsstrekning fordi den ikke er fjernstyrt og har et enkelt trafikkmønster. Erfaringsstrekningen planlegges tatt i bruk i 2015.

Jernbaneverket inngikk i november 2011 kontrakt med leverandør for ERTMS og sikringsanlegg på erfaringsstrekningen. Anlegget er nå under prosjektering og første del av strekningen (Rakkestad–Sarpsborg) planlegges installert i 2013/-14. Prosjektet har en kostnadsramme på 667 mill. kr og styringsramme på 625 mill. kr. Rammene inkluderer også Jernbaneverkets utgifter til planlegging, prosjektering, utarbeidelse av nye trafikkregler og kravspesifikasjoner for implementering av elektroniske sikringsanlegg. Nye trafikkregler og kravspesifikasjonene vil også få anvendelse utover prøvestrekningen.

Det er knyttet usikkerhet til å ta i bruk ERTMS signal- og sikringsanlegg siden dette er den første installasjonen i Norge, til gjennomføringen av nødvendige stasjonstiltak på østre linje og til koordinering og installasjon av ombordutrustning i togene som skal trafikere østre linje med ERTMS. Jernbaneverket har et nært samarbeid med Statens jernbanetilsyn om godkjenningssprosessene. NSB AS og Jernbaneverket har opprettet et felles prosjekt for å samarbeide om nødvendig utrustning av togmateriell for å betjene erfaringsstrekningen når den settes i drift.

Samtidig med ERTMS-utbyggingen på Østre linje, skal Jernbaneverket gjennomføre tiltak på stasjonene på linjen, se egen omtale under «Stasjoner og knutepunktutvikling». Det er derfor viktig at Jernbaneverket har en god koordinering av framdriften i stasjonstiltakene og installasjonen av ERTMS på stasjonene, for å sikre en effektiv og hensiktsmessig gjennomføring samlet sett.

Det settes av 109 mill. kr til å videreføre arbeidet med erfaringsstrekningen på Østfoldbanens østre linje i 2013, inkl. avslutning av EOS-prosjektet som er et samarbeid mellom det svenske Tra-

fikkverket og Jernbaneverket om ERTMS/ETCS-utrustning til togene.

Planlegging, prosjektering og grunnerverv

Planlegging omfatter i hovedsak utarbeidning av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner, samt grunnerverv for nye prosjekter.

Det settes av 195 mill. kr til planlegging, prosjektering og grunnerverv i 2013, herunder gjenopptaking av planleggingen av Sandbukta–Moss–Såstad, mulig oppstart av Ulriken tunnel, og mulig oppstart av Hell–Værnes. Andre viktige planaktiviteter i 2013 er videre planlegging av nye IC-prosjekter og Alnabru godsterminal.

Bergen stasjon–Fløen og Ulriken tunnel

Prosjektet dobbeltspor Bergen stasjon–Fløen ble midlertidig stanset i 2010 på grunn av Jernbaneverkets manglende kapasitet innenfor signalfaget, jf. Prop. 125 S (2009–2010) og er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet blir nå sett i sammenheng med planleggingen av Ulriken tunnel. Etter at det ble stoppet, har prosjektet hatt liten framdrift. Jernbaneverket gjennomførte i 2012 en ny usikkerhetsanalyse, og prosjektet har en kostnadsramme på 526 mill. kr og en styringsramme på 477 mill. kr.

Jernbaneverket legger opp til felles anskaffelse av signal- og sikringsanlegg for de to prosjektene. Bergen stasjon–Fløen sammen med Ulriken tunnel vil ha stor betydning for trafikkavviklingen og togkapasiteten inn og ut av Bergen. To løp gjennom Ulriken gir mulighet for økt frekvens for lokaltogtrafikken til Arna, Voss og Myrdal, samtidig som kapasiteten for godstrafikken ivaretas. Dagens tunneløp gjennom Ulriken har behov for oppgradering, bl.a. for å tilfredsstille krav til rømning. Et parallelt løp bidrar til å løse dette kravet. Strekningen Arna–Fløen har en total sporstrekning på 10,6 km med nesten 9 km i tunnel. Prosjektet omfatter kostnadskrevenne tiltak med oppgradering av eksisterende tunnel, tunneldriving nær eksisterende tunnel, stasjonsombygging på Arna og bygging av broer og kulverter.

Detaljplanlegging og grunnerverv for Ulriken tunnel er gjennomført i 2012. Prosjektet har en foreløpig kostnadsramme på 3 251 mill. kr og en styringsramme på 2 968 mill. kr. Kvalitetssikring (KS2) pågår og ventes avsluttet høsten 2012. Det er planlagt for mulig byggestart i 2013 og ferdigstillelse i 2018. Dersom kvalitetssikringen gir grunnlag for det, vil Samferdselsdepartementet

legge fram forslag til kostnads- og styringsrammer for Stortinget.

Det settes av 50 mill. kr til mulig oppstart av Ulriken tunnel (Fløen–Arna) og videre planlegging og oppstart av anskaffelser signalanlegg på Bergen stasjon–Fløen i 2013.

Alnabru godsterminal, containerterminal sør (byggetrinn 1)

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Jernbaneverket har utarbeidet et overordnet strategidokument som beskriver Jernbaneverkets strategi for utviklingen av Alnabru godsterminal, herunder en redegjørelse for alternativene som har vært utredet for terminal på Alnabru, og hvilke premisser som ligger til grunn for dette planarbeidet. Det er gjennomført en ekstern kvalitetssikring av utviklingsstrategien for Alnabru godsterminal. Denne kvalitetssikringen er gjennomført uavhengig av ordningene for ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) og styringsdokumentasjon (KS2). Kvalitetssikringen tilsier at omfanget av kapasitetsøkning og utbygging på Alnabru godsterminal bør vurderes nærmere i forhold til den framtidige etterspørselen etter godstrafikk med jernbanen. Strategien for utvikling av Alnabru godsterminal vil bli vurdert videre i forbindelse med ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Kleberget–Såstad

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011) som Sandbukta–Moss–Kleberget. Planleggingen av prosjektet ble stanset på grunn av Jernbaneverkets begrensede kapasitet innen planlegging, spesielt signal. Prosjektet har et foreløpig kostnadsanslag på om lag 5 mrd. kr. Hele strekningen fra Sandbukta til Såstad er om lag 10 km, hvorav 2,5 km nord for Moss stasjon og om lag 6,5 km sør for stasjonen. Prosjektet omfatter en ombygging av Moss stasjon med fire spor til plattform, og stasjonen får en total lengde på om lag 1 km. Det foreligger godkjent reguleringsplan for delparsellen Sandbukta–Moss. Denne må oppdateres og justeres i forhold til bl.a. endelig trasevalg. Det gjenstår å utarbeide og behandle reguleringsplan for strekningen sør fra Moss til Såstad. Prosjektet er også viktig for byutviklingen i Moss, med reduserte barrierevirkninger, frigjøring av arealer og redusert støyforurensing fra toget. Planleggingen av prosjektet gjenopptas i 2013.

Trønderbanen–Hell–Værnes og Værnes holdeplass

Prosjektene Hell–Værnes, inkl. ny bru over Stjørdalselva, og Værnes holdeplass henger tett sammen.

Prosjektet Hell–Værnes omfatter dobbeltspor fra Hell stasjon og fram til Værnes holdeplass. Dette gir økt hastighet og kapasitet på strekningen og bidrar til mer nytte av den nye Gevingåsen tunnel. Dagens spor og bru tillater ikke høyere hastighet enn 40 km/t. Stjørdalselva bru som ligger mellom Hell stasjon og Værnes holdeplass, ble bygd i 1900 og skal skiftes ut. Prosjektet er ett av flere prosjekter for å redusere reisetid på Trønderbanen. Reguleringsplan forventes vedtatt våren 2013. Det pågår drøftinger mellom Jernbaneverket og Avinor om den konkrete utformingen og fordelingen av kostnadene for Værnes holdeplass.

Prosjektet Værnes holdeplass omfatter heving av plattform, nye heiser, nye innebygde rulletrapper og forbedret adkomst for reisende til/fra flyplassen, i forbindelse med at Avinor bygger om terminalen på Trondheim lufthavn Værnes.

Disse to prosjektene sees i sammenheng, og det foreslås avsatt 50 mill. kr i 2013 med sikte på mulig oppstart. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnads- og styringsrammer.

Programområder

Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Ferdigstillelsen av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker (Vestkorridoren) og dobbeltsporparceller på Vestfoldbanen, sammen med NSBs innkjøp av 50 nye togsett, gir til sammen et grunnlag for betydelige forbedringer i rutetilbudet på Østlandet. For å kunne gjennomføre omleggingen til et nytt og bedre togtilbud er det nødvendig å gjennomføre en rekke tiltak i infrastrukturen. Dette omfatter bl.a. tiltak for å kunne optimalisere togproduksjonen, hensetting av tog, forsterking av strømforsyningen for togframføring og tilpassing av plattformer for nye tog. Infrastrukturtiltakene må samordnes med innfasingen av nytt togmaterieell og tidspunktet for å innføre ny grunnrute på Østlandet. Flere av tiltakene konkurrerer om de samme kritiske og knappe ressursene innen planlegging og jernbanefag, spesielt innen godkjenningsfunksjoner for signalfag. De fleste infrastrukturtiltakene er prosjekter som skal gjennom-

føres på eller i nær tilknytning til infrastruktur med tett trafikk, noe som er svært utfordrende.

Det totale volumet av prosjekter, omfattende samordning og behovet for rask planlegging og gjennomføring er en risiko for framdrift, plankvalitet, prosjektomfang og -kostnad. Det har vært behov for å justere omfang og kostnader for flere prosjekter. Framdriften er meget stram, men med enkelte mindre endringer gjennomføres forberedelsene for den nye grunnrutemodellen som planlagt.

Det settes av totalt 938 mill. kr i 2013 for å legge til rette for å innføre ny grunnrute i desember 2014. Nedenfor beskrives de større tiltakene innenfor området.

Skien hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Det er behov for å øke kapasiteten for hensetting i Skien. Prosjektet er planlagt ferdigstilt desember 2015 og har en foreløpig kostnadsramme på 245 mill. kr og styringsramme på 215 mill. kr, som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. Hovedplanen for utendørs hensetting ble godkjent i mai 2012. Arbeidet med detaljplanlegging forventes ferdig i første halvår 2013.

Drammen hensetting (Skamarken og Sundhaugen)

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Det er behov for å øke hensettingskapasiteten i Drammensområdet, både for å kunne ta i mot nye tog og for å kunne iverksette ny grunnrute. Dette omfatter nye og justerte spor med tilhørende serviceramper og øvrige jernbanetekniske anlegg. Byggearbeidene som ble startet våren 2012, har svært stram framdrift og er planlagt å være ferdig første halvår 2013. Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) med en kostnadsramme på 133 mill. kr og en styringsramme på 93 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse. På grunnlag av detaljplan utarbeidet i 2012 fastsettes en revidert kostnadsramme på 230 mill. kr og en revidert styringsramme på 220 mill. kr. Kostnadsrammen er økt med 73 pst. og styringsrammen med 137 pst. Økningen skyldes at det er avdekt behov for økt prosjektomfang i forbindelse med arbeidet med detalj- og reguleringsplan sammen med krevende prosjektframdrift og -gjennomføring.

Eidsvoll hensetting og vendespor

Prosjektet er delt inn i to faser. Fase 1 er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012).

Fase 1 omfatter økt kapasitet for hensetting på Eidsvoll for å ta i mot flere og lengre tog. Kapasiteten økes til hensetting av 10 togsett av 110 meter. For å ivareta hensetting av dagens tog i anleggsfasen er det behov for å utvide dagens vendespor til å fungere som hensettingsspor. Fase 1 har en kostnadsramme på 260 mill. kr og en styringsramme på 240 mill. kr. Detalj- og byggeplan er gjennomført i 2011. Byggestart var i 2012. Anlegget tas i bruk desember 2012 og gjøres ferdig i 2013. Det er lav risiko for gjennomføringen av prosjektet.

Fase 2 omfatter bygging av midtstilt vendespor på Eidsvoll stasjon og tilkobling til eksisterende enkeltsporet Dovrebane. Jernbaneverket må flytte og forlenge eksisterende vendespor lenger nord for å gi plass til å vende dobbelt sett av nye tog. Stasjonen blir utvidet med ett nytt spor til fire gjennomgående spor, hvorav ett blir gjennomgående «godsspor» fra Hovedbanen til Dovrebane. Detaljplanarbeidet startet i 2012 og det planlegges byggestart i 2013. Ferdigstillelse er planlagt i 2015, men de delene som er direkte knyttet til ny grunnrute er planlagt ferdig i 2014. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med eget kostnadsoverslag for fase 2 etter at detalj-/reguleringsplan er nærmere avklart.

Kongsvinger hensetting

Prosjektet er ikke tidligere omtalt/spesifisert da det opprinnelig var kostnadsberegnet til mindre enn 50 mill. kr. Den opprinnelige planlagte løsningen har vist seg ikke å være gjennomførbar på grunn av at det gamle sikringsanlegget på Kongsvinger stasjon er svært vanskelig å bygge om. Jernbaneverket har utarbeidet en revidert plan som gjør det mulig med en enklere ombygging av det eksisterende sikringsanlegget på Kongsvinger stasjon. Det eksisterer usikkerhet for grensesnitt mot tømmerterminalen på Nordsenga som må avklares i detaljplan og byggeplanleggingen.

Ved innføring av ny grunnrutemodell og innføring av NSBs nye tog skal flere og lengre togsett føres til Kongsvinger som endestasjon. For hensetting og klargjøring av togsettene er det planlagt en driftsbanegård ved Kongsvinger stasjon. Byggestart er planlagt høsten 2012 og planlagt ferdigstillelse er mai 2013. Fra revidert hovedplan for ny løsning har prosjektet en kostnadsramme på 140 mill. kr og en styringsramme på 110 mill. kr.

Høvik vendespor og hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Det er behov for et vende- og hensettingsanlegg vest for Lysaker for å betjene tog som har sitt endepunkt på Lysaker. Prosjektet innebærer i hovedsak riving av eksisterende stasjonsbygning og gangbru, bygging av tre midtstilte spor for vending og hensetting av tog, to gjennomgående spor med 220 m lange sideplattformer og støyskjermingstiltak. På sørsiden av stasjonen anlegges sykkelparkering, innfartsparkering og plass for av- og påstigning.

Byggestart for hovedarbeidene er planlagt våren 2013, og det legges opp til å stenge Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika fra april 2013 til november 2014. All togtrafikk mellom Lysaker og Sandvika vil da bli kjørt via den nye Bærumstunnelen. Øvrige arbeider planlegges ferdigstilt i løpet av 2014. Reguleringsplan for prosjektet er vedtatt. Prosjektet har en kostnadsramme på 652 mill. kr og styringsramme på 598 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av detaljplan.

Lillestrøm hensetting

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet omfatter bygging av ny driftsbanegård med ett sporområde som skal benyttes av NSB og ett som skal benyttes av Jernbaneverkets driftsavdeling. Alle eksisterende spor på området skal rives og erstattes med nye. Detaljplan og byggeplan utarbeides i løpet av høsten 2012, og byggestart er planlagt i andre kvartal 2013 med idriftsettelse i fjerde kvartal 2014. Prosjektet har en kostnadsramme på 300 mill. kr og en styringsramme på 271 mill. kr.

Lillestrøm spor 13

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2011–2012). Det planlegges å forlenge spor 13 på Lillestrøm ut mot Kongsvingerbanen, slik at lengre godstog kan krysse uten å begrense kapasiteten over Lillestrøm stasjon. Som en del av prosjektet vil det også bli gjennomført støytiltak. Prosjektets kostnadsramme er på 165 mill. kr og styringsrammen på 145 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av detaljplan. Byggearbeider startet i juni 2012 og er planlagt å være ferdig i tredje kvartal 2014. Omfanget av støyskjerming er uavklart og kan gi økte kostnader.

Frogner stasjon og kryssingsspor

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2011–2012). Frogner stasjon og kryssingsspor består av en ny holdeplass nord for dagens stasjon og utvidet kryssingsspor der stasjonen og kryssingssporet er i dag. Det er utarbeidet reguleringsplan for begge delene av prosjektet. Prosjektet ble omtalt med en kostnadsramme på 336 mill. kr og en styringsramme på 307 mill. kr basert på kvalitetssikret hovedplan. Jernbaneverket har i forbindelse med detaljplanarbeidet gjennomført en utvidet grunnundersøkelser som har avdekt behov for omfattende og kostbar områdestabiliseringer. E-taten har derfor besluttet å utsette prosjektet. Jernbaneverket gjennomfører en ny vurdering av mulige løsningsalternativer. Utsettelsen av prosjektet gir ingen direkte virkning for iverksettelse av ny ruteplan for Østlandet, men det vil isolert sett begrense mulighetene for økt godstransport på strekningen etter innføringen av den nye ruteplanen.

Tiltaket går ut av porteføljen for bedre togtilbud i Østlandsområdet. Jernbaneverket planlegger i stedet en forlenging av eksisterende plattform for å kunne ta imot nye tog.

Oslo S–Lysaker – kapasitetsøkende tiltak

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). For å kunne øke antall tog gjennom Oslo-tunnelen vil det bli foretatt signaloptimalisering og enkelte endringer i sporplanen. Prosjektet startet i 2012 og er knyttet til ny grunnrutemodell. Endringene kan tas i bruk i desember 2014 og med ferdigstillelse primo 2015. Prosjektet har en kostnadsramme på 64 mill. kr og en styringsramme på 51 mill. kr.

Ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og var da inkludert i prosjektene på Eidsvoll, Frogner og Lillestrøm, men er nå skilt ut som et eget prosjekt. Prosjektene på Eidsvoll, Frogner og Lillestrøm krever omprogrammering av felles sikringsanlegg på Gardermobanen og nedre del av Hovedbanen. Jernbaneverket inngikk kontrakt for ombygging/omprogrammering av sikringsanlegget i 2011. De første leveransene kom i 2012. Framdriften i prosjektet er samkjørt med de andre prosjektene på samme strekning. Prosjektet har en kostnadsramme på 375 mill. kr og en styringsramme på 320 mill. kr.

Banestrømforsyning, nye tog

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). NSBs nye tog, ny grunnrute og økt trafikk langs IC-parsellen Skien–Lillehammer medfører behov for å forsterke strømforsyningen for togframføring. Prosjektet omfattet opprinnelig to mobile omformere for kjørestrom og hadde en kostnadsramme på 193 mill. kr og en styringsramme på 160 mill. kr. Jernbaneverket har nå gjennomført nye analyser som viser at både Vestfoldbanen og sørlig del av Dovrebanen har for liten elektrisk kapasitet til å ta i mot nye tog og gjennomføre økt togtrafikk. Det er derfor behov for to ekstra omformere for å sikre en driftsstabil løsning med tilstrekkelig kapasitet. Jernbaneverket har inngått kontrakt for to omformere med opsjon for ytterligere leveranser av omformere.

Prosjektet planlegges å være ferdig i 2014. Prosjektets risiko ligger i at løsningskonseptet med mobile omformere i containere er nytt og uprøvd for Jernbaneverket, og det er risiko ved koordinering av lokale tilpasninger der disse omformerne utplasseres. Risikoen vil reduseres med mer detaljert planlegging og tettere kontroll. Løsningen er midlertidig. På lengre sikt planlegges det å bygge permanente omformerstasjoner. De mobile omformerne vil da brukes til beredskap. Med fire omformere har prosjektet en kostnadsramme på 308 mill. kr og en styringsramme på 289 mill. kr.

Programområde Kapasitet

Programområdet omfatter mindre tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Det gjennomføres investeringstiltak som bl.a. omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne, tekniske tiltak i telesystemer og i kjørevegs IKT-systemer. Kjørevegs IKT omfatter bl.a. mobiltelefoni og internett i tog, trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, togtelegram, planlegging av sportilgang og videoovervåkning.

Knapp kapasitet bl.a. innenfor signalfag og anskaffelse av sikringsanlegg har vært en risiko i prosjektgjennomføringen for flere av de kapasitetsøkende tiltakene de siste årene, særlig for kryssingsspor. Jernbaneverkets nye rammeavtale

for nye sikringsanlegg og økt erfaring med moderne sikringsanlegg vil redusere risikoen.

Jernbaneverket har i 2012 arbeidet med detaljplanleggingen for ombygging av Heimdal stasjon spor 3 og Heggstadmoen godsterminal, jf. omtale i Prop. 1 S (2011–2012) under Programområdet Kapasitet. Formålet er å utvide godskapiteten på Heggstadmoen for å avlaste Brattøra godsterminal. Detaljplanarbeidet har avdekt krevende grunnforhold og behov for mer kostnadskrevende løsninger. Jernbaneverket har behov for å revurdere omfanget og løsninger og prosjektet utsettes.

I 2013 vil bevilgningen i hovedsak benyttes til å fullføre kryssingssporene på Jensrud og Vålåsjø, videreføre utbyggingen av Bodø godsterminal, kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, utbedre GSM-R nettet, utbedre og operasjonalisere kunde- og trafikkinformasjonssystemer, og økt overføringskapasitet i transmissjonsnettet.

Det settes av 346 mill. kr til programområde kapasitet.

*Prosjekter over 50 mill. kr innenfor programområde Kapasitet**Bergens-/Gjøvikbanen – Jensrud kryssingsspor*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen i Nittedal kommune er et kapasitetsøkende tiltak for å øke framføringskapasiteten for godstogene mellom Alnabru og Bergen. Prosjektet har en kostnadsramme på 123 mill. kr og styringsramme på 113 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i 2009. Prosjektet var planlagt å være ferdig i 2012, men er forsinket til 2013 på grunn av forsinket levering og godkjenning av nytt NSI 63 sikringsanlegg. Prognosen for sluttkostnad er nå 116 mill. kr. Det settes av 16 mill. kr til ferdigstilling av prosjektet i 2013.

*Dovrebanen**Vålåsjø kryssingsspor*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og er et kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen. Sammen med andre kryssingsspor på Dovrebanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Oslo og Trondheim. Anleggsarbeidet startet sommeren 2010. Prosjektet var planlagt å være ferdig i 2012, men er utsatt til 2013 på grunn av forsinket levering og godkjenning av nytt NSI 63 sikringsanlegg. Kostnadsrammen er på 117 mill. kr og styringsrammen på 106 mill. kr. Utsatt ferdigstilling og noe endringsomfang medfører at prognosen for sluttkostnad nå er 116 mill. kr. Det settes av 34 mill. kr til å gjøre ferdig anlegget i 2013.

*Nordlandsbanen**Bodø godsterminal*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og omfatter ombygging av eksisterende godsterminal i Bodø. Prosjektet ble forsert og startet i 2010 som ett av de prosjektene som ikke krevde signalressurser i første fase. Grunnarbeider ble ferdigstilt i 2012. Start av signaltekniske arbeider planlegges i 2013. Planlagt ferdigstilling er i 2014. Prosjektet har en kostnadsramme på 127 mill. kr og en styringsramme på 119 mill. kr. Det settes av 34 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2013.

Tømmerterminaler

Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). De omfatter oppgradering av tømmerterminalene på Nordsenga (ved Kongsvinger stasjon), Koppang, Vestmo og Formofoss. Oppgraderingene vil bedre logistikken og sikkerheten ved disse terminalene.

På Nordsenga startet byggearbeidene i andre kvartal 2012, og terminalen tas i bruk i fjerde kvartal 2012 med ferdigstilling i 2013. Det er risiko knyttet til adkomstveier til Kongsvinger hensetting i grensenettet mot Nordsenga. Dette håndteres videre i prosjektet Kongsvinger hensetting. Prosjekt Nordsenga har en prognose for sluttkostnad på 28 mill. kr.

Detalj- og reguleringsplanarbeidet for tømmerterminal på Koppang pågår og ventes ferdig høsten 2012. Oppstart av arbeidene på Koppang vil bli vurdert etter at reguleringsplanen er vedtatt og kostnads- og styringsrammer kan legges fram for Stortinget.

Jernbaneverket har utsatt arbeidene med terminalene på Formofoss og Vestmo på grunn av uavklarte grensesnitt mot grunneiere og eieomsforhold, samt tekniske løsninger.

Ofofbanen – kapasitetsøkende tiltak

Det vises til omtalen av «Utvikling og kapasitetsbehov på Ofofbanen» i Prop. 1 S (2011–2012), samt Prop. 111 S (2011–2012). Malmsekskapene Luossavaara–Kiirunavaara AB (LKAB) og Northland Resources AB planlegger å øke volumet av malmtransport på Ofofbanen i perioden 2013–2020.

For å legge til rette for å kjøre flere malmtog er det nødvendig å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, herunder å forlenge to kryssingsspor på Bjørnfjell og Rombak. Bjørnfjell kryssingsspor er i Nasjonal transportplan 2010–

2019 planlagt gjennomført i perioden 2016–2019, mens det ikke er planlagt å gjennomføre tiltak på Rombak i planperioden. Jernbaneverket har utarbeidet hovedplan for begge kryssingssporene. Bjørnfjell har en kostnadsramme på 255 mill. 2011-kr, mens Rombak har en kostnadsramme på 300 mill. 2011-kr. Forlengelse av kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen vil bli vurdert videre i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Jernbaneverket har forhandlet fram en avtale med LKAB om at selskapet yter anleggsbidrag for å forberede forlengingen av Bjørnfjell kryssingsspor. Bakgrunnen er at LKAB planlegger å kjøre flere lengre tog fra 2015, og kryssingssporet er avgjørende for å få dette til. Bidraget på 20 mill. kr i 2012 skal gå til å planlegge kryssingssporforlengelsen og til å etablere ny kulvert ved Bjørnfjell. Samferdselsdepartementet vil forhandle med LKAB om anleggsbidrag til Bjørnfjell kryssingsspor og kommer deretter tilbake til Stortinget med saken.

Ofofbanen – Narvikterminalen/Fagerneslinja

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 111 S (2011–2012). Det ble bevilget 100 mill. kr til prosjektet. Jernbaneverket har forhandlet med Northland Resources AB om finansieringsløsninger for tiltak på Narvikterminalen og Fagerneslinja.

Northland Resources AB planlegger å starte ny malmtransport fra 2013/14. Det er derfor nødvendig å gjennomføre forsert vedlikehold samt oppgradering til 30 tons aksellast på Fagerneslinja. Det er også nødvendig med tilpasninger på Narvik containerhavn som utskipingshavn for Northland Resources.

Jernbaneverket har avtalt med Northland Resources at selskapet yter anleggsbidrag på totalt 231 mill. kr for å oppgradere Fagerneslinja til 30 tons aksellast og nødvendige tilpasninger på Narvik containerterminal. Jernbaneverket dekker det forserte vedlikeholdet av Fagerneslinja på om lag 169 mill. kr. Det foreligger detaljplan for de planlagte tiltakene med en samlet kostnadsramme på 463 mill. kr og en samlet styringsramme på 408 mill. kr. Anleggsarbeidene startet andre halvår 2012 og planlegges ferdigstilt i 2014.

Ofofbanen – Banestromforsyning, ny omformer og fjernledning

Den planlagte økningen i godstrafikken på Ofofbanen medfører behov for å forsterke strømforsyningen for kjørestrøm. Det er planlagt å skifte ut

fjernledning mellom Narvik og Bjørnfjell og det planlegges å anskaffe en mobil omformer for kjørestrøm.

Prosjektet ny fjernledning mellom Narvik og Bjørnfjell omfatter utskifting av eksisterende fjernledning som har en levetid som går ut i 2015. Prosjektet er klargjort for byggestart i 2013. Ny fjernledning er planlagt å kunne tas i bruk innen utgangen av 2014. Prosjektet har fra hovedplannivå en kostnadsramme på 139 mill. kr og en styringsramme på 122 mill. kr.

For å dekke det elektriske kapasitetsbehovet som følge av økt trafikk på Ofotbanen, planlegges det å anskaffe en mobil statisk omformer for midlertidig elektrisk kapasitetsøkning, inntil permanente omformerstasjoner bygges. Mobile omformere vil deretter brukes i beredskapssammenheng. Prosjektet har en kostnadsramme på 75 mill. kr og en styringsramme på 70 mill. kr.

Oppgradering av GSM-R og telenettet

Det pågår flere delprosjekter for å utbedre, oppgradere og videreutvikle Jernbaneverkets telenett og GSM-R-systemet. Tiltakene bidrar til å sikre at disse systemene opprettholder tilfredsstillende kapasitet, tilgjengelighet og funksjonalitet, slik at jernbanens telenett fortsatt er sikkerhetsmessig tilfredsstillende og kan understøtte moderne IKT-tjenester. Til sammen settes det av 156 mill. kr til å oppgradere Jernbaneverkets telenett i 2013.

GSM-R Redundant kjernenett: Delprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). GSM-R-nettet er prosjektert og bygd for å overholde strenge opetidskrav. For å sikre funksjonalitet og tilgjengelighet i GSM-R-nettet ved utfall av sentrale deler av nettet, er det nødvendig å etablere et «redundant» kjernenett, som en reserveløsning. Prosjektet ble i Prop. 1 S (2011–2012) presentert med en inndeling i tre faser og en kostnadsramme på 177 mill. kr og styringsramme på 154 mill. kr for fase 1 og 2. I Jernbaneverkets videre planarbeid og forhandlinger med leverandøren har det blitt avklart at den opprinnelige løsningen og fasedelingen av prosjektet var i ferd med å bli utdatert, og at det ville bli mer effektivt å gjennomføre prosjektet uten fasedeling. Den reviderte planen kan gi en ferdigstilling i 2014, og gir en bedre løsning med lengre teknologisk levetid. Hele prosjektet har nå en kostnadsramme på 240 mill. kr og en styringsramme på 210 mill. kr som er i samsvar med rammen fra Jernbaneverkets opprinnelige hovedplan.

GSM-R utvidet dekning og kapasitet: Delprosjektet ivaretar nødvendige utbedringer i GSM-R-

dekningen for å tilfredsstille kravene til nød-kommunikasjon. Utbygging/utbedring av de kommersielle GSM-nettene gir i flere tilfeller forstyrrelser som medfører dekningshull i GSM-R-nettet. For å utbedre disse dekningshullene må Jernbaneverket forsterke deknningen og kapasiteten i GSM-R-nettet og bygge nye GSM-R basestasjoner. På grunn av usikkerheten knyttet til den kommersielle utbyggingen av GSM-nettet og konsekvensen av denne, har ikke prosjektet en definert sluttkostnad. Jernbaneverket har ingen formelle rettigheter, eller erstatningsmuligheter i forbindelse med at de kommersielle aktørene forstyrrer GSM-R-nettet, men det er lagt opp til en samarbeidsmodell hvor partene er pålagt en gjensidig varslingsplikt ved oppføring av nye basestasjoner.

GSM-R Ny forbedret funksjonalitet: Delprosjektet omfatter videreutvikling av GSM-R-nettet med ny funksjonalitet, f.eks. skifteradio og toglederterminaler, øke kapasiteten i nettet for nye brukere og brukergrupper, tilpasse endringer i internasjonale standarder og øke nettets robusthet. Prosjektet har en kostnadsramme på 236 mill. kr og en styringsramme på 205 mill. kr. Prosjektet ventes å pågå fram til 2016.

Transmisjon og fiberutbygging: Delprosjektet omfatter økt transmisjonskapasitet med etablering av ny fiberkabel med tilhørende transmisjonsutstyr. For å dele kostnadene blir arbeidet i størst mulig grad gjennomført i samarbeid med ulike selskaper (offentlige og private). Infrastrukturen er nødvendig for å sikre at både GSM-R, kjørevegs-IKT og signalsystemene har en god opetid og tilgjengelighet. Strekingen Oslo-Trondheim prioriteres. Denne utbyggingen planlegges gjennomført i 2013 og 2014.

Programområde Stasjoner og knutepunkter

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 og samarbeidsprosjekter med kommuner.

I 2013 prioriteres å videreføre ombygging av Voss stasjon og Trondheim stasjon. Videre prioriteres forlengelse av plattformer i henhold til sikkerhetsforskriftens krav, stasjonstiltak for ERTMS – erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje, og oppfølging av utbyggingen på Oslo lufthavn, Gardermoen (T2) og videreføring av tiltak knyttet til kundeinformasjon.

Det settes av 730 mill. kr til programområdet Stasjoner og knutepunkter i 2013.

Voss stasjon, mellomplattform og undergang

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Voss stasjon er en av de mest trafikkerte stasjonene på Bergensbanen med om lag 600 000 passasjerer i året. Stasjonen rustes opp til et mer effektivt kollektivknutepunkt med økt sikkerhet og bedre tilgjengelighet. Byggearbeidene ble gjennomført i 2012 og planlagt ferdigstillelse er i 2013. Arbeidene på Voss stasjon har blitt mer omfattende enn opprinnelig planlagt. Dette gjelder særlig arbeidene med signal- og sikringsanlegg, herunder fjernstyringen. Kostnadene i prosjektet har derfor økt med 30–35 pst. i forhold til Prop. 1 S (2011–2012). Ny kostnadsramme er 250 mill. kr og ny styringsramme er 230 mill. kr.

Det settes av 91 mill. kr til ferdigstillelse av prosjektet i 2013.

Trondheim stasjon byggetrinn 1

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet omfatter nye adkomster til plattformene på stasjonen, heving av plattformer og nye plattformtak. Prosjektet er første trinn i en større utvikling av Trondheim stasjon som bl.a. omfatter ny tverrforbindelse over stasjonsområdet til Brattøra. Byggetrinn 1 ble startet i 2012 og er ferdig i 2014. I Prop. 1 S (2011–2012) ble prosjektet fremmet med en kostnadsramme på 163 mill. kr og en styringsramme på 145 mill. kr.

Godkjent reguleringsplan for området legger til rette for å bygge ut kommersielle arealer over sporene på begge sider av tverrforbindelsen. Jernbaneverket venter avklaring av hvem som blir utbygger for overbygget over plattformene i første kvartal 2013.

I forbindelse med kontraktsinngåelsene har det blitt avklart et økt omfang og høyere enhetspriser enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2011–2012). Ny kostnadsramme er 280 mill. kr, og ny styringsramme er 250 mill. kr. Det vil si at kostnadsrammen har økt med 53 pst. og styringsrammen har økt med 72 pst. i forhold til Prop. 1 S (2011–2012).

Det settes av 81 mill. kr til prosjektet i 2013.

Gardermoen terminal T2, jernbanestasjon

For å møte forventet utvikling i flytrafikken utvides kapasiteten på Oslo Lufthavn, Gardermoen i to trinn, til 28 og 35 mill. reisende i året. Første trinn i kapasitetsutvidelsen består bl.a. av bygging av ny flyterminal (T2) vest og nord for Garder-

moen jernbanestasjon. Dette innebærer at jernbanestasjonen må bygges om.

Det er inngått avtale mellom Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS som regulerer ombyggingen og tilpasningene som skal foretas. I henhold til avtalen fastsetter Jernbaneverket krav til utforming av arealene som eier av jernbanestasjonen og med ansvar for å stille til rådighet en velfungerende jernbanestasjon for togoperatører og reisende. Prosjektkostnadene og fordelingen mellom Jernbaneverket og Avinor er ikke fastlagt, men de vil avtale dette nærmere.

Det settes av 30 mill. kr til prosjektet i 2013 for å følge opp avtalen og gjennomføre kapasitetstiltak.

Stasjonstiltak Østfoldbanenes Østre linje – ERTMS/fjernstyring

Prosjektet er tidligere omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). I forbindelse med erfaringsstrekning for ERTMS/ETCS på Østfoldbanen østre linje er det nødvendig å gjennomføre tiltak på stasjonene for å utbedre adkomster og plattformer for å ivareta sikkerheten til publikum når strekningen blir fjernstyrt og betjeningen på stasjonene fjernes. Dette er i utgangspunktet selvstendige tiltak som planlegges og gjennomføres under programområdet stasjoner og knutepunktutvikling, men flere av tiltakene må samordnes med utbyggingen av ERTMS på stedet.

Tiltakene vil imøtekomme dispensasjoner om plattformlengder som Jernbaneverket har på stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen. Prosjektet omfatter ombyggingsarbeider på disse fem stasjonene. Planovergangene som er en del av tilhørende stasjonsområdene skal rehabiliteres med nytt vegsikringsanlegg og adskilt felt for kjørende og gående. Detaljplanleggingen av tiltakene pågår.

Plattformforlengelser

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Jernbaneinfrastrukturforskriften stiller bl.a. krav til utforming av eksisterende stasjoner og holdeplasser på jernbanenettet. For persontog som trafikkerer en stasjon, må alle dører for av-/påstigning være til plattform. Det er behov for å gjennomføre tiltak på 140 plattformer i perioden 2009–2019. Jernbaneverket har fire milepæler for gjennomføringen, ved utgangen av 2009, 2012, 2015 og 2019. De 49 plattformene med frist i 2012 er enten utbedret eller vurderes nedlagt, jf. omtalen av stasjonsstrukturprosjektet under Andre saker.

Tiltakene skal samordnes med tilrettelegging for bedre tilgjengelighet og universell utforming. Dette medfører at arbeidene får et større omfang enn selve plattformforlengelsene, og at prosjektet gir en betydelig standardheving av infrastrukturen. Jernbaneverket arbeider med å vurdere kravene til tiltak og utforming i gjeldende regelverk for å se om det er mulig å forenkle tiltakene. Staten har også avdekt behov for å flytte jernbaneteknisk utstyr. I tillegg har tilpasning til kommunenes arealplaner medført en del endringer i løsninger (kommende planlagte veg- og adkomstløsninger mv.). Det er også avdekt dårligere grunnforhold og behov for mer omfattende områdestabiliseringer enn forutsatt. I sum har omfanget av plattformforlengelsene blitt vesentlig endret og mer kostnadskrevenne enn opprinnelig planlagt. På grunnlag av dette har Jernbaneverket revurdert kostnads- og styringsrammene for prosjektene. Følgende tiltak har nå en kostnadsramme på over 50 mill. kr:

- Moelv stasjon: kostnadsrammen er 115 mill. kr og styringsrammen 105 mill. kr
- Spikkestad stasjon: kostnadsrammen er 120 mill. kr og styringsrammen 100 mill. kr
- Heggedal stasjon: kostnadsrammen er 185 mill. kr og styringsrammen 175 mill. kr
- Råde stasjon: kostnadsrammen er 185 mill. kr og styringsrammen 165 mill. kr
- Lier stasjon: kostnadsrammen er 150 mill. kr og styringsrammen 130 mill. kr
- Nye Harestua holdeplass: kostnadsrammen er 80 mill. kr og styringsrammen 74 mill. kr
- Furumo holdeplass: kostnadsrammen er 125 mill. kr og styringsrammen 100 mill. kr
- Hanaborg holdeplass: kostnadsrammen er 85 mill. kr og styringsrammen 75 mill. kr

Det settes av 434 mill. kr til plattformforlengelser i 2013.

Kundeinformasjon

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Kundeinformasjonsutstyr planlegges installert på alle stasjoner. Tiltakene prioriteres etter antall reisende på de enkelte stasjonene. Fase 1 omfatter IC-strekningene og rundt de store byene – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Fase 2 omfatter øvrige mindre trafikkerte stasjoner og holdeplasser. Tiltakene omfatter installering eller oppgradering av høyttaleranlegg, monitører, anvisere og ur. Parallelt oppgraderes eller installeres også nødvendig strømforsyning og kommunikasjon.

Arbeidene med Fase 1 av prosjektet startet i 2010 hovedsakelig for IC-området Skien–Halden–Lillehammer. Jernbaneverket har revidert omfanget av prosjektet og planlagt ferdigstilling er i 2014/-15. I tillegg er det satt i drift nye høyttaleranlegg på Ofotbanen, Nordlandsbanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Revidert kostnadsramme for fase 1 er 400 mill. kr og styringsrammen er 378 mill. kr. Jernbaneverket arbeider med å revidere hovedplanen for fase 2 av prosjektet med tilhørende kostnader.

Det settes av 30 mill. kr i 2013 til å videreføre prosjektet.

Programområdet Sikkerhet og miljø

Sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å forbedre sikkerheten og miljøet rundt dagens infrastruktur. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feil, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet, tiltak mot dyrepåkørsler og miljøtiltak som opprydding av grunnforurensing m.v. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. Alle endringer skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Effekten skal oppnås delvis gjennom konkrete investeringsprosjekter, men det er avgjørende at det også legges til rette for høy sikkerhet ved vedlikehold og fornyelsen av anleggene.

Det settes av 239 mill. kr til programområdet Sikkerhet og miljø i 2013.

Teknisk trafiksikkerhet

Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav, bl.a. i endret togframføringsforskrift i 2009. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signalanleggene. Jernbaneverket planlegger og gjennomfører nødvendige tiltak i 2013 og 2014. Pågående arbeid med innføring av ATC-kryssingsbarrierer videreføres. Disse skal forhindre at tog som kjører ut fra en stasjon skal komme i konflikt med tog som er på vei inn til stasjonen. ATC-kryssingsbarriere skal installeres på 33 stasjoner. Arbeidet med å etablere F-ATC (fullstendig hastighetsovervåkning) på strekningen Asker–Drammen ble påbegynt i 2012 og videreføres i 2013.

Sikring og sanering av planoverganger: I januar 2012 var det om lag 3 300 planoverganger på trafikkerte banestrekninger. De siste 10 år er om lag 1 000 planoverganger sikret eller sanert. Ulykker på planoverganger er fortsatt en viktig årsak til

dødsfall i forbindelse med jernbanedriften. Antall ulykker på planoverganger med skader og/eller dødsfall som følge av sammenstøt med tog er redusert. I 2013 arbeides det videre med flere forskjellige typer tiltak, bl.a. etablering av planskilte kryssinger, vegsikringsanlegg, varslingsanlegg og holdningsskapende arbeid. Ved etablering av mer kostnadskrevenne løsninger vil Jernbaneverket invitere til kostnadsdeling med andre involverte myndigheter, det vil si Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner.

Rassikring: Klimaendringer har ført til stor vegetasjonstilvekst og mer flom og flere ras (jord, leire, stein og snø). Dette gir problemer for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Utviklingen krever mer overvåking og inspeksjon av terrenget langs banestrekningene, flere værstasjoner, bedre varslingsrutiner og prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold. Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om tiltak og utvikling av varslings tjenester. Situasjonen krever økt innsats for å gjøre jernbanenettet mer robust. Jernbaneverket arbeider med en langsiktig plan for klimatilpassinger og tiltak mot ras og flom som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023. Rassikring i 2013 vil i hovedsak omfatte nye tiltak for fjellsikring (nye konstruksjoner), drenering, stabilisering av linjen, samt systemer for overvåking.

Tunnelsikkerhet: Innenfor tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for å oppfylle forskriftskrav om sikker selvevakuering (nødlys og skilting), tiltak for assistert evakuering (rømningsutganger) og brannhemmende tiltak.

Brannsikringstiltak i Oslostunnelen: Prosjektet er sist omtalt i Prop. 111 S (2011–2012). Ved branntilsyn i Oslo-tunnelen i 2011 fikk Jernbaneverket pålegg om å oppgradere brannsikkerheten i tunnelen. Jernbaneverket gjennomførte en risikoanalyse av Oslo-tunnelen i 2012 hvor nødvendige tiltak ble identifisert. Arbeidet med tiltakene ble startet i 2012. Tiltak som prioriteres i 2013 er bl.a. ny brannvannledning, nytt røykventilasjonsanlegg, etablering av brannskiller på Nationaltheatret stasjon, oppgradering av nødlys, og etablering av informasjons- og ledesystemer. Videre utreder og planlegger Jernbaneverket brannbeskyttelse av kritiske konstruksjoner, tilrettelegging for rømming i sporet og etablering av rømningsvei ved Elisenberg. Jernbaneverket er i dialog med Oslo brann og redningsetat om brannsikringen av Oslo-tunnelen.

Miljøtiltak som prioriteres i 2013, omfatter i hovedsak sanering av kilder til forurensing og opprydding av gamle avfallsdeponier langs linjen.

Tiltak mot dyrepåkjørsler

Jernbaneverket har utarbeidet en handlingsplan for å redusere omfanget av dyrepåkjørsler med tog. Planen omfatter aktuelle tiltak på de mest utsatte banestrekningene. Målsettingen er å redusere antallet påkjørte dyr fra 2 292 i 2010 til 1 400 i 2013. Dette betinger et godt samarbeid mellom Jernbaneverket og de ulike partene som f.eks. miljøvernforvaltningen, kommuner, grunneiere/rettighetshavere til vilt, reindriftsforvaltningen og reindriftsnæringen.

På bakgrunn av høringsuttalelsene reviderer Jernbaneverket handlingsplanen mot dyrepåkjørsler. Den reviderte handlingsplanen ventes å foreligge i oktober 2012 og vil danne grunnlaget for prioriteringene i det videre arbeidet. Det er en utfordring å identifisere tiltak som ivaretar alle hensyn, bl.a. togframføring, landbruksnæring, biologisk mangfold og samfunnsøkonomi. I 2013 settes det av 13 mill. kr til tiltak mot dyrepåkjørsler, fordelt mellom post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen. Forsøk med gjerder langs deler av de mest belastede strekningene vil bli prioritert.

Særskilt om tiltak i Oslo-området – Prosjekt Stor-Oslo

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og omfatter fornyelse av kritisk jernbaneinfrastruktur i Oslo-området for å oppnå en god og pålitelig trafikkavvikling.

Alle fornyelsesarbeidene på strekningen Lysaker–Etterstad som krever lengre stopp i togtrafikken er ferdigstilt i 2012. Arbeidene på denne strekningen ferdigstilles i 2013. Idriftsetting av akseltellere er utsatt, og ferdigstilles etter 2014.

Hovedplaner for utvidelse av prosjektet til Asker og Lillestrøm ble påbegynt i 2010 og ferdigstilt i 2012. Detaljplanlegging av disse strekningene pågår og fornyelsen av disse strekningene planlegges startet i 2013. Tiltak som prioriteres i 2013 er bl.a.:

- Ferdigstillelse av fornyelsesarbeidene på strekningen Lysaker–Etterstad
- Oppstart av fornyelsesarbeidene på strekningen Lysaker–Sandvika (samtidig med utbyggingen av Høvik stasjon)
- Oppstart av fornyelsesarbeidene på strekningen Etterstad–Lillestrøm

Risikoen i prosjektet er i hovedsak knyttet til omfang og gjennomføring av arbeidene. Prosjektet omfatter fornyelse av eksisterende infrastruktur i området med størst trafikkbelastning og det er svært krevende å gjennomføre arbeidene med minst mulig ulempe for trafikkavviklingen. Prosjektet har en kostnadsramme på 2 131 mill. kr.

Det er satt av 290 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2013.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Det foreslås bevilget 827 mill. kr, hvorav 671 mill. kr settes av til videre planlegging av dobbeltsporet og 156 mill. kr til bygging av hensettingskapasitet ved Ski stasjon i forbindelse med innføring av nytt og bedre togtilbud i Østlandsområdet.

Planleggingen av Oslo–Ski

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Det foreslås avsatt 671 mill. kr i 2013 til videre prosjektering og grunnverv for Follobanen, samt nødvendige forberedende anleggsarbeider for innføring til Oslo S. Follobanen vil bidra til et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtrafikksystem i Oslo-regionen. Med Follobanen vil strategien med fire spor innenfor det sentrale Oslo-området bli fullført på de innerste og mest trafikk-tunge delene av de tre hovedkorridorene.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon med innføring av Follobanen til Oslo S. Dette omfatter også en omlegging av Østfoldbanens trasé mellom Bekkelaget og Oslo S. Videre følger en om lag 19,5 km lang tunnel etterfulgt av en strekning på om lag 1,5 km mellom tunnelen og Ski stasjon. Østfoldbanens trasé mellom tunnelen og Ski stasjon legges om for å redusere det totale arealbeslaget gjennom kulturlandskapet nord for Ski stasjon. Av hensyn til godstrafikken, både i bygge- og driftsfasen, planlegges en forbindelse mellom Østfoldbanen og Follobanen nord for Ski stasjon.

Ski stasjon bygges om fra tre spor til plattform og ett forbikjøringsspor, til seks spor til plattform, ny undergang med oppgang til alle plattformer, en ny vegbro som krysser over jernbanen, samt nye tekniske bygg. For å tilrettelegge for økt antall reisende fra Ski stasjon skal parkeringskapasiteten

utvides med en ny og større innfartsparkering. Et nytt utvidet parkeringsanlegg for tog bygges ut som et eget delprosjekt i forkant av Follobanen.

Tunnelen planlegges bygd med to separate løp, en løsning som gir bedre tilgjengelighet for effektivt vedlikehold og for å holde en høy driftsstabilitet. Jernbaneverket planlegger å avgjøre drivemetode (sprenging eller tunnelboring) høsten 2012. Det kan bli aktuelt å innarbeide begge alternativene som en del av tilbudsforespørlene for gjennomføringsfasen.

Konsekvensutredning for Follobanen ble godkjent av Samferdselsdepartementet 1. mars 2012. I hovedplanen er det beregnet en styringsramme på 18,1 mrd. 2010-kr og en kostnadsramme på 21,2 mrd. 2010-kr. Omregnet til 2013-kr blir det en styringsramme på om lag 20 mrd. kr og en kostnadsramme på om lag 23,5 mrd. kr. Forslag til reguleringsplaner er utarbeidet i samarbeid med de berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski. De forslåtte reguleringsplanene ble lagt ut til offentlig ettersyn våren 2012 og ventes sluttbehandlet i de tre kommunene innen årsskiftet 2012/2013. Framdriften i behandlingen av reguleringsplanene er meget stram, spesielt i Oslo kommune. I forbindelse med detalj- og reguleringsplan og gjennomført KS2 vil prosjektets kostnadsramme og styringsramme bli endelig fastlagt og lagt fram for Stortinget på vanlig måte. Gjennomføring av ekstern kvalitetssikring (KS2) planlegges startet i fjerde kvartal 2012. Byggestart planlegges i 2014, og ferdigstilling av prosjektet kan tidligst finne sted ved utgangen av 2019. Follobanen vil være ett av de største prosjekter som gjennomføres i Norge i perioden 2014–2019.

Ski hensetting

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Kontrakten for grunnarbeider for Ski hensetting er inngått, og de jernbanetekniske arbeidene starter i januar 2013. Hensetting på Ski stasjon gjennomføres for å kunne sette i verk bedre togtilbud i Østlandsområdet og er en del av tiltakene for innfasning av nye tog/ny grunnrute. Planlagt ferdigstilling er foreløpig satt til utgangen av 2014. På grunnlag av detaljplan og reguleringsplan har prosjektet en kostnadsramme på 554 mill. kr og styringsramme på 487 mill. kr.

Det settes av 156 mill. kr til prosjektet i 2013.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Kjørevegsavgift	27 915	27 400	28 300
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	257 234	239 200	247 100
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	296 770	272 200	281 200
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 945	92 000	98 000
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	114		
16	Refusjon av foreldrepenger	12 011		
17	Refusjon lærlinger	158		
18	Refusjon av sykepenger	28 372		
37	Anleggsbidrag	33 234		
	Sum kap. 4350	728 753	630 800	654 600

Post 01 Kjørevegsavgift

Det foreslås at post 01 Kjørevegsavgift, budsjetteres med 28,3 mill. kr i 2013.

Fra og med 2007 ble kjørevegsavgiften for ordinær vognlast inntil 25 tonn aksellast fjernet som en prøveordning. Tiltaket ble gjort for å stimulere til økt godstransport på jernbane.

Kjørevegsavgiften ble sist gjennomgått i forbindelse med framlegget av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. I Prop. 1 S (2011–2012) varslet Samferdselsdepartementet en ny vurdering av grunnlaget for kjørevegsavgiften på jernbanen.

Jernbaneverket har i 2012 utviklet et metodisk grunnlag og gjennomført en analyse av kjørevegsavgiften på Ofotbanen. Det metodiske grunnlaget for analysen er kvalitetssikret av Økonomisk institutt ved Universitetet i Oslo. Rapport om analysen er sendt på høring til de berørte togselskapene m.fl. Analysen indikerer at de samfunnsøkonomiske marginalkostnadene for malmtransporten på Ofotbanen er i størrelsesorden 7,8 til 11,5 øre per brutto tonnkilometer. Det er til dels høy usikkerhet knyttet til beregningene av kostnadene. Jernbaneverket vil i løpet av 2012 utvide analysen til andre deler av jernbanenettet og andre trafikkslag.

Jernbaneverkets analyser av kjørevegsavgiften er et viktig innspill i debatten om prisingen av bruk av infrastrukturen. Den indikerer at det er

grunnlag for å heve kjørevegsavgiften for tog med aksellast over 25 tonn. Det er mange motstridende hensyn knyttet til en eventuell gjeninnføring, innretning og dimensjonering av kjørevegsavgiften. Disse vil bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

På denne bakgrunn legges det opp til at kjørevegsavgiften for godstog med tillatt aksellast over 25 tonn i 2013 økes med om lag 10 pst. fra 2012, og settes til 3,13 øre per brutto tonnkilometer.

Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Posten omfatter 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 247,1 mill. kr på post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. i 2013 som er en videreføring av nivået fra 2012.

Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift

Posten har motpost i Jernbaneverkets innkjøp av elektrisitet til togdrift som føres på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Provenyet på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. På grunn av store variasjoner i

strømprisen er anslaget usikkert. Det budsjetteres med 281,2 mill. kr på post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.

Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det budsjetteres med betaling for bruk av Gardermobanen med 98 mill. kr i 2013. Dette en økning

på 6,5 pst. fra 2012. Det vises til omtale av kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen. Foreslåtte avgifter for betaling for bruk av Gardermobanen tar hensyn til forventet trafikkøkning fra 2012 til 2013.

Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

	Avgiftsats 2012	Avgiftsats 2013	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	16,90	17,50	kr pr. togkm
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>			
Oslo S Flytogterminalen	112,0	116,10	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	18,80	19,50	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	74,80	77,50	kr pr. togbevegelse

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 250 046	2 516 700	2 921 300
	Sum kap. 1351	2 250 046	2 516 700	2 921 300

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 2 921,3 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Dette er en økning på om lag 397 mill. kr eller 16 pst. fra saldert budsjett 2012. Økningen har i hovedsak sammenheng med inngåelse av ny Trafikkavtale med NSB for perioden 2012–2017, herunder gradvis innføring av ny grunnrutemodell fra desember 2012 og innfasing av nytt togmateriell.

Foreslått bevilgning for 2013 skal dekke togtilbudet som tilbys av NSB AS med om lag 2 820 mill. kr, samt øvrige tog tjenester som staten kjøper på henholdsvis Bratsbergbanen (om lag 17 mill. kr), Gjøvikbanen (om lag 74 mill. kr), Ofotbanen (om lag 5 mill. kr) og strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm (om lag 5,5 mill. kr). Med unntak av NSB sine dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen, reguleres all persontrafikk som NSB tilbyr av trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB.

Samferdselsdepartementet inngikk i januar 2012 en trafikkavtale med NSB AS for perioden 2012–2017. Avtalen har en samlet ramme på 15,4 mrd. kr i denne perioden, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Avtalen er en nettokontrakt. Staten betaler et vederlag basert på en prognose for differansen mellom selskapets inntekter og utgifter. Dette innebærer at NSB har risikoen for utviklingen av inntekter og utgifter, og må selv dekke den faktiske differansen mellom inntekter (trafikkinntekter og vederlag) og utgifter. Kontraktsformen skal sikre at selskapet har incentiver til både å holde på sine eksisterende kunder og tiltrekke seg nye.

Sammen med NSBs investering i nytt togmateriell, gir avtalen et godt grunnlag for en betydelig forbedring av togtilbudet i Østlandsområdet. NSB AS har mottatt de første av i alt 50 nye togsett. Det første togsettet ble satt i trafikk i mai 2012.

Samferdselsdepartementet er i sluttforhandlinger med leverandøren om å videreføre dagens togtilbud med to avganger hver veg mellom Oslo S og Stockholm C, samt videreføring av dagens tre avganger mellom Karlstad og Oslo S, men med bytte av tog til NSBs timeavganger mellom

Kongsvinger og Oslo. Dagens trafikkavtale på Ofofbanen utløper i juni 2013. Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Trafikverket, forhandlet fram en ny avtale med SJ Norrlandståg om fortsatt persontrafikk på Ofofbanen fra juni 2013. Dette er en videreføring av dagens togtilbud med to avganger hver veg mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Samferdselsdepartementet forhandler for tiden med Flytoget om en avtale som regulerer tilbringer-tjenesten til Oslo Lufthavn Gardermoen. Utgangspunktet er at avtalen vil regulere rettig-

heter og plikter for Flytogets tilbringertransport til Oslo lufthavn, Gardermoen mot at Flytoget får en fortrinnsrett til jevn frekvens.

Det er knyttet usikkerhet til kjøpsbeløpene i de forskjellige avtalene. Årsaken til dette er bl.a. knyttet til prisreguleringer og bonusordninger i avtalene.

Totalt ble det gjennomført om lag 51 mill. togreiser gjennom de togtilbud staten kjøpte i 2011. Fordelingen går fram av tabellen nedenfor (Grenseoverskridende trafikk er ikke inkludert grunnet manglende statistikkgrunnlag).

Togproduktgrupper	Pst. av bevilgning i 2012	Pst. av antall togreiser som har benyttet offentlig kjøpt togtransport i 2011
Nærtrafikk rundt Oslo	40,7	73,0
Nærtrafikk rundt Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø	15,2	10,6
IC-trafikk, (Lillehammer–Oslo–Skien, Halden–Oslo)	19,7	11,5
Fjerntrafikk, regiontrafikk og matetrafikk	19,3	3,7
Nattog	5,1	1,2
Sum	100,0	100,0

Bedre togtilbud i Østlandsområdet

Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket og NSB AS har siden 2007 arbeidet for å kunne gi de reisende et utvidet og bedret togtilbud på Østlandet gjennom omlegging til en ny grunnrute. Det er lagt opp til at omleggingen kan gjennomføres fullt ut fra desember 2014, men med flere forbedringer fra desember 2012.

Om lag 85 pst. av alle togreiser skjer i dag på Østlandet og det er her jernbanen har sine største fortrinn. Ferdigstilling av Vestkorridoren til en verdi av om lag 8 mrd. kr fjerner en stor flaskehals i jernbanenettet, og har sammen med NSBs investering i 50 nye togsett åpnet for større forbedringer i togtilbudene på Østlandet. De store endringene i grunnruten krever også investeringer i en lang rekke mindre infrastrukturtiltak for om lag 3 mrd. kr. Disse tiltakene legger til rette for flere, nye og lengre tog, og en mer effektiv materiellturnering. Ruteomleggingen vil samlet sett gi forbedringer for de aller fleste av NSBs om lag 43 mill. togreiser per år i denne regionen.

Ny grunnrutemodell innebærer en omlegging fra et uoversiktlig togtilbud med ujevn frekvens og ulike linjestrukturer til et oversiktlig togtilbud

med økt og jevn frekvens og bedre overgang mot annen kollektivtransport. Dette rutetilbudet blir langt enklere å forholde seg til for de reisende med flere antall avganger som er jevnere fordelt utover timen. Setekapasiteten i morgenrush inn til Oslo vil øke med om lag 35 pst. fra nordøst og om lag 24 pst. fra vest sammenlignet med i dag.

Første etappe av ny grunnrute gjennomføres fra desember 2012 med flere tilbudsforbedringer. Denne omfatter flere avganger og tilrettelegging for innføring av stive ruter og 10 tog i timen mellom Asker og Lillestrøm. Dette gir et enklere system med bedre forutsigbarhet og nytt materiell som skal gi bedre punktlighet og regularitet. Kongsvingerbanen vil få avganger hver time på strekningen Asker–Oslo–Kongsvinger, og nytt materiell skal etter planen fases inn i løpet av første halvår 2014. Nytt materiell settes også inn på strekningen Drammen–Dal som får en dobling av frekvensen til halvtimesfrekvens. Sist ut av lokal-togstrekningene som får nytt materiell, er Kongsberg–Eidsvoll. I april 2014 skal alle 50 togsettene etter planen være i trafikk. En konsekvens av ruteomleggingen fra desember 2012 er at noen mindre holdeplasser vil bli nedlagt, jf. omtale under andre saker.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2011	budsjett 2012	
01	Driftsutgifter	52 294	56 900	58 700
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg	2 980	18 700	15 000
Sum kap. 1354		55 274	75 600	73 700

Det foreslås bevilget til sammen 73,7 mill. kr til driften av Statens jernbanetilsyn. Dette er i hovedsak en videreføring av aktivitetsnivået fra 2012, utenom omstillingen av tilsynsvirksomheten i Trondheim (post 21). Statens jernbanetilsyn er underlagt Samferdselsdepartementet, mens Kommunal- og regionaldepartementet har det overordnede faglige ansvaret for tilsynet med park- og tivolianlegg. Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkynndig for kontroll og tilsyn med virksomhet underlagt jernbanelovgivningen, herunder kabelbaner, og taubanelovgivningen.

Statens jernbanetilsyn hadde 46 ansatte 1. mars 2012, inkludert den nye virksomheten i Trondheim.

Status og utfordringer

De siste årene har Statens jernbanetilsyn hatt en betydelig vekst i aktivitetsnivå og oppgaver. Det har vært en utfordring å tilpasse kapasiteten i jernbanetilsynet til nye oppgaver og det økte aktivitetsnivået i jernbanesektoren, og dermed å unngå at tilsynet skulle bli en flaskehals for gjennomføringen av jernbanepolitikken. Bevilgningene til Statens jernbanetilsyn har økt med nærmere 80 pst. fra 2006 til 2012. I løpet av 2012 har tilsynet i stor grad klart å rekruttere den kompetanse og kapasitet som er nødvendig for normal drift, og risikoen med for lite kapasitet i tilsynet med jernbanesektoren er betydelig redusert. Økt aktivitet i jernbanesektoren medfører også økt aktivitet hos Statens jernbanetilsyn, både for å påse at sikkerheten ivaretas, håndheving av regelverket, samt i forbindelse med markedsovervåking når flere aktører kommer inn i markedet og grensesnitt forskyves.

I 2012 overtok Statens jernbanetilsyn ansvaret for tilsynet med tau- og kabelbaner og park og tivolianlegg fra Det Norske Veritas. Det er knyttet

utfordringer til forvaltningen av disse tilsynsområdene, bl.a. knyttet til kapasitet, tilsynsmetodikk, tillatelsesprosesser, rettstilstand, administrative rutiner m.m. Arbeidet med virksomhetsoverdragelsen i Trondheim har vært krevende for Statens jernbanetilsyn, og det har vært behov for en betydelig innsats for å gjennomføre overdragelsen på en forsvarlig måte. Særlig regelverksarbeidet på området har krevd mye ressurser. Det ble vedtatt 11 forskrifter mot slutten av 2011.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 58,7 mill. kr til Statens jernbanetilsyns driftsutgifter. Dette er en økning med om lag 3,2 pst. fra saldert budsjett for 2012 og innebærer en videreføring av aktivitetsnivået i 2012.

Statens jernbanetilsyn skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig jernbane (herunder T-bane og sporveg) i tråd med målsettingene for samferdselspolitikken. Hovedaktiviteten er knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene, regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og ny infrastruktur, utstedelse av lisenser, sikkerhetssertifikater og tillatelser til å drive jernbanevirksomhet, samt sikkerhetsgodkjenninger. Statens jernbanetilsyn utpeker for øvrig tekniske kontrollorganer for produksjon av jernbaneutstyr, og fører registre over infrastruktur, rullende materiell og lokomotivførersertifikater. Videre overvåker tilsynet konkurransen på markedene for jernbanetransport, behandler klager fra trafikkutøvere, herunder klager på fordeling av infrastrukturkapasitet og på infrastrukturforvalters nettveiledning mv.

Statens jernbanetilsyn deltar aktivt i internasjonale fora innenfor jernbanesektoren. Arbeidet fokuseres på områder med særlig betydning for norsk jernbane og innenfor sikkerhet og harmonisering/ standardisering. Arbeidet mot det euro-

peiske jernbanebyrået (ERA) er sentralt og viktig for å ivareta norske interesser i utviklingen av EU/EØS-regelverket på jernbanelområdet.

Statens jernbanetilsyn håndhever bestemmelser om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter og fører tilsyn med om persontransportsekskapene ivaretar passasjerrettighetene.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg

Det foreslås å bevilge 15 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg. Dette er en videreføring av den ordinære tilsynsvirksomheten fra 2012, utenom omstillingen av virksomheten som avsluttes i 2012.

Statens jernbanetilsyn overtok fra 1. januar 2012 tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det norske Veritas. Majoriteten av de ansatte i Det norske Veritas som drev med dette tilsynet, ble med over til Statens jernbanetilsyn ved overtakelsen.

Statens jernbanetilsyn skal bl.a. føre tilsyn og kontroll med at tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg drives i samsvar med gjeldende lovgivning. Tilsynet utarbeider forskrifter og utgir veiledninger for bransjen. Det føres også register over tilsynspliktige park- og tivoliinnretninger og tau- og kabelbaner. Tilsynet følger opp ulykker og uhell med skade på person mv. i park- og tivolianlegg og tau- og kabelbaner. Statens jernbanetilsyn behandler søknader om sikkerhetsmessig godkjenning av innretninger til bruk i park- og tivoliannlegg og kan pålegge driftsstans.

Tilsynet gir driftstillatelse til taubaner og kabelbaner. Fylkesmannen gir konsesjon til anlegg og drift av taubaner, mens Samferdselsdepartementet gir tillatelse til drift av kabelbaner. Det gjennomføres tilsyn med markedsføring og bruk av sikkerhetskomponenter og delsystemer for tau- og kabelbaner. Tilsynet kan inndra driftstillatelse dersom det finner at driften ikke lenger skjer forsvarlig etter gjeldende forskrifter, pålegg og sikkerhetsnormer.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg		14 500	15 000
16	Refusjon av foreldrepenger	537		
18	Refusjon av sykepenger	453		
	Sum kap. 4354	990	14 500	15 000

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg

I 2013 budsjetteres det med 15 mill. kr i gebyrinntekter fra tilsynet med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg. Tilsynsvirksomheten på disse

områdene skal være selvfinansierende. De konkrete gebyrsatsene fastsettes i en egen gebyrforskrift. Kravet til selvfinansiering av denne tilsynsvirksomheten gjelder ikke for ekstraordinære utgifter til omstilling og modernisering av virksomheten og regelverket.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
85	Utbytte	146 500	76 000	176 000
	Sum kap. 5611	146 500	76 000	176 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. For regnskapsåret 2011 ble det i tråd med gjeldende utbyttepolitikk tatt ut et

utbytte fra NSB AS på 76 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). I 2013 foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 176 mill. kr. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
85	Utbytte	2 200	5 300	
	Sum kap. 5623	2 200	5 300	

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Baneservice AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. Det ble ikke tatt ut utbytte fra Baneservice AS for regnskapsåret 2011, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). I 2013 foreslås det ikke å budsjettere med utbytte fra Baneservice AS. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

veisavgifter og fordeling av infrastruktur mv. De tre direktivene er en del av EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett.

Formålet med forslaget er å legge til rette for et indre marked også på jernbaneområdet, og skal medvirke til å øke konkurransevnen for gods- og passasjertransporten på jernbanen i Europa. Forslaget inneholder bl.a. bestemmelser om forsterking av rollen og uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet, mer gjennomsluktige adgangsvilkår for jernbanerelaterte tjenester, herunder å lette adgangen til slike tjenester, samt bestemmelser om finansiering av infrastruktur.

Andre saker

EU/EØS-saker – Omarbeiding av jernbanepakke I
EU-kommisjonen la høsten 2010 fram et forslag til direktiv om omarbeiding av jernbanepakke I, heretter omtalt som *forslaget*. Rådet og EU-parlamentet har blitt enige om forslaget og direktivet ventes å bli formelt vedtatt i løpet av 2012, med ikrafttredelse våren 2015.

Det er videre enighet mellom Rådet og EU-parlamentet om at EU-kommisjonen skal legge fram forslag om åpning av nasjonal passasjertransport innen utgangen av 2012. Hvordan forslaget vil bli utformet er ikke avklart.

Forslaget omfatter sammenslåing av direktiv 91/440/EC om utvikling av fellesskapets jernbaner, direktiv 95/18/EC om lisensiering av jernbaneforetak samt direktiv 2001/14/EC om kjøre-

Overføring av gods fra veg til bane –
Godsstrategien

For å nå regjeringens mål om et effektivt og miljøvennlig transportsystem er det et mål å overføre

gods fra veg til bane. Jernbaneverket utarbeidet i 2007 en strategi for å legge til rette for økt gods-transport på bane, som en del av forarbeidene til Nasjonal transportplan 2010–2019. I Jernbaneverkets handlingsprogram 2010–2019 er tiltakene for å legge til rette for økt godstransport på bane konkretisert for perioden 2010–2013. I handlingsprogrammet ble det lagt opp til at 13 kryssingsspor eller kryssingssporforlengelser skulle bygges i perioden, hvorav 5 tiltak vil bli ferdigstilt ved utløpet av 2013. Jernbaneverkets utfordringer med signal og sikringsanlegg og kapasitet innen signalfaget, sammen med prioritering av økt vedlikehold og tiltak for «Bedre togtilbud i Østlandsområdet» er viktige forklaringer på dette avviket. Tiltak for å fjerne flaskehalsen for utvikling av dagens trafikk har så langt vært prioritert, og ved gjennomføring av de enkelte tiltakene er det lagt til rette for framføring av lengre tog. Dette gjelder kryssingssporene på Straumsnes, Nodeland, Ualand, Jensrud og Vålåsjo. Det er satt i gang tiltak for å øke kapasiteten på kombiterminalene i Narvik, Bodø og Trondheim.

I 2011 og 2012 har det vært flere store driftsavbrudd som følge av ras, flom og utglidinger. Dette har ført til at enkelte banestrekninger tidvis har vært stengt, til dels over lengre perioder. For godstrafikken har dette hatt store negative konsekvenser både for økonomien til togselskapene og omdømmet, som følge av dårlig punktlighet, regularitet og innstillinger. Jernbaneverket vil fortsette arbeidet med bedre drenering i og ved jernbanen på alle hovedstrekninger. I tillegg kommer en rekke rassikringstiltak fordelt over store deler av jernbanenettet.

Overtagelse av godsterminaler

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede en overføring av driftsansvaret for jernbanegodsterminaler fra CargoNet til Jernbaneverket. I utredningen anbefales det at driftsansvaret overføres til Jernbaneverket og at driften av terminalene deretter konkurranseutsettes. Bakgrunnen for utredningen er at Samferdselsdepartementet mener det kan være prinsipielt problematisk for konkurransesituasjonen at samme selskap som drifter terminalene, også er en dominerende aktør innen godstransport på jernbane i konkurranse med andre selskaper. Utredningen har vært på høring og saken er nå til vurdering i Samferdselsdepartementet.

Stasjonsstrukturprosjektet

Jernbaneverket la ved månedsskiftet april/mai 2012 fram rapporten «Jernbanens stasjonsstruktur 2012 – På vei mot en mer markedstilpasset stasjonsstruktur». I rapporten er de fleste av landets jernbanestrekninger gjennomgått. Det foreslås tilpasninger i stasjonsstrukturen der dette kan gjøre det mulig å få et bedre togtilbud med kortere reisetider, flere avganger og/eller lengre tog. I tillegg foreslås det å legge ned noen mindre stasjoner med for korte plattformer, da utgiftene til nødvendige utbedringer ikke står i forhold til passasjergrunnlaget. I rapporten er det foreslått å legge ned 31 stasjoner/holdeplasser, hvorav ni stasjoner og holdeplasser ved ruteomleggingen i desember 2012 og 22 stasjoner legges ned på grunn av for korte plattformer.

Rapporten har vært på høring og det kom inn om lag 80 høringsuttalelser. Jernbaneverket tilrår på bakgrunn av høringsuttalelsene at 27 av de foreslåtte nedleggingene gjennomføres, mens fire stasjoner opprettholdes – dette er Ler stasjon i Melhus kommune på Dovrebanen og tre stasjoner på Bergensbanen, Seimsgrend og Gjerdåker i Voss kommune, og Vieren i Ullvik kommune. Jernbaneverket foreslår å opprettholde Seimsgrend inntil videre, forutsatt at plattformen kan forlenges med enkle midler. Kostnadene for å opprettholde disse fire stasjonene og de mulige trafikkale gevinstene av nedlegging er relativt små. Ut fra en ny vurdering av trafikkgrunnlaget på Ler stasjon foreslås denne opprettholdt.

For å bedre persontransporttilbudet med jernbanen er Samferdselsdepartementet opptatt av å få redusert reisetiden mellom de større knutepunktene på de enkelte jernbanestrekningene. Samtidig er det viktig at flest mulig har et kollektivtilbud, og på flere mindre steder er toget det eneste tilbudet. Samferdselsdepartementet har ut fra disse hensynene, og etter høringsinnspill, kommet til at stasjonene Slitu på Østfoldbanen, Breland på Sørlandsbanen, Reitan på Rørosbanen, og Jørstad og Harran på Nordlandsbanen utbedres og opprettholdes.

Endringer desember 2012

For å muliggjøre ny grunnrute og innsetting av nytt materiell, må enkelte mindre stasjoner legges ned, jf. omtalen av «Bedre togtilbud i Østlandet» under kap. 1351. Videre vil det ikke bli gjennomført oppgraderinger av enkelte stasjoner innen fristen for dispensasjon i desember 2012 der kostnadene til ombygging blir for store sett opp mot

passasjergrunnlaget. Disse stasjonene legges ned samtidig med ny ruteplan i desember 2012. Totalt legges det ned 18 stasjoner og holdeplasser fra ruteendringen i desember 2012:

- Østfoldbanen Østre linje: Drømtorp og Langli i Ski kommune, Langnes og Askim Næringspark i Askim kommune
- Kongsvingerbanen: Seterstøa i Nes kommune, Disenå, Sander og Galterud i Sør-Odal kommune
- Spikkestadbanen: Åsåker og Hallenskog i Røyken kommune
- Sørlandsbanen: Skollenborg i Kongsberg kommune
- Vossebanen: Takvam i Bergen kommune, Bogegrend i Vaksdal kommune, og Jørnevik, Volli og Eggjareid i Voss kommune
- Flåmsbanen: Dalsbotn i Aurland kommune
- Rørosbanen: Bellingmo i Alvdal kommune

I forbindelse med innføring av ny grunnrutemodell må Steinberg stasjon på Sørlandsbanen fra desember 2012 bygges om dersom toget fortsatt skal ha stoppested her. Dette innebærer at stasjonen vil være midlertidig ubetjent. På bakgrunn av stasjonens trafikkgrunnlag og utviklingspotensial, tas det i løpet av 2014 sikte på gjenåpning når nødvendige tiltak er gjennomført. En gjenåpning av stasjonen må forutsette enighet med lokale myndigheter om en styrking av trafikkgrunnlaget ved foretting og utbygging i gang- og sykkelavstand fra stasjonen.

Følgende tre stasjoner og holdeplasser legges ned ved ruteendringen i desember i 2013:

- Flåmsbanen: Kårdal (som ikke er i bruk) i Aurland kommune
- Nordlandsbanen: Svenningdal i Grane kommune
- Ofotbanen: Straumsnes i Narvik kommune

Tilskuddsordninger under Jernbaneverket

Jernbaneverket forvalter tre tilskuddsordninger: 1) tilskudd til kulturminner og kulturvern, 2) prosjektstøtte til historiske jernbaneformål fra Norsk Jernbanemuseum og 3) tilskudd til private sidespor mm.

Tilskudd til kulturminner og kulturvern

Jernbaneverket har ansvaret for kulturhistoriske eiendommer og anlegg i jernbanesektoren. Forvaltningen av disse skal baseres på landsverneplaner. Jernbaneverket yter tilskudd til kulturminner

innenfor jernbanesektoren som ikke lengre eies av staten. Dette gjelder primært tilskudd til vedlikehold av museumsbaner. Ordningen inngår i kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Jernbaneverket har foreslått å frede seks baner for museal drift og gir årlig tilskudd til vern og vedlikehold av disse banene. Riksantikvaren har i tillegg fredet Tinnosbanen. Denne forvaltes innenfor Jernbaneverkets ordinære drifts- og vedlikeholdsbudsjett og belastes således ikke tilskuddsordningen. I 2012 har Riksantikvaren iverksatt fredningsprosesser for ytterligere to baner: Numedalsbanen som forvaltes av Jernbaneverket og har vært midlertidig fredet i flere år, og Rjukanbanen som forvaltes av en egen stiftelse.

Jernbaneverket bruker 14 mill. kr til istandsetting og vedlikehold av museumsbanene i 2012, hvorav om lag 5 mill. kr gis som tilskudd til baner som Jernbaneverket ikke eier selv.

I tillegg er Jernbaneverket i gang med et systematisk arbeid for å vedlikeholde rallarvegene langs henholdsvis Bergensbanen og Ofotbanen. Forvaltningsplaner for disse anleggene vil bli utarbeidet i 2012 og 2013. Det ytes noe tilskudd til eksterne i denne forbindelse.

Prosjektstøtten til historiske jernbaneformål

Ordningen administreres av Jernbaneverket ved Norsk jernbanemuseum og er en støtte til museale og antikvariske tiltak innenfor jernbanesektoren og skal inspirere til frivillig innsats for bevaring av kulturminner i jernbanen. I 2012 ble det avsatt 1,1 mill. kr på museets budsjett til denne prosjektstøtten.

Støtte til private sidespor m.m.

Samferdselsdepartementet har innført en støtteordning for virksomheter som vil bygge nye eller gjenåpne gamle sidespor på jernbanenettet. Ordningen, som har til formål å få mer godstrafikk på jernbane, administreres av Jernbaneverket. I 2012 ble det avsatt 10 mill. kr til formålet. Jernbaneverket informerer om ordningen på sine hjemmesider, i tillegg til møter med aktuelle aktører. Jernbaneverket har til nå mottatt en konkret søknad på 2,8 mill. kr. Denne er behandlet, og det anbefales tilsagn. I tillegg er det flere interessenter som vil søke. For 2013, som for 2012, er det foreslått en egen tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

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 utarbeidet periodisert regnskap i syv år (siden 2005). Årsregnskapet inneholder ledelseskomentarar, resultatregnskap, balanser, kontantstrømoppstilling, rapportering til statsregnskapet, noter med regnskapsprinsipper og nøkkeltall. Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med forbedring av regnskapsrapporteringen i samsvar med norske statlige regnskapsstandarder for å sikre at Jernbaneverkets eksterne regnskap gir åpen, korrekt og fullstendig regnskapsinformasjon om virksomheten. Årsregnskapet inngår i årlig rapportering til Samferdselsdepartementet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbaneverket har et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbaneinfrastruktur i Norge og koordinerer arbeidet mot togselskapene. Jernbaneverket skal ha en beredskap som:

- forebygger/begrenser skader på reisende og tredjepart, togselskapenes personale og egne ansatte
- forebygger/begrenser skader på materiell og ytre miljø
- sørger for tilgjengelighet for redningsmannskaper
- sørger for at linjen ryddes for havarert materiell.

Det er etablert beredskapsplaner i Jernbaneverket på overordnet og regionalt nivå, samt hos jernbaneforetakene som ivaretar det daglige risikobildet. Det er også planlagt tiltak som skal iverksettes om risikobildet endres. Planverket oppdateres

fortløpende ved endringer i infrastruktur og/eller i trafikkbildet.

For å sikre en god 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. ROM Eiendom AS eier og drifter de fleste store og mellomstore jernbanestasjoner og bygninger som er definert som kritisk infrastruktur. Jernbaneverket eier og drifter nye stasjoner, samt jernbaneinfrastrukturen. Siden Jernbaneverket eier spor og plattformer i tilknytning til stasjonene og ROM Eiendom eier bygningene, er det etablert et samarbeid mellom Jernbaneverket og ROM Eiendom, gjennom lokalt beredskapsutvalg (LBU). Ved alvorlige hendelser er det besluttet at Jernbaneverket har den koordinerende myndighet og tar initiativ til kriseledelse.

Jernbaneverkets kostnader til beredskap er knyttet til gjennomføring av større øvelser, utarbeidelser av beredskapsanalyser, samt tekniske og operasjonelle tiltak for å oppgradere beredskapen, spesielt i tunneler. Det forutsettes at Jernbaneverket og ett eller flere av togselskapene deltar i planlegging og gjennomføring av større fullskala øvelser sammen med redningsetatene en gang i året. Jernbaneverket har det koordinerende ansvar for jernbanens deltakelse i slike øvelser. Jernbaneverket har en landsdekkende avtale med enheten NSB Berging og beredskap om å rydde sporet for havarert materiell. I tillegg er det etablert en avtale med samme enhet om et redningstog som skal brukes i Oslo-området ved ulykker i tunneler.

Jernbaneverket er i gang med et prosjekt for å etablere et styringssystem for informasjonssikkerhet etter sikkerhetsstandard ISO/IEC-27001. Et felles sikkerhetsregime for jernbanen er under utarbeidelse.

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 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
1370	Posttjenester	345 000	89 000	353 000	296,6
1380	Post- og teletilsynet	195 480	208 800	202 300	-3,1
	Sum kategori 22.10	540 480	297 800	555 300	86,5

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
4370	Posttjenester	397 600			
4380	Post- og teletilsynet	159 525	171 800	164 400	-4,3
5618	Aksjer i Posten Norge AS	138 000	156 000	217 000	39,1
	Sum kategori 22.10	695 125	327 800	381 400	16,4

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på post- og teleområdet omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Post- og teletilsynet, eierstyring av Posten Norge AS og kjøp av post- og banktjenester.

Til post og telekommunikasjoner samlet er det foreslått bevilget 555,3 mill. kr, en økning på 257,5 mill. kr eller 86,5 pst. fra saldert budsjett 2012. Økningen gjelder statlig kjøp av post- og banktjenester. For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget 202,3 mill. kr, som er en nedgang på 6,5 mill. kr eller 3,1 pst. fra saldert budsjett 2012. Det er

foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS i 2013 på 217 mill. kr.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, en konsesjon for Posten Norge AS' samfunnsplagte oppgaver og en avtale med Telenor ASA om levering av grunnleggende elektroniske kommunikasjonstjenester. Posten Norge AS har enerett til å formidle lukkede brev under 50 g. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten på tjenes-

tene og sikre konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, herunder ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon som har sterk markedsstilling.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet på postområdet er å sikre et landsdekkende tilbud om formidling av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og med høy kvalitet. Målet blir i dag i all hovedsak sikret gjennom sektorspesifikk regulering, krav i konsesjonen til Posten, bruk av enerettsoverskuddet til å dekke ulønnsomme leveringspliktige tjenester og statlig kjøp av slike tjenester. Det stilles i dag krav til 6-dagers omdeling av post, at Posten Norge er til stede i alle landets kommuner og til kvaliteten på posttjenestene. Tilbudet fungerer i all hovedsak tilfredsstillende, men det er enkelte regionale variasjoner.

Markedene som Posten opererer i, er i kraftig endring. Dette medfører at Posten stadig står overfor nye utfordringer og behov for omstilling. Kundenes overgang til elektroniske kommunikasjonsløsninger fortsetter i betydelig omfang og medfører et fall i brevmengden. Fortsatt volumnedgang og prispress innenfor tradisjonell post er ventet, samtidig som det blir vanskeligere å finne rom for kostnadseffektivisering. Pakkevolum og annen logistikkvirksomhet ventes å stabilisere seg framover. Konkurransen innenfor post og logistikk i det norske og nordiske markedet tilter. Den økonomiske krisen internasjonalt har påvirket Postens virksomhetsområder de siste årene. Sektorene er likevel preget av ledig kapasitet og sterk konkurranse.

Norden blir i stadig større grad oppfattet som ett marked. Posten har gjennom ekspansjon og oppkjøp av logistikk- og transportselskaper posisjonert seg i det nordiske markedet. Selskapets investeringer i andre selskaper er langsiktige og forutsettes å gi synergieffekter og positiv avkastning over tid. Departementet vil i sin eierstyring av selskapet fortsatt følge utviklingen i den utenlandske delen av virksomheten. Satsingen i Norden skal støtte opp under selskapets samfunnspålagte oppgaver. Posten skal drive lønnsomt og kontinuerlig søke effektive løsninger.

En hovedutfordring for departementet som regulatør og som forvalter av statens eierskap i Posten er å legge til rette for å opprettholde rimelige, effektive og framtidsrettede posttjenester av høy kvalitet og å sikre et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester over hele landet. For å

sikre postsektoren og kundenes stilling i Norge vedtok regjeringen i 2011 å reservere seg mot innlemmingen av EUs tredje postdirektiv i EØS-avtalen. Regjeringen mener at å anvende direktivet på norske geografiske og demografiske forhold ikke er egnet til å styrke tilbudet av posttjenester i Norge. Regjeringen ønsker å opprettholde eneretten for brev under 50 g. EUs postdirektiv trådte i kraft 1. januar 2011. Direktivet innebærer at eneretten på postområdet ble opphevet i 16 medlemsland fra samme dato. De resterende 11 medlemsland kan utsette liberaliseringen til 1. januar 2013. Regjeringen har meddelt EU-kommisjonen at Norge ikke vil innlemme direktivet i EØS-avtalen.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og bruksmessige endringer. Totalomsetningen for ekomarkedet i 2011 var 32,3 mrd. kr. I store deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og gode, rimelige og framtidsrettede tjenester. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet. Dette er krevende, bl.a. fordi det er svært høye marginalkostnader knyttet til å få bygd ut et tilbud til de siste brukerne.

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å kunne bruke offentlige elektroniske tjenester. Med en dekningsgrad for husstandene på nær 100 pst. for mobiltelefoni (GSM) og 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 innenfor skole, helse, næringsliv og husholdninger over hele landet.

Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endring i teknologi og brukermønstre skaper et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester. Bortfall og feil i ekomnett og -tjenester, bl.a. som følge av ekstremvær har påvist en sårbarhet i samfunnet som det må vurderes tiltak mot.

Stortinget besluttet 15. april 2011 at EUs datalagringsdirektiv skulle gjennomføres i norsk rett gjennom endringer bl.a. i straffeprosessloven og ekomlov. Det er viktig å få på plass nødvendig regelverk, samt få avklart hvordan kostnadene med datalagringen skal fordeles mellom private tilbydere og staten.

Resultatrapportering 2011

I eiermeldingen om Postens virksomhet, jf. Meld. St. 18 (2011–2012), vurderer departementet det slik at Posten i løpet av de siste årene har gjennomført flere tiltak av forretningsmessig karakter som er i tråd med de eierpolitiske rammene for selskapets virksomhet. Et svært viktig tiltak er Postens satsning på lønnsomhetsforbedrende aktiviteter gjennom effektiviseringsprogrammet Spinnaker, som siden 2008 har gitt en effektiviseringseffekt på over 2,5 mrd. kr. Blant andre sentrale tiltak nevnes en avvikling av ikke lønnsom virksomhet og ny eierstruktur for datterselskapet ErgoGroup AS.

Kravet i konsesjonen til Posten 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. I 2011 kom 85,3 pst. av slik brevpost

fram over natt, mens hele 99,3 pst. kom fram etter tre dager. Dette var bedre enn i 2010.

Som et ledd i oppfølgingen av at Posten oppfyller kravene i konsesjonen, offentliggjøres også regionale tall for framsendingskvalitet. Utviklingen i 2011 viser at Posten har utfordringer knyttet til å oppnå tilfredsstillende kvalitet i Nord-Norge, bl.a. på grunn av vanskelige værforhold som påvirker rutegående flytransport.

Mobilteknologi blir en stadig viktigere del av elektronisk kommunikasjon. 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 bygd ut. Dekningsgraden for de ulike nettene er:

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil (GSM)	99,9	87,3
3G (UMTS)	87,3	22,4
3G (CDMA)	91,0	75,0
Bredbånd over 640 kbit/s / 4 Mbit/s / 25 Mbit/s / 50 Mbit/s	99,7 / 94 / 67 / 24	
Digital-TV	98,0 ¹ / 100,0	

¹ Målinger og beregninger viser at basisnettet gir en faktisk dekning på nær 98 pst. av husstandene og ca. 87 pst. av fritidsboligene. I tillegg skal alle husstander kunne motta NRKs tilbud digitalt.

Telenor ASA, NetCom AS og Mobile Norway AS har tillatelser for drift av 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. Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester har bidratt til en utbygging som er langt over de konsesjonskravene som ble fastsatt da nettene skulle etableres.

I dag har Telenor, TeliaSonera, ICE og Mobile Norway AS 3G-tillatelser, og det tilbys mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Disse oppgraderes til å tilby høyere dataoverføringshastigheter.

Forholdene er lagt til rette for teknologinøytral bruk av GSM-frekvensbåndene omkring 900 og 1800 MHz. Innehaverne av rettigheter i båndet har mulighet til å benytte annen teknologi enn GSM for å tilby mobile bredbåndstjenester. Bruk av annen teknologi enn GSM i disse frekvensbåndene vil kunne gi forbedret dekning for mobile bredbåndstjenester. Spesielt vil båndet rundt 900 MHz gjøre det billigere for tilbyderne å utvide sin dekning for mobilt bredbånd.

NetCom tilbyr nå mobile bredbåndstjenester i frekvensbåndet omkring 2,6 GHz, basert på teknologien LTE, i landets fire største byer, samt i byer på vestsiden av Oslofjorden og på Sørlandet. Telenor vil også benytte dette frekvensbåndet til LTE og har annonsert at utbygging vil starte i 2012. Tilretteleggingen for teknologinøytral bruk av GSM-båndet omkring 1800 MHz har også gjort at interessen for å benytte LTE-teknologien i dette båndet har økt. Dette har resultert i overskuddsetterspørsel etter disse frekvensene, og forberedelser til auksjon av ledige frekvenser i båndet pågår.

NetCom tilbyr nå mobile bredbåndstjenester i frekvensbåndet omkring 2,6 GHz, basert på teknologien LTE, i landets fire største byer, samt i byer på vestsiden av Oslofjorden og på Sørlandet. Telenor vil også benytte dette frekvensbåndet til LTE og har annonsert at utbygging vil starte i 2012. Tilretteleggingen for teknologinøytral bruk av GSM-båndet omkring 1800 MHz har også gjort at interessen for å benytte LTE-teknologien i dette båndet har økt. Dette har resultert i overskuddsetterspørsel etter disse frekvensene, og forberedelser til auksjon av ledige frekvenser i båndet pågår.

Antall mobilabonnementer var i 2011 om lag 5,7 mill. Dette er en økning på om lag 95 000 fra 2010. I 2011 var antall abonnementer på mobilt bredbånd og mobil med datatrafikk om lag 1,2

mill. Det er en økning fra 2010 på mer enn 270 000, noe som indikerer sterk vekst for dette markedssegmentet.

Fra 2008 ble det etablert en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett som kan brukes til å støtte bredbåndsutbygging i områder som ikke dekkes av kommersiell utbygging. I områder som har tilfredsstillende bredbånddekning kan midlene benyttes til annen infrastruktur, herunder mobilutbygging.

Ved utgangen av 2011 var det i underkant av 1,8 mill. faste bredbåndsabonnementer for bedrifter og i privatmarkedet, en samlet økning på om lag 63 000 fra utgangen av 2010. Privatmarkedet står for 92 pst. av abonnementene. Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber og kabelnett i privatmarkedet er nå større enn antall bredbåndsakssesser over telefonlinjer. Ved utgangen av 2011 fordelte abonnementene i privatmarkedet seg med om lag 47 pst. på telefonlinjer (xDSL), 32 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 18 pst. på fibertilknytninger.

Framtidig bruk av den såkalte digitale dividenden, dvs. de ressurser som har blitt frigjort fra frekvensbåndene for kringkasting som følge av overgang til digital formidling, har vært kartlagt. Regjeringen har besluttet 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 lengre tid vært arbeidet med modeller for forvaltning og tildeling av disse ressursene, og det ble gjennomført en større høring i 2011. Det legges opp til å gjennomføre en auksjon som omfatter ovennevnte bånd og ressurser i båndene omkring 900 og 1800 MHz.

Post- og teletilsynet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, systematisk kartlegging av infrastruktur, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering og øvelser. Målet for disse aktivitetene er å holde seg oppdatert på sikkerhetstilstanden for nettene og fremme kostnadseffektive tiltak.

I 2011 var det tre store utfall i Telenors mobilnett i mai og juni. Disse krevde mye oppfølging og behov for videre analyser. Post- og teletilsynet gjennomførte høsten 2011 tilsyn med Telenor hvor de konkrete tiltakene etter disse utfallene ble fulgt opp. I tillegg til disse tre store utfallene, innhentet Post- og teletilsynet hendelsesrapporter etter seks andre utfall hos ulike ekomtilbydere.

Høsten 2011 ble det gjennomført en sårbarhetsanalyse av alle de norske offentlige mobilnettene som munnet ut i forslag til tiltak for å styrke

disse nettene. Analysearbeidet blir fulgt opp i 2012.

Ekstremværet på Nordvestlandet i romjula 2011 medførte store påkjenninger i ekomnettene. Post- og teletilsynet foreslo en rekke tiltak ute i distribusjonsnettet, i første rekke for å redusere konsekvensene av strømprudd. Erfaringene etter dette uværet er at avhengigheten i samfunnet av elektronisk kommunikasjon er blitt så høy at det også vil kunne bli nødvendig å stille strengere krav til nettenes tåleevne.

Ekomtilbydere plikter etter regelverket å delta på beredskapsøvelser som arrangeres av myndigheten. I 2011 ble en slik øvelse gjennomført. Denne satte søkelys på områder med sterke konsentrasjoner av kritisk ekominfrastruktur. Det har også blitt arrangert to regionale samøvelser med Norges vassdrags- og energidirektorat.

Mål og prioriteringer

I Meld. St. 18/Innst. 362 S (2011–2012) er rammene for statens eierskap til Posten Norge AS lagt. I meldingen legges det opp til at Posten skal kunne omdanne inntil 149 postkontorer til Post i Butikk og at det skal opprettes utsalgssteder med et forenklet tjenestetilbud (PiB Enkel). Antall fullskala ekspedisjonssteder (postkontor og Post i Butikk) skal opprettholdes på 2011-nivå. Samferdselsdepartementet vil følge opp Postens gjennomføring av disse omdanningene, og for øvrig legge særlig vekt på oppfølging av konsernets lønnsomhet knyttet til økonomisk satsing utenfor Postens kjernevirksomhet.

Samferdselsdepartementet har gjennom konsesjonskravene pålagt Posten Norge AS å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet. Konsesjonen for Posten Norge AS ble forlenget til utløpet av 2012. Det vil bli vedtatt en ny konsesjon i 2012. Den nye konsesjonen vil bl.a. spesifisere de leveringspliktige tjenestene i det landsdekkende postnettet. Kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens ekspedisjonsnett ble 1. juli 2012 redusert til kun å gjelde landpostnettet, jf. Prop. 100 L (2011–2012)/Innst. 339 L (2011–2012).

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 (i landpostnettet).

For å oppnå kravene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost innenlands med vekt inntil 50 g og med pris inntil to og en halv gang grunntaksten for et brev i første vektklasse, og tilsvarende for brev som mottas fra utlandet. Regjeringen ønsker å opprettholde denne eneretten.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Fra 1. januar 2013 er det fastsatt en gjennomsnittlig prisøkning på om lag 5 pst. for brevpost innenfor eneretten. Endringene gjelder brevpost betalt med faktura og maskinfrankert post m.m. Det er ikke gjort endringer i prisene for frimerkefrankert brevpost innenfor eneretten.

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og framtidssrettede elektroniske kommunikasjonstjenester er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Post- og teletilsynet skal i 2013 følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

Post- og teletilsynet vil i sitt arbeid med frekvensforvaltningen, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, legge vekt på en enda mer teknologinøytral og fleksibel forvaltning for å imøtekomme markedsaktørenes behov for ressurser, og gjennom det legge til rette for å utvikle nye, framtidssrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Et eksempel på slik tilrettelegging er tildeling av ressurser i frekvensområdet omkring 3 GHz (3G-båndet). Ved å dele ledige ressurser opp i mindre blokker som også kan kombineres etter behov, øker antall mulige fordelingsløsninger, og det er større sannsynlighet for at alle frekvensene i båndet blir utnyttet effektivt i framtiden.

Post- og teletilsynet vil i 2013 fortsette arbeidet med tekniske problemstillinger knyttet til innføring av den nye 12-sifrede nummerserien for M2M (maskin til maskin). Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internettssikkerhet og -stabilitet, herunder sikringen av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser. Tilsynet arbeider videre med dette i 2013.

Post- og teletilsynet skal i 2013 fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnskritiske elektroniske kommunikasjonsnett.

I 2011 fikk Post- og teletilsynet, i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og

beredskap, i oppdrag å kartlegge samfunnets sårbarhet overfor ekomnett- og tjenester, og å kartlegge sårbarheten i mobilnettene i det norske markedet. Post- og teletilsynet skal også i 2013 følge opp tiltak foreslått i rapportene, herunder ulike forslag til tiltak som nå er sendt på høring.

Arbeidet med å innføre datalagringsdirektivet i norsk rett vil fortsette også i 2013. Vedtatte endringer i straffeprosessloven og ekomloven er planlagt å tre i kraft i løpet av 2013. Det har ikke vært mulig å følge den stramme tidsplanen som var satt for å utarbeide forslag til nytt og endret regelverk. Sammen med Justis- og beredskapsdepartementet arbeider Samferdselsdepartementet med å danne seg et realistisk bilde av de samlede utgiftene gjennomføringen av datalagringsdirektivet medfører. Hvordan kostnadene med datalagringen skal fordeles mellom private teletilbydere og staten er foreløpig ikke avklart.

Samferdselsdepartementet har gitt Post- og teletilsynet i oppdrag å utarbeide en forskrift som gir mer detaljerte regler om datalagringen. Forskriften vil bl.a. inneholde regler om hvilke subjekter som er lagringspliktige og hva som er lagringspliktige data. Forskriften har vært på høring og vil tre i kraft samtidig med ekomlovens nye bestemmelser om datalagring.

Departementet vil sende på høring utkast til nye bestemmelser i ekomloven om fordeling av kostnader ved gjennomføring av datalagringsdirektivet, uthenting av data i nødssituasjoner og endring i reglene for lagring av enkelte taushetsbelagte data som ikke er lagringspliktige.

Det ventes at EU-kommisjonen vil legge fram et forslag til revisjon av datalagringsdirektivet i løpet av 2012. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen i EUs arbeid med en revisjon av direktivet nøye.

Samferdselsdepartementet sendte i juli 2010 ut forslag til endringer i lov om elektronisk kommunikasjon og underliggende forskrifter bl.a. basert på EUs revisjon av lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon. EFTA/EØS-landene samarbeider for tiden med EU om nødvendig tilpasningstekst for deltakelse i det nye EU-organet BEREC. Tilpasningsteksten er ennå ikke avklart. Departementet tar derfor sikte på å legge fram to proposisjoner om endringer i ekomloven. Hoveddelen av endringene legges fram i én proposisjon, mens den delen som omhandler BEREC vil bli lagt fram i en egen proposisjon så snart den er ferdig.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1370 Posttjenester**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000	89 000	353 000
	Sum kap. 1370	345 000	89 000	353 000

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 St.meld. nr. 12 Om verksemda til Posten Norge AS, jf. Innst. S. nr. 210 (2007–2008), til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert. Denne forutsetningen er videreført i Meld. St. 18 (2011–2012).

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2013 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning. Kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens nett ble 1. juli

2012 redusert til kun å gjelde landpostnettet. Samtidig har Posten fått adgang til å omdanne inntil 149 postkontorer til Post i butikk. Dette vil innebære en gradvis nedgang i behovet for å dekke merkostnader til postkontornett/grunnleggende banktjenester.

Den planlagte innsparingen som følge av endringer i Postens plikt til å tilby grunnleggende banktjenester i postnettet har tatt lenger tid enn planlagt. For 2012 ble derfor bevilgningen økt med 90 mill. kr til 179 mill. kr, jf. Prop. 111 S/ Innst. 375 S (2011–2012). For 2013 foreslås det å bevilge 353 mill. kr til statlig kjøp.

Endelig behov for 2013 vil bli avklart i tråd med etterregningsordningen for statlig kjøp av post- og banktjenester. Beregningene viser nå følgende fordeling:

(i mill. kr)

Merkostnader posttjenester	532
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	209
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	741
– Enerettsoverskudd	388
Statlig kjøp	353

Volumet i brevtrafikken har falt sterkt de siste årene. Dette skyldtes 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 2013 ventes å gi et 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 100 pst. av husstandene	368
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	154
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	–
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	–
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	10
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	532
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	209
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	741

Kap. 4370 Posttjenester

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
70	Tilbakebetaling post- og banktjenester	397 600		
	Sum kap. 4370	397 600		

Post 70 Tilbakebetaling post- og banktjenester

I samsvar med opplegget med en etterregningsmodell for kjøpsordningen ble det i 2011 foretatt en etterregning av det reelle behovet for statlig

kjøp av post- og banktjenester for 2010, jf. Prop. 32 S/Innst. 87 S (2011–2012). Posten tilbakebetalte 397,6 mill. kr.

Departementet vil komme tilbake til etterregningen for 2011 i forbindelse med nysalderingen av budsjettet for 2012.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
85	Utbytte	138 000	156 000	217 000
	Sum kap. 5618	138 000	156 000	217 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernoverskuddet etter skatt. For regnskapsåret 2011 ble det tatt ut et utbytte på 276 mill. kr fra Posten, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). Dette tilsvarer om lag 74 pst. av selskapets konsernresultat etter skatt. Det økte utbyttet dekte inn økte utgifter i 2012 til kjøp av post- og banktjenester, da det ikke var mulig å oppnå budsjettert innsparing i 2012 knyttet til den planlagte omleg-

gingen av Postens plikt til å tilby banktjenester i ekspedisjonsnettet.

Det foreslås budsjettert med et utbytte fra Posten på 217 mill. kr i 2013. Utbyttet utgjør om lag 66,8 pst. av selskapets prognostiserte konsernresultat etter skatt. Som for 2012 er det økte utbyttet knyttet til at planlagt innsparing i 2013 ved omleggingen av Postens plikt til å tilby banktjenester, ikke oppnås som opprinnelig lagt til grunn. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling i 2013.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Driftsutgifter	157 275	167 500	163 900
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 508	14 300	10 500
51	Til reguleringsfondet	537		
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 160	27 000	27 900
	Sum kap. 1380	195 480	208 800	202 300

Post 01 Driftsutgifter

Post- og teletilsynets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon, og føre kontroll med at regelverket etterleves. Tilsynet bistår Samferdselsdepartementet ved utarbeidelse av lov- og forskriftsutkast på post- og ekomområdet. Det treffer enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre foretar tilsynet markedskontroll av radio- og terminalutstyr, og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekommarkedet. Tilsynet representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekomområdet.

På bakgrunn av at Post- og teletilsynets lønnsutgifter i 2012 blir lavere enn lagt til grunn i saldert budsjett 2012, ble bevilgningen på posten redusert med 6,5 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

Det foreslås bevilget 163,9 mill. kr, 3,6 mill. kr lavere enn i saldert budsjett 2012.

Pr. 1. mars 2012 hadde Post- og teletilsynet 147 tilsatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 10,5 mill. kr, en reduksjon på 3,8 mill. kr fra saldert budsjett 2012. Bevilgningen

går til å oppgradere IT-utstyr, utstyr til frekvenskontroll og ny kostnadsmodell (LRIC). Utstyr til frekvenskontroll omfatter utbygging av fjernmålestasjoner og instrumentering for å holde tritt med den teknologiske utviklingen innen ekomsektoren.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås bevilget 27,9 mill. kr, om lag det samme som i saldert budsjett 2012.

Dette tilskuddet skal dekke tilbydernes 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 framføringsveger og bedre håndtering av eventuelt bortfall av elektronisk kommunikasjon.

For å innføre en ordning med prioritet i mobilnettet ble det ved Stortingets behandling av Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012) bevilget 30 mill. kr som en engangsinvestering. Post- og teletilsynet administrerer ordningen.

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 2011	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013
01	Diverse gebyrer	156 322	161 800	154 400
16	Refusjon av foreldrepenger	2 104		
18	Refusjon av sykepenger	1 099		
51	Fra reguleringsfondet		10 000	10 000
	Sum kap. 4380	159 525	171 800	164 400

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. For å oppfylle kravet om selvfinansiering forutsettes det som for 2012, å budsjettere med midler over post 51 Fra reguleringsfondet, noe som er i tråd med opplegget for en gradvis nedtrapping av reguleringsfondet.

Siden Post- og teletilsynet er selvfinansierende, ble bevilgningen på posten redusert med 6,5 mill. kr i 2012, jf. omtalen under kap. 1380, post 01 Driftsutgifter.

Det er budsjettert med 154,4 mill. kr i gebyrinntekter.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2013 antas provenyet fra ordningen å være 27 mill. kr. Inntektene budsjetteres med 24,5 mill. kr på Finansdepartementets kap. 5583, post 70, og de administra-

tive kostnadene ved ordningen, 2,5 mill. kr (gebyr), inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.

Gebyrinntektene består av ekomtilbydergebyr og postgebyr. Sistnevnte utgjør om lag 2 pst. av gebyrene. Nummergebyr og frekvensgebyr utgjør over 90 pst. av ekomtilbydergebyrene.

Post 51 Fra reguleringsfondet

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter fra tidligere år som ikke har vært nødvendige 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 0,5 mill. kr til fondet pr. 31. desember 2011, slik at saldoen pr. 1. januar 2012 var 54,4 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 2013 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Fylkeskommunene overtok ved forvaltningsreformen fra 1. januar 2010 ansvaret for om lag 17 000 km veg med tilhørende ferjesamband. Det nye fylkesvegnettet utgjør etter dette om lag 44 000 km.

I Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen er det forutsatt at det skal gis kompensasjon for merutgifter som fylkeskommunene påføres som følge av nasjonale transporttiltak.

Flere tilskuddsordninger over Samferdselsdepartementets budsjett er rettet mot fylkeskommunene. For omtale av forvaltning av fylkesvegnettet, rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene og tilskudd til rassikring vises det til omtale under programkategori 21.30 Vegformål. For omtale av tilskudd til tilgjengelighetstiltak i kommuner og fylkeskommuner, samt ulike tilskuddsordninger for lokal kollektivtransport vises det til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

I november 2011 vedtok Stortinget endringer i vegtrafikkloven som gir Samferdselsdepartementet myndighet til å fastsette forskrift om særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss. En slik forskrift vil pålegge fylkeskommunene å dimensjonere skoleskyssstilbudet slik at alle med rett til skoleskyss har tilgang til sitteplass med setebelte. (Forskriften vil ikke omfatte skoleskyss i bybuss).

Regjeringen foreslår at forskriften vedtas innen 1. januar 2013 med ikrafttredelse 1. juli 2013. Fylkeskommunene vil kompenseres for de merutgiftene som påløper gjennom en økning i

rammetilskuddet. I statsbudsjettet for 2013 er det foreslått avsatt 20 mill. kr i kompensasjon til fylkene for tiltaket, jf. omtale i Kommunal- og regionaldepartementets Prop. 1 S (2012–2013).

Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabellen nedenfor gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter i 2011 til samferdselsformål.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om lag 10,2 mrd. kr i 2011.

Opplysningene om utgifter til rutedrift bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA. Tallene for 2011 viser netto driftsutgifter. Det har tidligere blitt rapportert tilskuddstall for rutedrift, slik at sammenlikninger med tidligere år blir noe usikre. Bruk av bruttokontrakter i rutedriften, der fylkeskommunene har ansvaret for billettinntektene, kan i noen tilfeller gi inntrykk av høyere tilskudd enn hva som reelt sett er tilfellet. Ved å oppgi netto driftsutgifter unngår en dette problemet. Netto driftsutgifter inngår i Kommunal- og regionaldepartementets beregninger av fylkeskommunenes utgiftsbehov.

Utgiftene til fylkesveg var om lag 5,6 mrd. kr i 2011. Oversikten over utgifter til fylkesveg omfatter ikke investeringer i nyanlegg. Tall fra KOSTRA viser at fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger samlet sett utgjorde om lag 6,7 mrd. kr. Brutto investeringsutgifter inkluderer bruk av bompenger.

Tabell 3.10 Fylkeskommunenes utgifter i 2011 innen samferdselsformål

Fylkeskommune	(i 1000 kr)		
	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	242 826	204 096	446 922
Akershus	697 601	457 147	1 154 748
Oslo	1 794 238		1 794 238
Hedmark	276 903	307 038	583 941
Oppland	320 805	296 404	617 209
Buskerud	271 220	293 492	564 712
Vestfold	198 279	204 965	403 244
Telemark	201 902	218 325	420 227
Aust-Agder	150 829	130 225	281 054
Vest-Agder	226 982	180 044	407 026
Rogaland	711 872	314 750	1 026 622
Hordaland	1 344 484	485 379	1 829 863
Sogn og Fjordane	449 707	346 955	796 662
Møre og Romsdal	696 988	506 281	1 203 269
Sør-Trøndelag	545 913	359 260	905 173
Nord-Trøndelag	305 976	290 961	596 937
Nordland	945 659	452 811	1 398 470
Troms	575 332	386 479	961 811
Finnmark	247 721	179 288	427 009
Sum	10 205 237	5 613 900	15 819 137

¹ Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

I følge rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2011 om lag 122 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede. Samferdselsdepartementet

ytter tilskudd til forsøk med forbedret TT-tilbud (tilrettelagt transport) til brukere med særlige behov, jf. omtale under programkategori 21.40.

Tabell 3.11 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	1.1.12	31.12.09	1.1.12	31.12.09	1.1.12	31.12.09	1.1.12
Østfold	1 003	1 668	27	45	78	87	57	76
Akershus	1 127	1 816	24	39	91	95	65	77
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 534	3 843	38	58	64	77	51	69
Oppland	2 074	3 006	37	54	83	88	59	72
Buskerud	1 182	1 785	29	43	98	98	79	88
Vestfold	699	1 212	26	44	100	100	74	81
Telemark	1 099	1 879	27	46	89	94	44	69
Aust-Agder	990	1 521	33	51	85	90	80	85
Vest-Agder	1 311	2 050	33	52	66	78	62	74
Rogaland	1 823	2 495	30	40	97	98	76	83
Hordaland	1 750	2 889	26	43	100	100	68	80
Sogn og Fjordane	1 443	2 583	27	49	100	100	74	86
Møre og Romsdal	1 762	3 088	28	48	93	97	41	73
Sør-Trøndelag	1 784	2 944	34	56	68	81	57	71
Nord-Trøndelag	1 769	3 002	33	56	47	70	59	78
Nordland	2 569	4 122	29	46	79	88	71	78
Troms	1 728	2 908	32	54	78	87	41	58
Finnmark	626	1 484	15	35	100	99	93	97
Sum	27 273	44 295	29	47	82	89	62	76

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2012 til grunn et normert fylkesvegnett på 322 km. Av dette inngår 278 km i fordelingsnøkkelen for rammetilskuddet, mens statlige midler for de resterende km legges inn i rammetilskuddet etter en særskilt fordeling.

Tabellen viser at fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km som følge av forvaltningsreformen. Dette innebærer at andelen av det offentlige vegnettet som fylkeskommunene har ansvaret for har økt fra om lag 30 pst. til 47 pst.

Tabellen viser andelen fast dekke i prosent av det samlede vegnettet som fylkene har ansvaret for, samt andelen veg med 10 tonn tillatt aksellast. De fleste fylkeskommunene hadde allerede før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har andelen fast dekke økt betydelig etter forvaltningsreformen. Særlig gjelder dette Nord-Trøndelag. Fra 31. desember 2009 til 1. januar

2012 økte andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast fra 62 pst. til 76 pst. Økningen skyldes utvidelsen av fylkesvegnettet i forbindelse med forvaltningsreformen. Det har gått for kort tid fra forvaltningsreformen til å kunne se virkninger av fylkeskommunale prioriteringer på fylkesvegnettet.

Statlige midler til fylkeskommunene og Oslo kommune i tilknytning til det nye ansvaret etter forvaltningsreformen legges inn i rammetilskuddet etter særskilte fordelinger og ikke etter fordelingsnøkler. Fordelingen fremgår av Beregnings-teknisk dokumentasjon (Grønt hefte) til Prop. 1 S (2012–2013) fra Kommunal- og regionaldepartementet.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

4 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

4.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, la Regjeringa Stoltenberg II til grunn ei samla planramme som er 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 219 mrd. kr til vegformål, 92 mrd. kr til Jernbaneverket og 11 mrd. kr til Kystverket.

Ramma til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2019 omfattar òg midlar (om lag 7,7 mrd. 2010-kr) som seinare er overførte til rammetilskottet til fylkeskommunane i samband med overføringa av øvrige riksveggar og øvrige riksvegferjer frå og med 2010, jf. forvaltningsreforma og rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylkeskommunane.

Som lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019, blei endeleg økonomisk ramme, forde-

ling 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. Planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019 er i budsjetta korrigererte for endringane som følgje av forvaltningsreforma.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er planramma for drift og vedlikehald på same nivå i heile planperioden, medan gjennomsnittleg nivå på investeringane er høgare i perioden 2014–2019 enn i perioden 2010–2013. Regjeringa har lagt til grunn at den auka satsinga på transportinfrastruktur skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innafor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Avhengig av dei økonomiske konjunkturane blei det derfor lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene i første del av planperioden.

Tabell 4.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2010–2013

	(i mill. 2013-kr)					
	Gj.snitt pr. år Stortingets NTP vedtak 2010–2013	Løyving 2010	Løyving 2011	Løyving 2012	Forslag 2013	Oppfølg. av NTP 2010– 2013 etter fire år, i pst.
Statens vegvesen (kap. 1320) ¹	16 285,3	14 851,7	16 215,2	16 450,0	17 787,4	100,3
– Drift og vedlikehald mv. (post 23 og 26)	7 179,0	6 944,7	8 026,1	7 775,6	8 263,0	108,0
– Vederlag til OPS-prosjekt (post 29)	471,8	537,9	496,9	424,4	411,0	99,1
– Investeringar (post 30, 31, 36, 37 og 62)	7 907,8	6 869,1	7 105,4	7 617,0	8 448,3	95,0
– Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka (post 61) ²	248,0	25,0	90,0	125,0	140,0	–
– Kjøp av riksvegferjetenester (post 72)	478,7	475,0	496,7	508,1	525,1	104,7
Jernbaneverket (kap. 1350)	9 872,1	9 336,9	9 826,8	10 443,6	11 274,7	103,5
– Drift og vedlikehald (post 23)	4 817,1	5 157,5	5 388,0	5 563,3	5 186,7	110,5
– Investeringar (post 30 og 31)	5 055,0	4 179,4	4 438,9	4 880,3	6 088,0	96,9
Sum	26 157,4	24 188,6	26 042,0	26 893,6	29 062,1	101,5

¹ Oversikten over status for oppfølginga av NTP 2010–2013 for Statens vegvesen er ekskl. konsekvensar for løyvingane som følgje av forslaget om å oppheve vegfritaket i meirverdiavgiftslova.

² For rentekompensasjonsordninga er det avsett nødvendig løyving for investeringsrammer på 2 mrd. kr i 2010, 2011, 2012 og 2013.

I tabellen er oppfølginga av Nasjonal transportplan 2010–2019 presentert slik at dei årlege løyvingane blir samanlikna med planramma i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013. Full oppfølging av ramma etter fire år tilsvarar 100 pst.

Med forslaget til statsbudsjett for 2013 har regjeringa lagt opp til ei overoppfylling av dei økonomiske rammene for både Statens vegvesen og Jernbaneverket. Forslaget inneber at oppfølginga samla etter fire år er på 101,5 pst., med ein noko høgare oppfølgingsgrad for Jernbaneverket (103,5 pst.) enn for Statens vegvesen (100,3 pst.). Den store satsinga på jernbanen i 2013 må også sjåast i samheng med Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Etter framlegget av stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 viste det seg at behovet for vedlikehald var kraftig underestimert. Dei årlege løyvingane til drift og vedlikehald er derfor samla sett betydeleg over nivået i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013.

For Statens vegvesen vil løyvingane til drift og vedlikehald samla sett i perioden 2010–2013 vere om lag 2,3 mrd. kr og for Jernbaneverket om lag 2 mrd. kr meir enn det var lagt til grunn i dei økonomiske rammene. Innsatsen har gjort det mogleg med ein langt større målretta innsats m.a. på stabil vinterdrift for både veg og jernbane, tiltak for drenering og sikring mot flaum og ras, dekkelegging og utbetring av skjenegangen. For jernbanen har særleg Oslo-prosjektet vore eit svært viktig tiltak. For Statens vegvesen er innsatsen på drift og vedlikehald (post 23) i 2013 auka med 810,1 mill. kr eller 10,9 pst. samanlikna med saldert budsjett 2012. I 2013 blir innsatsen på drift og vedlikehald for Jernbaneverket halde på same høge nivå som i saldert budsjett 2012.

Medan innsatsen på vedlikehald ligg betydeleg over ramma i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 er situasjonen ikkje den same for investeringane. Med budsjettforslaget for 2013 ligg dei planlagde veginvesteringane i regi av Statens vegvesen samla om lag 1 600 mill. kr under opphavleg planramme for 2010–2013, medan talet for Jernbaneverket er om lag 600 mill. kr. Det er først og fremst dei store investeringsprosjekta som har etterslep. For fleire av programområda er dei økonomiske rammene i handlingsprogrammet til Statens vegvesen overoppfylte. Dette gjeld særleg tiltak for betre trafikktryggleik, mindre utbetringar, m.a. av tunnelar, bruer og ferjekaier, og gang- og sykkelvegar. Det har også vore behov for ein større innsats på planlegging i perioden grunna det høge aktivitetsnivået. For Jernbane-

verket er det òg brukt vesentleg meir til programområda enn opphavleg planlagt.

Sjølv om drift og vedlikehald og programområda har vore prioriterte i perioden, blir det med budsjettforslaget for Statens vegvesen for 2013 lagt opp til at alle prosjekta i Nasjonal transportplan som det planteknisk har vore mogleg å starte, vil få anleggstart i fireårsperioden. På Jernbaneverkets budsjett er det større avvik mellom opphavleg planlagde prosjekt og det som har vore mogleg å setje i gang, m.a. på grunn av stor kostnadsauke og endra planføresetnader for fleire store prosjekt. Forslaget for 2013 inneber at det blir løyvd midlar til vidare framdrift på alle dei store prosjekta i InterCity-trianglet.

Aktiviteten i veg- og jernbanesektoren har aldri vore høgare enn i perioden 2010–2013. Aukande bidrag frå bompengar og aktiviteten på fylkesvegnettet byggjer opp under dette.

Regjeringa varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019 ein gjennomsnittleg årleg innsats på 1 mrd. 2009-kr til rassikring på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Med forslaget for 2013 er det lagt opp til at målssetjinga vil bli overoppfylt med 85,5 mill. kr i perioden 2010–2013. I samband med forvaltningsreforma blei det innført ein rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylka, som skulle gi grunnlag for ein årleg investeringsramme på 2 mrd. kr. Rentekompensasjonsordninga er følgt opp alle åra i perioden 2010–2013.

Budsjettforslaget for riksvegferjedrifta inneber meir enn full oppfølging av ramma for kjøp av riksvegferjetenester etter fire år.

Det er gitt ein nærare omtale i del II under programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål. Oppfølginga på Kystverkets område er nærare omtalt i Fiskeri- og kystdepartementets Prop. 1 S (2012–2013).

4.2 Oppfølging av hovudmåla

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2013 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 verk-

nader av transport og oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet

- transportsystemet skal vere universelt utforma.

Hovudmåla er langsiktige og omfattar veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei er konkretiserte gjennom etappemål som viser regjeringas hovudprioriteringar i perioden 2010–2019.

For å få betre fram kva regjeringa vil oppnå med politikken og gi eit betre grunnlag for avvegingar mellom politiske mål, gir departementet i dei årlege budsjetta ein oversikt over effektane av føreslåtte tiltak i budsjettforslaget på eit utval indikatorar som reflekterer etappemåla. Måloppnåing samla sett i planperioden blir òg vurdert. Forslaget for 2013 gir ein første indikasjon på kor langt ein har kome i å nå måla i første del av planperioden. Resultata gir eit grunnlag for å vurdere om måla i transportplanen blir nådde, og dermed eit grunnlag for å vurdere justeringar av politikken. Regjeringa kjem i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023 attende til dette.

Transportpolitikken er mangfaldig. Det er krevjande å finne eit avgrensa sett av indikatorar som kan synleggjere resultata på ein god måte. Vidare er transportpolitikken prega av å vere langsiktig, og det kan ta tid å oppnå resultat. Med forslaget for 2013 er det t.d. lagt opp til at alle riksvegprosjekt som er prioriterte i Staten vegvesens handlingsprogram 2010–2013 og som har dei nødvendige avklaringane, blir starta. Det vil likevel ta tid å sjå framkomegevinstar av alle dei store infrastrukturinvesteringane, sidan dei først kjem til uttrykk når prosjekta opnar for trafikk. Departementet har i samarbeid med transportetatane og Avinor AS i dette framlegget vist oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2013, og forventa effektar ved utgangen av dei fire første åra av planperioden 2010–2019.

4.2.1 Framkome og regional utvikling

Regjeringa har som eit av hovudmåla for transportpolitikken å betre framkomsttilhøva og redusere avstandskostnadene for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret.

Betre infrastruktur er eit sentralt verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga. I Nasjonal transportplan 2010–2019 har regjeringa prioritert 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.

Budsjettforslaget for 2013 inneber at løyvingane blir trappa opp som lagt opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringa har med framlegget meir enn oppfylt dei økonomiske rammene for først del av perioden. Innsatsen vil medverke positivt til hovud- og etappemåla for auka framkome og regional utvikling.

Samla for fireårsperioden vil det vere gjennomført ei rekkje tiltak som reduserer reisetida på riksvegnettet. Reisetidsgevinsten blir størst mellom Trondheim og Alta (rutene E6/rv 80 Trondheim – Bodø, E6/rv 80/E8 Bodø – Tromsø og E6/E8 Tromsø – Alta) og på E39 Bergen – Ålesund.

I perioden er transporttilbodet forbetra, og transportsystemet har blitt meir påliteleg. Lokaltoga i dei store byane har blitt meir punktlege i rushtida, og det er nokre køyretidsinnsparinger på jernbane. Det vil fortsatt ta tid før dei store investeringsprosjekta på jernbane gir dei reisetidsgevinstantane som regjeringa la opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019. Rushtidsforseinkingar for kollektivtransport på veg held seg stabil. Medan hastigheita mellom haldeplassar aukar, aukar opphaldstida på haldeplassane, i hovudsak på grunn av ein kraftig vekst i talet på passasjerar. For gåande og syklende blir framkomsttilhøva betra i fireårsperioden. I alt 167 km er lagt til rette for gåande og syklende. Måloppnåinga er likevel ikkje som forventa. Omreguleringar, vanskelege grunntilhøve og krevjande planarbeid i byane har medverka til at det ikkje er lagt til rette like mange kilometer for desse gruppene som planlagt i perioden.

Transporttilbod og pålitelegheit
i transportsystemet

Etappemål: Transporttilbodet og pålitelegheita i transportsystemet skal betrast.

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- punktlegskap og regularitet for gods- og persontog på dei viktigaste togstrekningane
- tal setekilometer i persontogtrafikken for utvalde toggrupper
- tal togkilometer i persontogtrafikken for utvalde toggrupper
- gjennomsnittleg billettpris for flyruter under statleg kjøp
- punktlegskap og regularitet for flytrafikken
- tal timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 prioritert tiltak for ein meir påliteleg jernbanetraffikk.

Tabell 4.2 viser punktleghskap og regularitet for åra 2009–2011 for togstrekningar som er med i Nasjonal transportplan 2010–2019. Punktleghskap og regularitet på Gardermobanen er teke med som samanlikningsgrunnlag. Punktleghskap blir målt som den delen av toga som er i rute til endestasjonen. Etter definisjonen er IC-tog, lokaltog og Flytoget i rute om dei er mindre enn fire minutt

forseinka, medan fjerntog og godstog må vere mindre enn seks minutt forseinka. Regularitet viser kor mange tog som faktisk køyrer i høve til fastlagd ruteplan. Det er ikkje gitt tal for regulariteten til godstransporten. Årsaka er at endringar i regulariteten for godstransporten i større grad enn for persontransporten kan kome av tilhøve som ligg utafor Jernbaneverkets ansvarsområde, t.d. at eit togselskap av kommersielle omsyn vel å innstille eit tog.

Tabell 4.2 Punktleghskap og regularitet for gods- og persontransport på dei viktigaste togrutene. Måleindikator

	Punktleghskap (pst.)			Regularitet (pst.)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
<i>Persontog</i>						
Gardermobanen	94,0	92,0	94,0	98,3	98,5	98,6
Oslo–Skien (IC)	78,0	78,0	84,0	96,5	96,6	94,7
Oslo–Lillehammer (IC)	77,0	66,0	67,0	97,9	97,8	96,4
Oslo–Halden (IC)	90,0	87,0	87,0	98,5	98,6	98,2
Oslo–Trondheim	81,0	75,0	73,0	99,2	97,4	95,7
Trondheim–Bodø	85,0	76,0	84,0	94,4	95,0	97,5
<i>Godstog (berre CargoNet)</i>						
Oslo–Stavanger	85,0	73,0	77,0			
Oslo–Bergen	80,0	76,0	77,0			
Oslo–Trondheim	72,0	65,0	72,0			
Trondheim–Bodø	83,0	81,0	80,0			

Både persontog og godstog var meir punktlege i 2011 enn i 2010 med to unntak: Oslo – Trondheim for persontog og Trondheim – Bodø for godstog. Manglande betring på desse strekningane kjem i hovudsak av ytre tilhøve som ras og flaum. Fram til juni 2012 har punktleghskapen vore mykje betre enn i 2011. Punktleghskapen har i 2012 vore høgare enn 90 pst. for persontog. Arbeida i Oslo-området i 2011 ser ut til å ha god effekt på punktleghskapen. I 2013 vil Oslo-prosjektet avsluttast på strekninga Lysaker–Etterstad, og det er venta at dette vil føre til ytterlegare betring i 2013. Ein forventar at punktleghskapen for persontog også i 2013 vil bli 90 pst. eller betre.

Betring av transporttilbodet i planperioden er knytt til å betre togtilbodet og det regionale flyrutetilbodet. Samferdselsdepartementet set rammane for tilbodet gjennom kjøp av persontran-

sporttenester med tog og innanlandske flyruter. Oppfølginga av planane for ein betydeleg utbygging av infrastrukturen for jernbane i Nasjonal transportplan 2010–2019, og innfasinga av nytt materiell til NSB AS, legg til rette for eit betre togtilbod.

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 ved inngangen til planperioden og to år inn i planperioden går fram av tabell 4.3. Det er i hovudsak berre små endringar i produksjonen frå 2009 til 2011. Unntaket er nærtrafikken som gjekk noe ned i 2011 m.a. på grunn av stenginga av Oslo S i seks veker.

Tabell 4.3 Setekilometer og togkilometer i persontogtrafikken for utvalde toggrupper. Måleindikator

Toggruppe	Faktisk kørde togkm			Setekm (i mill.)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Regional trafikk	3 682 500	3 579 116	3 697 311	628	636	682
InterCity-trafikk	6 222 158	6 356 412	6 122 056	1 861	1 939	1 723
Nærtrafikk	13 107 732	12 426 753	*12 529 525	4 486	4 073	*3 646

* Omfattar òg strekninga Porsgrunn – Notodden som ikkje er med i tala for 2009 og 2010.

Samferdselsdepartementet har igjennom Trafikkavtalen 2012–2017 med NSB avtalt ein auka produksjon i nærtrafikken. Det er avtalt ein auke i planlagt kørde togkilometer i 2013 samanlikna med 2012. Innføring av nytt materiell i IC-trafikken og nærtrafikken i Oslo vil saman med ei endring av ruteplanen for 2013, føre til ein auke i talet på tilbydde sete over driftsdøgnet. Dette gir ein auke i talet på planlagde setekilometer både i IC-trafikken og nærtrafikken.

Punktlegskapen og regulariteten i norsk luftfart er blant dei beste i Europa. Mesteparten av flytrafikken i Noreg skjer på Avinor AS sine lufthamner. Avinor har eit internt mål for punktlegskapen på 88 pst. og for regulariteten på 98 pst. Talet for punktlegskap 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.

Tabell 4.4 Punktlegskap og regularitet for Avinor

	2009	2010	2011	2012 (jan–juni)
Punktlegskap	89,0 pst.	89,0 pst.	88,0 pst.	88,0 pst.
Regularitet	99,0 pst.	97,4 pst.	98,6 pst.	98,5 pst.

Regularitet og punktlegskap er stabilt høg i perioden. Det same er venta for resten av 2012 og 2013. Måloppnåinga er avhengig av samspelet mellom flyselskapa, lufthamnene og handlingsselskapa, og dessutan vêrtilhøve.

Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med å utvikle indikatoren for å måle endringar i flytilbodet som er omfatta av statleg kjøp.

Forseinkingar på grunn av stengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Med dei tiltaka som er fremma gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019 er målet at talet på timar med stengde vegar blir redusert. Det er i 2013 venta at investeringstiltak vil redusere talet på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Det er fleire årsaker til at vegar blir stengde, og kor lenge dei blir stengde. Nokre av årsakene kan Statens vegvesen gjere noko med. Dei fleste stengingane kjem likevel av tilhøve utafor Statens vegvesens kontroll, som t.d. uvêr, skred og trafikkuhell. Indikatoren kan likevel gi eit godt bilete av korleis framkoma er på vegen.

Arbeidet med å definere indikatoren er ikkje ferdig. Dette arbeidet held fram med sikte på å etablere ein indikator i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tabell 4.5 viser kor mange timar dei viktigaste fjellovergangane har vore stengde. Tala er baserte på manuelle teljingar. Statens vegvesen vil arbeide vidare med å utvikle eit system som kan gi automatiske teljingar.

Tabell 4.5 Tal timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde

Strekning	Fjellovergang	Timar stengt vinteren 2010–2011
<i>Hovudruter</i>		
E6 Trondheim–Kirkenes	E6 Saltfjellet	195
	E6 Kvænangsfjellet	211
	E6 Sennalandet	189
	E6 Hatter	55
E16 Oslo–Bergen	E16 Filefjell	29
<i>Andre ruter</i>		
E16/rv 7/rv 52/E16 Oslo–Bergen	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	73
	Rv. 7 Hardangervidda	379
E10 Å–Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	222
E6/rv 70 Oslo–Kristiansund	E6 Dovrefjell	14
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo–Florø	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	73
E134 Drammen–Haugesund	E134 Haukelifjell	108

Reisetider i og mellom regionar

Etappemål: Reisetider i og mellom regionar skal reduserast.

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- reisetid på utvalde ruter på riksvegnettet
- reisetid på utvalde region- og InterCity-tog.

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 på veg og jernbane i planperioden.

Statens vegvesen hadde i sitt handlingsprogram for 2010–2013 berekna at reduksjonen i reisetid mellom ulike regionar ville bli på mellom 5 og 20 minutt i første fireårsperiode. Reisetidsgevinsten ville bli størst på strekningane E6/E136 Oslo – Ålesund, E39 Bergen – Ålesund og E6 Trondheim – Bodø, med reduksjonar på 15–20 minutt.

Tabell 4.6 Reisetid i minutt på ulike ruter på riksvegnettet

Rute	Reisetid pr. 1.1.2010	Redusert reisetid 2013	Redusert reisetid i fire- års-perioden	Redusert reisetid HP 2010–2013 ¹	Redusert reisetid NTP 2010–2019
E18 Oslo–Kristiansand	301	0	3,6	3,6	10
E39 Kristiansand–Stavanger	241	0	2,4	2,4	16
E39 Stavanger–Bergen	289	0	0,3	0,3	8
E39 Bergen–Ålesund	440	0,9	13,6	17,8	32
E39 Ålesund–Trondheim	367	0	3,9	6,8	14
E6/rv 80 Trondheim–Bodø	682	4,0	15,1	15,1	17
E6/rv 80/E8 Bodø–Tromsø	561	0	8,1	10,1	32
E6/E8 Tromsø–Alta	381	6,5	6,5	6,5	13
E6 Alta–Kirkenes	468	0	2,8	0	0
E6 Oslo–Trondheim	502	3,4	6,2	7,7	32
E6/rv 3 Oslo–Trondheim	460	0	2,9	3,7	22
E6/E136 Oslo–Ålesund	530	3,4	4,0	19,1	38
E16 Oslo–Bergen	503	1,6	1,6	2,9	15
E16 /rv 7/rv 52 Oslo–Bergen	491	1,6	3,6	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 Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013.

Fleire vegprosjekt blir ferdige i 2013 og vil medverke til å redusere reisetida, jf. tabell 4.6. Den største reduksjonen i reisetid vil kome på strekninga E6 Tromsø – Alta med ein reduksjon på om lag 7 minutt i samband med at prosjekta E6 Jansnes – Halselv og Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft blir opna for trafikk.

Reisetida for einskilde ruter blir ikkje redusert like mykje som føresett i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013. Generelt kjem dette av etterslepet på dei store investeringsprosjekta samanlikna med opphavlege økonomiske rammer for perioden. I tillegg har prosjekta samla sett blitt dyrare og planlegginga teke noko lenger tid enn

føresett, og prosjekta blir derfor starta opp noko seinare enn føresett. Dei viktigaste avvika er på rute E39 Bergen – Ålesund og E6/E136 Oslo – Ålesund. På E39 er det venta at prosjekta Vågsbotn – Hylkje, Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande blir opna for trafikk i høvesvis 2014 og 2015. Prosjektet Tresfjordbrua på E136 er venta å bli opna for trafikk i 2015.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det venta at jernbaneinvesteringane vil redusere reisetida for utvalde region- og InterCity-tog med 10 til 40 minutt. Reisetidsgevinsten blir størst på strekninga Oslo – Skien.

Tabell 4.7 Reisetid i minutt på utvalde region- og InterCity-tog. Målordikatorar

Strekning	Reisetid 2009	Redusert reisetid 2013	Redusert reisetid i fireårs- perioden	Redusert reisetid NTP 2010–2019
Oslo–Skien	162	3	3	42
Oslo–Halden	103	1	1	18
Oslo–Lillehammer	132	5	5	10
Trondheim–Bodø	575	2	2	14

På togstrekninga Oslo – Skien blei Lysaker – Sandvika og Tønsberg – Barkåker opna i 2011. Dei nye anlegga har redusert reisetida Oslo – Tønsberg med 7–12 minutt. Tilpassing av kryssingar på enkeltsporet vidare mot Skien reduserer netto reisetidsgevinst Oslo – Skien til 3 minutt. Saman med dei prosjekta som er sette i gang (Holm – Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn) og eitt kryssingsspor på strekninga er det berekna ei reistidsinnsparing på inntil 42 minutt for heile strekninga Oslo – Skien innan 2019.

Framføringstida på togstrekninga Oslo – Halden vil vere tilnærma uendra i perioden 2010–2013, da det ikkje er planlagd å fullføre større prosjekt på strekninga.

Dei nye togsetta til NSB blir køyrde på Gardermobanen med høgare fart. Det gir ei innsparing i reisetida for IC-toget Oslo – Lillehammer. Innsparinga kjem òg av innfasinga av ny grunnrute (omlegginga i 2012) med høgare prioritering og kapasitetstildeling for IC-toga på strekninga Oslo – Lillehammer. Reisetida vil samla sett bli redusert med 5 minutt.

Gevingåsen tunnel blei fullført i 2011 og kan isolert sett gi 2–4 minutt køyretidsinnsparing på togstrekninga Trondheim – Bodø, avhengig av togslag. På grunn av avgrensingane for effektiv togframføring som følgjer av ein enkeltspora bane, blir det berre oppnådd ein reduksjon i reisetida på to minutt. Det er planlagt å starte ombygginga av strekninga Hell – Værnes i 2013. Dette prosjektet vil gi ei meir effektiv utnytting av Gevingåsen tunnel, og gjere det mogeleg å redusere køyretida på strekninga ytterlegare.

Rushtidsforseinkingar

Etappemål: Rushtidsforseinkingar i dei fire største byområda skal reduserast.

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida
- punktleigskap og regularitet for lokaltog i rushtida
- forseinking for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida.

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål å redusere rushtidsforseinkingane for

næringsliv og kollektivtransport i dei fire største byområda. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss er sentrale verkemiddel, i tillegg til billetterings- og informasjonssystem. I 2013 er det venta at 1,2 km kollektivfelt vil bli opna for trafikk. For å nå etappemålet må også lokale og regionale styresmakter styrkje den lokale kollektivtrafikken og ta i bruk tiltak som avgrensar bruken av personbil. Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil skal medverke til å påverke transportutviklinga i dei større byane, slik at fleire vel kollektivtransport framfor eigen bil.

Statens vegvesen måler hastigheita på stamlinenettet for kollektivtrafikken i dei fire store byane (i Oslo også trikk). Indikatoren skal registrere framkoma på vegnettet. Stamlinene køyrer på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Tiltak for å oppretthalde framkoma er såleis eit delt ansvar mellom vegeigarane.

Dei siste åra har dei samla endringane i hastigheita vore små. Effekten av tiltaka som blir gjennomførte, er likevel god. Analysar gjennom sannstidsinformasjonssystema viser at hastigheita på strekningane mellom haldeplassar aukar, men samtidig aukar opphaldstida på haldeplassane. Den viktigaste årsaka er den kraftige veksten i talet på passasjerar.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at reiser med buss, bane og lokaltog har auka i perioden 2009–2011. Samanlikna med det siste året i førre planperiode (2009) utgjer trafikkauken i Oslo 11 pst., Hordaland/Bergen 14 pst. og Sør-Trøndelag/Trondheim 11 pst. Rogaland/Stavanger hadde ein reduksjon i reiser på 1,9 pst.

Frå 2010 til 2011 gjekk trafikken noko ned for Hordaland utanom Bergen, medan Bergen har hatt ein tydeleg auke både for buss og bane etter opninga av Bybanen. Ny berekningsmåte gjer samanlikninga usikker. I Sør-Trøndelag auka talet på bussreiser med nær 5 pst. Auken var spesielt stor i Trondheim. I Oslo auka talet på kollektivreiser med 5 pst., mest for T-bane og sporvogn, men auken var òg tydeleg for buss og lokaltog. Stavanger hadde ein reduksjon i talet på passasjerar med buss på 3,5 pst. frå 2010 til 2011. På same tid auka talet på reisande med lokaltog med nær 7 pst.

Tabell 4.8 viser hastigheita for kollektivtransport på veg i rushtida ved inngangen til planperioden, i 2010 og årleg måling til og med 2012.

Tabell 4.8 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida. Måleindikator (km/t)

	2009	2010	2011	2012
Oslo	25,4	24,7	25,4	24,9
Bergen*	Ikkje målt	Ikkje målt	Ikkje målt	27,1
Stavanger	Ikkje målt	25,4	25,5	24,0
Trondheim	23,0	22,9	23,9	23,7

* Hastigheita blir målt på det nye stamrutenettet frå 2012.

I 2012 er hastigheita på stamrutane i Oslo, Trondheim og Stavanger noko lågare enn i 2011. I perioden 2009 til 2012 er hastigheita betre i Oslo og Trondheim, men i Stavanger er det motsett. Reduksjonen i byane i 2012 blir forklart med dels ein tydeleg auke i biltrafikken som igjen slår ut på framkome for buss og trikk på vegane, men óg med ein stor variasjon på dei einskilde rutene som inngår i indikatoren.

For indikatoren som viser forseinkinga for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida, er det utvikla eit nytt system for å registrere reisetider og forseinking. Reisetidssystemet blei prøvd ut i Trondheim i 2010–2011. Statens vegvesen legg opp til å installere systemet i alle dei fire største byane hausten 2012. Målinga skjer ved hjelp av

antennen som er sette opp for Autopass, og vil gi ei oversikt over forseinkingar for trafikken i rushtida i desse byane. Systemet vil ikkje kunne skilje mellom forseinkingar for personbiltrafikk og næringstransport.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det sett som mål å betre punktlegskapen og regulariteten for lokaltoga i rushtida. Tiltak som medverkar til dette er fornying av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor. Særleg i Oslo-området har mykje blitt gjort for å betre kapasitets- og driftsstabiliteten i togtrafikken.

Tabell 4.9 viser punktlegskap og regularitet for lokaltog ved starten av planperioden. For regularitet er det vist tal for heile driftsdøgnet.

Tabell 4.9 Punktlegskap og regularitet for lokaltoga i rushtida

	Punktlegskap (pst.)			Regularitet (pst.)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Oslo	77,0	78,0	81,0	96,7	96,8	97,8
Bergen (Arna)	96,0	94,0	98,0	99,6	99,2	99,2
Trondheim (Trønderbanen)	90,0	87,0	86,0	99,2	98,8	97,3
Stavanger (Jærbanen)	73,0	89,0	94,0	98,8	97,3	98,4

Det er venta at punktlegskapen og regulariteten for lokaltoga i rushtrafikken gradvis blir betre i åra som kjem. I Oslo-området er det frå 2012 ei betring i samband med auka kapasitet i Vestkorridoren og etter at fornyinga av strekninga Etterstad – Lysaker, som inngår i Oslo-prosjektet, er gjennomført. Denne betringa vil halde fram inn i 2013 etter at resten av Oslo-prosjektet er gjennomført sommaren 2013. Nedgangen i punktlegskap og regularitet på Trønderbanen kjem av ytre tilhøve som flaum og ras. Både Jærbanen og Bergen – Arna har blitt meir punktlege i 2011 enn i 2009 og 2010, og betringa ser ut til å halde fram i 2012.

Framkome for gåande og syklende

Etappemål: Framkome for gåande og syklende skal aukast.

Regjeringa sette som mål i Nasjonal transportplan 2010–2019 at sykkeldelen skulle aukast til 8 pst. i planperioden. Tal frå reisevaneundersøkinga 2009 viser at sykkeldelen er redusert frå 5 til 4 pst. på landsbasis sidan 2005. Samstundes har sykkeltrafikken auka i byar og tettstader der ein har hatt ein konsentrert innsats for å auke sykkelbruken.

Dei fysiske omgivnadene påverkar oss i val av transportmiddel. For å få fleire til å velje sykkel er det viktig å utforme anlegg som framstår som attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utforma.

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at det skal byggjast 500 km nye gang- og sykkelanlegg. Vel halvparten av desse skal byggjast i byar og tettstader.

Ved inngangen til planperioden var det om lag 2 100 km tilrettelagt for sykkeltrafikk langs riksveg totalt. Dette omfattar både gang- sykkelvegar, sykkelveg med fortau, sykkelfelt og gater med blanda trafikk. Talet omfattar også den statlege delen av samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i byar og tettstader med meir enn 5 000 innbyggjarar. Oversikta er derimot ikkje endeleg fordi ikkje alle byar og tettstader har planar. Målet er at alle byar og tettstader med meir enn 5 000 innbyggjarar skal ha slike planar innan 2013. Vedtekte planar for samanhengande hovudnett for

sykkeltrafikk legg eit godt grunnlag for gjennomføringsplanar.

Målet for perioden 2010–2013 er å leggje til rette 226 km for gåande og syklande totalt, av dette om lag 60 km som del av samanhengande hovudnett for sykkel i utvalde byar og tettstader. I 2013 er det lagt opp til å byggje 54 km i alt, der om lag 10 km skal byggjast i byar og tettstader. Dette gir ei venta oppfølging etter fire år på 74 pst. i alt og 42 pst. i byar og tettstader.

Avvika i oppfølginga etter fire år kjem delvis av at arbeidet med å utarbeide og gjennomføre planar er meir tid- og ressurskrevjande enn først rekna med. Dette gjeld særleg i byane, der planlegging og bygging er ekstra krevjande. Enkelte stader har det dessutan vore forseinkingar grunna m.a. omreguleringar og vanskelege grunntilhøve.

Tabell 4.10 Indikatorar for framkome for gåande og syklande

	Handlings- programmet 2010–2013	Forslag 2013	Oppfølging etter fire år	Venta effekt 2010–2013, pst.
Tal på km samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i utvalde byar og tettstader	59	10	25	42
Tal på km tilrettelagt for gåande og syklande totalt	226	54	167	74

Avstandskostnader mellom regionar

Etappemål: Avstandskostnader mellom regionar skal reduserast i perioden.

Indikator for etappemålet:

- transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde ruter på riksvegnettet

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.

Indikatoren skal vise korleis avstandskostnader for tungtrafikk mellom dei store byane blir utvikla, og gir ein indikasjon på korleis kostnadene blir endra som følge av tiltak i riksvegnettet, bompengar og ferjer. Tabell 4.11 viser status for indikatoren ved inngangen til fireårsperioden 2010–2013 og forventade verknader av tiltaka i perioden 2010–2013. Dei forventade verknadene er vist som endringar i kostnader for ein tung bil på utvalde strekningar i perioden. Negative tal er innsparingar for transportane. Dømer på tiltak som reduserer avstandskostnadene er vegutbetringar som gir kortare køyrelengd, jamnare køyring og auka hastigheit. Bompengar er eit døme på tiltak som aukar transportkostnadene.

Tabell 4.11 Avstandskostnader i kroner mellom regionar på utvalde strekningar

Rute	Frå-til	Status 2010 i kr pr. strekning	Verknader 2010–2013
<i>Hovudruter</i>			
E18	Ørje–Kristiansand	4 000	-61
E39	Kristiansand–Trondheim	19 700	-949
E6/rv 3/E6	Svinesund–Trondheim	7 000	76
E6	Trondheim–Kirkenes	22 800	-47
E16	Oslo–Bergen	5 900	62
<i>Andre ruter</i>			
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo–Bergen	5 600	62
E10	Å–Riksgrensa	4 200	0
E6/rv 70	Oslo–Kristiansund	7 700	-18
E6/rv 136	Oslo–Ålesund	6 400	-18
E16/rv 7/rv 52/rv 5	Oslo–Florø	7 100	-727
E134	Drammen–Haugesund	4 800	0

I Nasjonal transportplan 2010–2019 var det oppgitt forventa verknader berre for tiårsperioden. Periodane kan ikkje samanliknast direkte, sidan det i siste seksårsperiode kan gjennomførast tiltak som både kan gi auka og reduserte kostnader for tungtransporten.

4.2.2 Transporttryggleik

Transporttryggleik 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 fremmar 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 tryggleiksutfordringane og behova for tiltak. Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikoeksponering. I jernbane- og luftfartssektoren er utfordringane å oppretthalde og betre det høge tryggleiksnivået. I budsjettforslaget for 2013 følgjer regjeringa opp innsatsen for å nå hovudmålet

om transporttryggleik i Nasjonal transportplan 2010–2019.

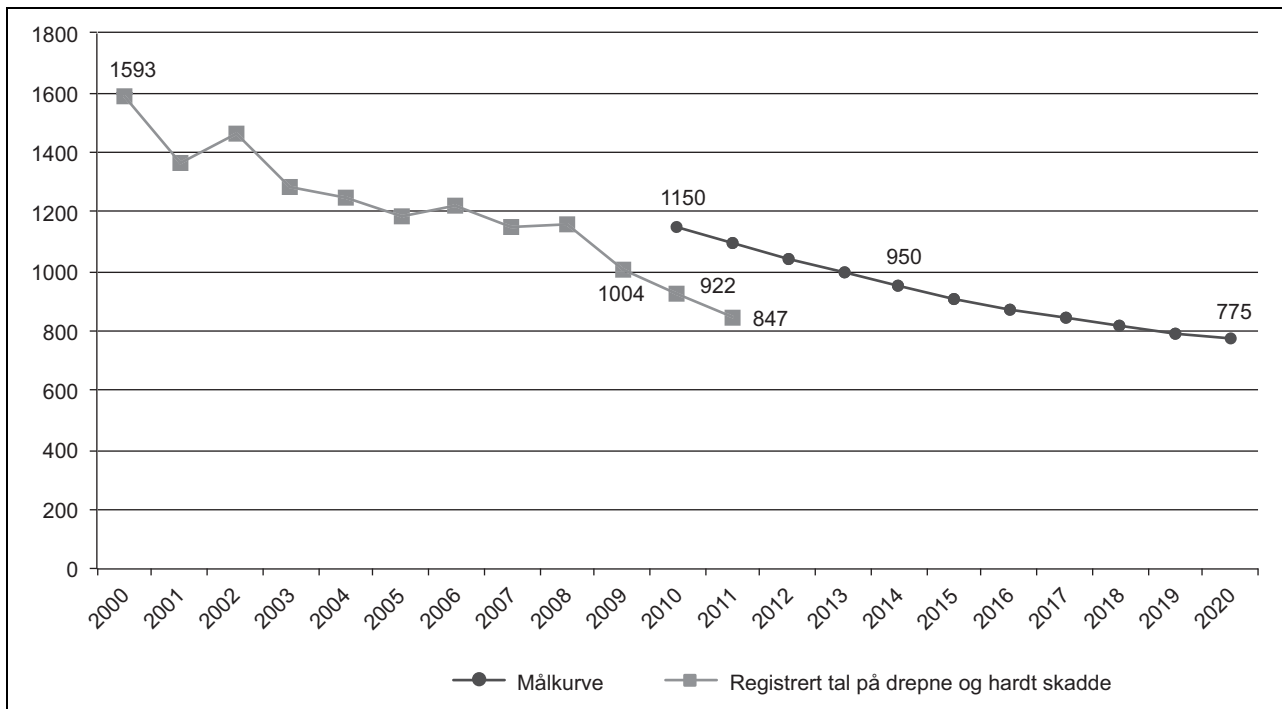
Det har dei siste åra vore ein klar reduksjon i talet på drepne og hardt skadde. Reduksjonen har vore særleg kraftig frå 2008 til 2011. Betre trafikktryggleik på veg er resultat av eit målretta arbeid gjennom fleire år, og viser at satsinga på trafikktryggleik har effekt.

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 redusertast med minst ein tredel innan 2020. Det inneber at det maksimalt skal vere 775 drepne og hardt skadde i 2020.

Ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde blir meir krevjande dess lågare ulykestala blir. Det er sett som delmål at det maksimalt skal vere 950 drepne og hardt skadde i 2014, jf. figur 4.1.

Det har dei siste åra vore ein klar reduksjon i talet på drepne og hardt skadde, frå 1 593 i 2000 til 847 i 2011. Reduksjonen har vore særleg kraftig frå 2008 til 2011. Basert på eit gjennomsnitt for åra 2005–2008 blei det lagt til grunn eit forventa tal på drepne og hardt skadde i 2010 på om lag 1 150. Resultata for 2010 og 2011 blei dermed betydeleg betre enn venta, og ligg under delmålet på 950 drepne og hardt skadde i 2014. Vegsektoren skil seg likevel ut frå dei andre transportsektorane med omsyn til risikoeksponering og ulykkesom-



Figur 4.1 Registrert tal på drepne og hardt skadde for 2000–2011 og «målkurve» for 2010–2020

fang. Det er derfor viktig halde trykket oppe på trafikktryggleik for å sikre at reduksjonen i talet på drepne og hardt skadde held fram. Regjeringa fører vidare den sterke satsinga på trafikktryggleik i 2013.

I eit gjennomsnittså fordeler talet på drepne og hardt skadde seg med om lag 36 pst. på riksvegnettet, 46 pst. på fylkesvegnettet og 18 pst. på kommunale og private vegar. Dei største utfordringane er møteulykker på riksvegnettet, utforkøyringsulykker på fylkesvegnettet og ulykker med påkøyring av fotgjengarar og syklistar på det kommunale vegnettet.

Statens vegvesen har i samarbeid med Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet og Utdannings-

direktoratet utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg for 2010–2013. Planen er ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 og gir ei samla framstilling av korleis dei ulike nasjonale aktørane skal ta del i trafikktryggleiksarbeidet. Ambisjonsnivået i tiltaksplanen er at talet på drepne og hardt skadde i 2014 skal reduserast med 200 samanlikna med talet for 2010. Som utgangspunkt for å berekne delmålet for 2014 var ei forventning om at talet på drepne og hardt skadde ville vere 1 150 i 2010, jf. målkurva i figur 4.1.

Tabell 4.12 viser føresetnadene som blei lagde til grunn i arbeidet med handlingsprogrammet når det gjeld venta bidrag som følgje av innsatsen frå aktørane, trafikkvekst og køyretøyutvikling.

Tabell 4.12 Bidrag for å redusere talet på drepne og hardt skadde i samsvar med nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg

	Tal på drepne og hardt skadde
Forventa tal på drepne og hardt skadde i 2010 (jf. målkurva i figur 4.1)	1 150
Endringar som følgje av forventa trafikkvekst	+ 55
Endringar som følgje av ei trendframskriving av køyretøyparken	– 90
<i>Forventa bidrag frå tiltaka til Statens vegvesen i perioden 2010–2013¹</i>	– 55
Nødvendige bidrag frå andre aktørar enn Statens vegvesen viss ein skal nå delmålet for 2014	– 110
Delmål for talet på drepne og hardt skadde i 2014	950

¹ Talet gjeld dei av tiltaka til Statens vegvesen som det kan reknast verknader av (i hovudsak alle investeringar og dessutan endra innsatsnivå og prioriteringar innafør kontrollverksemda til Statens vegvesen).

Trafikksystemet er eit samspel mellom trafikant, køyretøy og infrastruktur. For å nå målet om å redusere talet på drepne og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målretta innafor alle dei tre områda.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013 er det prioritert tiltak som er venta å gi om lag 55 færre drepne og hardt skadde i 2014. Dette gjeld dei av tiltaka som det kan reknast verknader av, og er i hovudsak alle investeringar og endra innsatsnivå og prioriteringar innan kontrollverksemda. I handlingsprogrammet er det planlagt å bruke om lag 2,5 mrd. kr i statlege midlar til investering i trafikktryggleikstiltak i perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 200 mill. kr i ekstern finansiering.

Med bakgrunn i utfordringane innafor trafikktryggleik er det foreslått 548,2 mill. kr i statlege midlar til programområdet trafikktryggleik i 2013. Det inneber at det ved utgangen av perioden 2010–2013 vil vere nytta om lag 2,7 mrd. kr i statlege midlar. Midlane i 2013 vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyring av mjuke trafikantar.

Bygging av midtrekkverk er prioritert. I tillegg blir m.a. forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbetringar og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte. Det vil bli arbeidd vidare med sikte på å etablere nye strekningar med streknings-ATK (automatisk trafikk kontroll). Til no er 10 strekningar

utstyrte med streknings-ATK, og fire strekningar til er venta å få slikt utstyr i 2012.

Innan drift og vedlikehald på riksveg blir tiltak som tek vare på trafikktryggleiken prioriterte. Dette gjeld særleg vinterdrifta, der brøyting, salting og strøing er dei viktigaste tiltaka. Streknningar med mange og alvorlege ulykker blir følgde spesielt opp.

Tiltak retta mot trafikantar og køyretøy, m.a. trafikktryggleikskampanjar, føraropplæring og ulykkesgransking, blir vidareførte. Det blir lagt vekt på at utekontrollane skal vere målretta, og ein skal prioritere kontroll på stader og til tider der trafikktryggleiksgevinsten er venta å vere størst.

Trafikktryggleikstiltaka som er prioriterte i 2013, er nærare omtalt i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Det er venta at planlagde tiltak innafor ansvarsområdet til Statens vegvesen i 2013 vil redusere talet på drepne og hardt skadde med om lag 11 personar. Den samla innsatsen til Statens vegvesen i perioden 2010–2013 er venta å medverke til 49 færre drepne og hardt skadde i 2014. I handlingsprogrammet til Statens vegvesen er det for same periode lagt til grunn at det skulle gjennomførast tiltak i regi av Statens vegvesen berekna til å redusere talet med om lag 55 personar i 2014. Dette gir ei måloppnåing på 89 pst. Tiltak som har blitt dyrare enn berekna og prioritering av andre prosjekt enn i handlingsprogrammet, er viktige årsakar til at ein ikkje har fått full måloppnåing.

Tabell 4.13 Statens vegvesen sitt bidrag til å redusere talet på drepne og hardt skadde

	Mål i handlingsprogrammet for 2010–2013	Venta verknad av tiltak i 2013	Oppfyltingsgrad 2010–13 (pst.)
Statens vegvesen sitt bidrag til redusert tal på drepne og hardt skadde	55	11	89

Verknadberekningane omfattar sentrale delar av Statens vegvesen sitt trafikktryggleiksarbeid, men viktige tiltak som trafikktryggleikskampanjer inngår ikkje. Det blir heller ikkje gjennomført tilsvarende berekningar av andre aktørar sitt trafikktryggleiksarbeid. Figur 4.1 viser at det samla trafikktryggleiksarbeidet i Noreg gir gode resultat.

Framferda til trafikantane er avgjerande for tryggleiken på vegane. Einskilde trafikantgrupper er overrepresenterte i ulykkesstatistikken, og eit av innsatsområda i Nasjonal transportplan 2010–

2019 er målretta tiltak mot trafikkfarleg framferd og høgrisikogrupper i trafikken.

Køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol er eit aukande problem for trafikktryggleiken. Omfanget av slik køyring har auka dei siste 10–20 åra. Frå 1. februar 2012 blei nye reglar om ruspåverka køyring sett i verk. Hovudformålet er å auke trafikktryggleiken og få ein meir lik handtering av straffesakene som gjeld alkoholpåverka køyring og køyring under påverknad av andre stoff.

Justisdepartementet har i samråd med Samferdselsdepartementet leidd ei arbeidsgruppe med mandat å greie ut moglege regelendringar for å integrere bruk av alkolås i Program mot ruspåverka køyring. Program mot ruspåverka køyring er eit alternativ til vilkårslaus fengselsstraff ved høg promille eller ved gjenteken promillekøyring. Rapport frå arbeidsgruppa er lagt fram i 2012 og følgjer opp rapporten frå 2010 «Alkolås som alternativ til tap av førerett ved kjøring med promille».

Våren 2007 oppmoda Stortinget regjeringa om å vurdere moglegeheitene for å innføre påbod om sitjeplass for skulebarn ved skuleskyss i buss. Stortinget vedtok i 2011 endringar i vegtrafikkloven som gir Samferdselsdepartementet mynde til å fastsetje forskrift om særlege sikringstiltak ved skuleskyss i buss. Ei slik forskrift vil påleggje fylkeskommunane å dimensjonere skuleskysstilbodet slik at alle med rett til skuleskyss har tilgang til sitjeplass med setebelte. Forskrifta omfattar ikkje skuleskyss i bybussar. Regjeringa er oppteken av å betre tryggleiken til skuleelevar som tek buss i skulesamanheng og foreslår at forskrifta blir vedteke innan 1. januar 2013 og tek til å gjelde 1. juli 2013. I statsbudsjettet for 2013 er det foreslått avsett 20 mill. kr som kompensasjon for meirutgifter som følgjer av krav i forskrifta, jf. omtale i Kommunal- og regionaldepartementets Prop. 1 S (2012–2013).

Transporttryggleik på jernbaneområdet

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det eit mål å oppretthalde og ytterlegare betre den høge tryggleiken som har vore på jernbanen dei siste åra. Det blir systematisk og kontinuerleg arbeid med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Overføring av transport til jernbane er derfor positivt for tryggleiken i den totale transportverksemda i Noreg. Dei siste åra har det omkomme fem til sju personar i året. I 2011 omkom seks personar i jernbaneulykker. Ei vurdering av risikobiletet for jernbanetransporten i Noreg viser at tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar, tiltak for å hindre samanstytt mellom tog og rassikring må prioriterast.

Dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået er å sørgje for tilstrekkeleg med ressursar til drift, vedlikehald og investeringar i tryggare infrastruktur. Tiltak for å hindre samanstytt mellom tog, tunnelsikring, rassik-

ring og tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar blir prioriterte i 2013. Det blir også gjennomført tiltak for å oppgradere stasjonar og haldeplassar med låg standard. I 2013 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald av jernbanenettet 5,2 mrd. kr. Til investeringar på programområdet tryggleik og miljø er det sett av 239 mill. kr, og det er sett av 434 mill. kr til å oppgradere stasjonar med korte plattformar. Ordinære investeringar gir også betre tryggleik på jernbanen, da standarden på ny infrastruktur er gjennomgåande høgare enn på den gamle. Det er ei generell føring for tiltak i infrastrukturen at dei skal oppretthalde eller betre tryggleiken.

Statens jernbanetilsyn har gitt Jernbaneverket fornya tryggleiksgodkjenning for fem år med verknad frå 1. juli 2012. Det er viktig at Jernbaneverket held fram arbeidet for å betre tryggleiksstyringssystemet og tryggleikskulturen.

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. Tryggleik i luftfartssektoren omfattar tiltak for å redusere ulykker og hendingar i sjølve flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security).

Flytryggleiksarbeidet framover skal redusere ulykkesfrekvensen ytterlegare, med særleg merksemd knytt til tiltak for å redusere talet på fatale ulykker og ulykker med alvorleg personskade. Luftfartstilsynet vil følgje tryggleiksutviklinga på kortare sikt gjennom etablerte tryggleiksindikatorar, der nestenulykker og mindre alvorlege hendingar blir følgde opp innafor forskjellige delar av luftfartssystemet.

Ruteflyging og persontransporten til norsk sokkel har det høgste tryggleiksnivået innan sivil luftfart. For denne delen av luftfarten er målet derfor å oppretthalde det høge tryggleiksnivået.

Utviklinga er ikkje like positiv for bruk av lette helikopter innanlands og allmennflyging. Arbeidet med å forbetre tryggleiksnivået for desse områda vil derfor halde fram.

Tryggleiksutfordringane 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 Luftfartstilsynet representert

i desse fora og i Eurocontrol som arbeider for å utvikle eit felles system for styring av lufttrafikken.

For Avinor AS er hovudmålet for flytryggleiken at selskapet skal utvikle vidare eit høgt tryggleiksnivå i heile si verksemd for å unngå ulykker og alvorlege hendingar. Avinor deltek aktivt i internasjonalt arbeid, som å utvikle nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særleg flyplassregelverk.

Avinor har i planperioden særleg arbeidd med å betre tryggleiksskulturen ytterlegare. Selskapet har arbeidd mykje med kvaliteten på rapporteringa av luftfartshendingar, m.a. kva som skal rapporterast som ei luftfartshending. Tiltaka viser seg å fungere, og selskapet har stabilt aukande rapportering av luftfartshendingar. Fleirtalet av rapportane gjeld potensielle eller mindre alvorlege forhold, som gir moglegheit til læring og betring av systemet. Oppfølging av avvik har stor merksemd i alle delar av konsernet. Avinor har etablert ulike måleindikatorar og følgjer opp utviklinga i ulike typar luftfartshendingar og rapporteringsgraden.

For 2012–2013 er målet at det ikkje skal skje luftfartsulykker der Avinor er medverkande part og at det skal vere færre enn fem alvorlege luftfartshendingar (basert på snitt siste tre år) der Avinor er medverkande part.

I 2011 var det ingen luftfartsulykker med eller utan personskader der Avinor var medverkande part. Det var fire alvorlege luftfartshendingar der Avinor var medverkande part.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.20 Luftsfartsformål.

4.2.3 Samferdsel og miljø

Innleiing

Det er eit hovudmål i Nasjonal transportplan 2010–2019 at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet.

Dei viktigaste miljøatsingane i forslaget til budsjett for 2013 er:

- løyvingane til jernbaneformål aukar med 1,4 mrd. kr
- belønningsordninga får ei løyving på 673,1 mill. kr
- Transnova får ei løyving på 77,2 mill. kr
- det blir løyvd 351,2 mill. kr til gang- og sykkelveggar
- det blir løyvd 105,6 mill. kr til kollektivtiltak på veg

- det blir løyvd 119,6 mill. kr til miljø- og service-tiltak på veg
- innslagspunkt for CO₂-komponenten i eingongsavgifta blir redusert med 5 g for bilar med utslepp over 130 g CO₂ pr. km og høgare
- frådraget pr. gram CO₂-utslepp under 50 g/km aukar med 100 kr reelt, medan frådraget pr. CO₂-utslepp mellom 50 g og 110 g/km aukar med 50 kr reelt
- NO_x-komponenten i eingongsavgifta aukar frå 22 til 35 kr pr. kg.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er opptrappinga av innsatsen på jernbane eit av de viktigaste tiltaka for betre miljø. Med framlegget for 2013 har regjeringa overoppfylt dei økonomiske rammene til jernbaneformål med 1,4 mrd. kr i perioden 2010–2013. Den store satsinga på jernbane må òg sjåast i samanheng med Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk. Samferdselsdepartementet vil følgje opp klimameldingen og klimaforliket, jf. Innst. 390 S (2011–2012), vidare i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Miljøutfordringane frå transport gjeld særleg klimagassutslepp, biologisk mangfald, jordvern, vassureining, luftureining og støy, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane.

Redusert bruk av privatbil er viktig for å redusere miljølempa ved transport. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er belønningsordninga saman med auka merksemd på miljøvenleg byutvikling viktige tiltak for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Mykje er framleis ugjort. Regjeringa vil i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 arbeide vidare ut frå målet i Klimameldinga og klimaforliket om at veksten i persontransporten i storbyområda skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange.

For luftureining med globale og regionale skadeverknader spelar internasjonale avtalar ei viktig rolle for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Den globale dimensjonen gjer at ein kan risikere at verkemiddel overlappar eller verkar mot kvarandre. Ein brukar først og fremst økonomiske verkemiddel, t.d. avgifter og kvoter, på tvers av sektorane for effektivt å løyse globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO₂-avgift og SO₂-avgift.

I perioden 2010–2013 er klimagassutsleppa venta å bli redusert samanlikna med trenden. Dette skjer som følgje av lågare utslepp frå nye bilar, auka bruk av biodrivstoff, kollektivsatsing m.m. Vidare er NO_x-utsleppa reduserte. Det er

framleis overskridingar av det nasjonale målet for svevestøv og NO₂ i fleire byar i Noreg. Utviklinga for svevestøv har vore om lag som forventta, medan målingar for NO₂ ikkje viser tilsvarande reduksjon i konsentrasjonsnivået. Inngrepa i naturområde, dyrka jord og kulturminne blir noko mindre enn føresett. Det er gjennomført tiltak slik at talet på personar med høg innandørs støy er redusert.

Kommunane og fylkeskommunane må også gjennomføre tiltak for å redusere miljølempen frå transport. Døme på tiltak innafør ansvarsområda til lokale styresmakter som kan redusere miljølempene, er køprising, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanleg-

ging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering. Kombinasjonen av statlege, kommunale og fylkeskommunale tiltak har eit større potensial enn det som blir utnytta i dag.

Klimagassutslepp

Nasjonal transportplan 2010–2019 har som eit etappemål at transportsektoren, inkl. sjøfart, skal redusere utsleppa med mellom 2,5 og 4 mill. tonn CO₂-ekvivalentar samanlikna med referansebanane for 2020. Dette inneber ein reduksjon på mellom 12,5 pst. og 20 pst. samanlikna med framskrivingane.

Tabell 4.14 Etappemål: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutsleppa. Indikator

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad i 2013
Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter	11,3 mill. tonn ¹	-0,5 mill. tonn

¹ Basert tal frå Statistisk sentralbyrå, 2010

I 2010 utgjorde utslepp frå vegtrafikken 19 pst. og innanriks luftfart 2 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. I perioden 1990–2011 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med 29,5 pst., eller 1,4 pst. i snitt i året (basert på førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå). For vegtrafikken er det særleg utsleppa frå varebilar og tunge køyretøy som aukar. Utsleppa frå personbilar er relativt stabile. Meir energieffektiv personkøyretøyteknologi og omsetningskrav for biodiesel har medverka til dette.

Transportsektoren har dei høgaste CO₂-avgiftene. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet i denne sektoren. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter som har stor verknad på utsleppa.

Samferdselsdepartementet har som ein illustrasjon gjort grove overslag over klimaverknaden i 2011 og 2013 målt i tonn CO₂-ekvivalentar av ulike tekniske endringar/tiltak og avgiftsendringar dei siste åra, jf. tabell 4.15. Utan desse ville utsleppa frå transport vore 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalentar høgare i 2013.

Tabell 4.15 Klimaverknader i CO₂-ekvivalentar

	Verknad 2011	Venta verknad for 2013 (mill. tonn CO ₂)
Innblanding biodrivstoff ¹	-0,1	-0,1
Lågare utslepp nye personbilar ²	-0,1	-0,2
Jernbaneprojekt ³	-0,03	-0,06
Endra avgifter	-0,1	-0,1
El-bilar ⁴	-0,002	-0,006
Vegprosjekt ferdige i 2013		-0,02
Sum	-0,3	-0,5

¹ Det er føresett 35 pst. klimaeffekt. Vidare er det føresett at biodrivstoff står for 3,5 pst. av drivstoffsallet.

² Samanlikna med nivået før 2007 (inkl. drosjer)

³ Det er rekna at nye jernbaneprojekt i perioden 2010–2019 gir ein reduksjon på 150 000 tonn CO₂ i 2019, dvs. ein gjennomsnittleg reduksjon på 15 000 i året.

⁴ I tabellen er det rekna med at el-bilar har halve køyrelengda som ordinære bilar og at 50–75 pst. av køyringa erstattar ordinær bilkøyning.

Regjeringa introduserte hausten 2007 eit nasjonalt mål om at utsleppa frå nye personbilar i gjennomsnitt skal vere på 120 g/km eller lågare innan 2012. Det gjennomsnittlege CO₂-utsleppet frå nyregistrerte personbilar har blitt redusert frå 177 g/km i 2006 til 127 g/km i august 2012. Det blir foreslått å redusere innslagspunktta for CO₂-komponenten i eingongsavgifta med 5 g for bilar med utslepp over 130 g CO₂ pr. km, jf. Prop. 1 LS (2012–2013). Vidare aukar frådraget pr. g CO₂-utslepp under 50 g/km reelt med 100 kr. Frådraget pr. g CO₂-utslepp mellom 50 og 100 g/km aukar med 50 kr reelt. Regjeringa har som mål at gjennomsnittleg utslepp frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020, jf. Meld. St. 21 (2001–2012) Norsk klimapolitikk.

Det er om lag 6 500 el-bilar i Noreg. Klimaforliket, jf. Innst. 390 S (2011–2012), stadfester at dagens avgiftsfordelar for kjøp og bruk av reine nullutslepps-bilar blir vidareført ut neste stortingsperiode (2017), viss talet på reine nullutslepps-bilar ikkje overstig 50 000. Det står vidare at andre tiltak for å fremme nullutslepps-bilar, slik som fritak frå bom- og ferjeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må sjåast i samanheng med trafikktviklinga i dei store byane. I vedtak om bruk av desse verkemidla må meininga til lokale styresmaktar vege tungt, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Heilskapen i rammevilkåra for elbilar må òg sjåast i samanheng med utviklinga i salet av slike køyre-tøy. Samferdselsdepartementet kjem tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Til saman utgjorde biodrivstoff 3,5 pst. av drivstoffsålet til bilar i 2011. Klimaeffekten varierer m.a. etter kva for råstoff biodrivstoffet blir produsert av, energibruk i prosessane og karbonutslepp frå arealendringar. EU har m.a. sett eit minstekrav for berekraftkriteria til 35 pst. klimagassinnsparring samanlikna med fossilt drivstoff.

Transnova-prosjektet har som hovudmål å medverke til reduserte CO₂-utslipp frå transportsektoren. Transnova skal gi tilskot til prosjekt som medverkar til raskare implementering av ny og meir miljøvenleg transportteknologi og transportpraksis. I forliket i Stortinget om Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk blei det vedteke å etablere Transnova som eit permanent organ, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Sjå elles omtale under programkategori 21.10 Administrasjon.

Tiltak for å leggje til rette for å overføre gods-transport frå veg til jernbane er viktig for å redusere utsleppa av klimagass frå dei tunge køyre-

tøya, jf. omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Som eitt av dei få landa i verda har Noreg innført ei eiga CO₂-avgift på innanlandsk luftfart. Innanlandsk luftfart er omfatta av Kyoto-protokol-len. Dette gir flyselskapa insentiv til å bruke mindre drivstoff ved å fylle opp passasjerseta, å plassere flysetane tettare i maskinane og å nytte nye fly.

Mykje av regelverket for luftfarten, spesielt for tryggleik og miljø, blir utvikla internasjonalt, og særleg av EU. Frå 2012 inngår luftfart i EUs kvotesystem. Flyselskapa må no svare kvoter for sine utslepp for alle flygingar i Noreg og Europa, og alle flygingar til og frå EU/EØS-området. Venta vekst i flytrafikken kan medføre auka klimagassutslepp, men denne blir dempa av energieffektiviserande tiltak.

Statens vegvesen har rekna at verknaden av vegprosjekta som opnar i 2013 gir ein reduksjon på om lag 15 500 tonn CO₂ i året. Jernbaneverket har ingen store prosjekt som blir ferdige i 2013, men gjennomsnittleg blir berekna effekt av investeringane for alle prosjekta i Nasjonal transportplan 2010–2019 15 000 tonn redusert CO₂ i året. Jernbaneverket har rekna verknaden av tiltak for å betre framkomsttilhøva for gods til 130 000 tonn CO₂ i 2020 og 220 000 tonn CO₂ i 2030.

NO_x-utslepp

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2010–2019 å redusere NO_x-utsleppa i planperioden. Ved utgangen av perioden 2010–2013 har det vore ein nedgang i utsleppa frå transportsektoren samla sett.

Tabell 4.16 viser endringar i utsleppa så langt i planperioden. Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulerte gjennom køyretøyforskrifta. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Utsleppa frå vegtrafikken er redusert med 44 pst. frå 1990 til 2011.

Innførte og nye avgasskrav til køyretøy vil ytterlegare redusere NO_x-utsleppa frå vegtrafikken. Det er òg innført strengare NO_x-krav til fly. Fly- og helikopterselskapa, ferjeselskapa og Hurtigruten ASA betaler i dag bidrag til NO_x-fondet og er derfor fritekne frå NO_x-avgift. NO_x-fondet gir tilskot til tiltak som reduserer NO_x-utsleppa.

I 2013 vil i alt 14 gassferjer vere i drift, fire av dei på riksvegnettet. Bruk av naturgass i ferjer gir 90 pst. reduksjon i NO_x-utsleppa og reduserte klimagassutslepp, samanlikna med å bruke diesel.

Tabell 4.16 Etappemål: Redusere NO_x-utsleppa i sektoren. Indikator

	Status ved inngangen til planperioden ¹	Venta effekt i 2013	Venta effekt etter fire år
Utslepp av nitrogenoksidar/forsurande utslepp frå vegtrafikk og luftfart	45 000 tonn	-2 000 tonn	6–8 000 tonn

¹ Tal frå Statistisk sentralbyrå (ny reknetemote gir høgare utslepp frå bilparken enn tidlegare rekna).

Lokal luftreining og støy

Eit av etappemåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 er å medverke til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftreining og støy i planperioden. Utviklinga har vore om lag som forventa for innandørs støy i perioden 2010–2013. Utviklinga for samla støyplage i befolkninga har ikkje vore like positiv som rekna med, på grunn av auka trafikk og betre kartlegging. Nivåa for NO₂ er for høge i fleire byar.

I Nasjonal transportplan er det estimert at dei nasjonale måla for lokal luftkvalitet blir nådde før 2020. Nye analysar viser at utviklinga ikkje er så

positiv og rask som forventa, særskilt for nitrogendioksid (NO₂), kor måla neppe vil bli nådd. Vinteren 2011/2012 var det tidvis høge konsentrasjonar av forureining i fleire byar. Stavanger, Oslo, Drammen og Trondheim hadde overskrindingar av årsgrenseverdiane for NO₂ i forureiningsforskrifta. Trondheim hadde overskrindingar av grenseverdiane for svevestøv (PM₁₀). Teknologisk utvikling i bilparken, endring i køyrelengd og lokale tiltak har mykje å seie for den lokale luftreininga.

Krava for støy, svevestøv og NO₂ i forureiningsforskrifta blir i fleire byar vanskelege å nå i 2013.

Tabell 4.17 Etappemål: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy. Indikatorar.

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad i 2013	Venta verknad etter fire år	Handlings- program 2010–2013
Tal personar utsette for over 38 dB innandørs støy				
– veg	18 000	-53	-500	-510
– jernbane	3 494	0	0	
– luftfart	350			

I 2011 blei det gjort målingar som indikerer at NO₂-utsleppa frå nye dieslbilar kan vere til dels mykje høgare i verkeleg trafikk i kaldt vør enn den felles europeiske typegodkjenninga gav grunn til å vente. Det er vanskeleg å måle NO₂-delen direkte, men undersøkingar indikerer at delen av NO₂ for dieslbilar med partikkelfilter er opp mot 50 pst. av dei samla NO_x-utsleppa.

På bakgrunn av dei nye funna er det rekna med at det blir vanskeleg å overhalde forureiningsforskrifta for NO₂ i fleire norske byar.

Ei framskrivning for Oslo gjort av Transportøkonomisk institutt og Norsk institutt for luftforskning gir grunn til å tru at forskriftskrava til lokal luftkvalitet for NO₂ og dermed dei nasjonale måla ikkje blir nådde før etter 2020. NO_x-komponenten i eingongsavgifta aukar frå 22 til 35 kr pr. kg.

Dette vil auke prisen på nye dieslbilar samanlikna med nye bensinbilar.

Høge NO₂-konsentrasjonar i nokre byar dei siste åra og problem med å oppfylle grenseverdiane i forureiningsforskrifta gjer det aktuelt med lokale tiltak mot NO₂-utslepp, som køprising og tidsdifferensierte bompengar når det er dårleg lokal luftkvalitet. Statens vegvesen vil på sitt ansvarsområde bidra til det lokale arbeidet i samarbeid med lokale styresmakter, og til arbeidet til statlege miljø- og helsestyresmakter.

I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen halde fram med tiltak mot svevestøv i fleire byar. Døme på slike tiltak er å setje ned fartsgrenser om vinteren og dempe støv med salt. Oslo og Bergen har piggdekkavgift som gir god effekt. Piggfrie dekk blei i 2011 nytta på 87 og 89 pst. av bilane. I Trondheim har det vore piggdekkavgift

med god effekt fram til hausten 2010, da avgifta blei oppheva. Bruken av piggdekk har auka etter 2010, og i 2011 blei piggfrie dekk nytta på 71 pst. av bilane i Trondheim. I eit samarbeid mellom Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet og dei underliggjande etatane blir det utgreidd korleis luftkvaliteten i byane kan betrast.

Statens vegvesen og Jernbaneverket tilbyr støytiltak i form av støyskjermar og fasadetiltak på bustader der innandørs døgnkvivalent støynivå er over grenseverdien på 42 dB i forureiningsforskrifta. Denne grenseverdien blir overhalden i dei fleste delane av landet.

Ved utgangen av perioden 2010–2013 vil det vere gjort tiltak etter forureiningsforskrifta for meir enn 500 personar som bur langs riksveg. Forureiningsforskrifta krev rullering av kartlegginga av desse problema i 2013 for å finne bustader som har fått forverra tilhøve m.a. som følgje av trafikkveksten. Etter kartlegginga vil tiltak for dei nye bustadene med støynivå over 42 dB bli gjennomførte.

Målet for utandørs støyplage frå vegtrafikken, som skal oppfyllest i 2020, er vanskeleg å nå. Sjølv om det blir gjort tiltak som forbetrar situasjonen ved einskilde bustader, vil andre bustader få forverra situasjon m.a. på grunn av trafikkvekst. I perioden 2010 – 2013 vil om lag ein firedel av periodemålet bli nådd.

Jernbanen har allereie redusert sin støybelastning betydelig. Reviderte berekningar frå 2010 viser at støyplaga frå jernbane er redusert med over 30 pst. samanlikna med 1999. Støyplaga frå jernbane vil bli ytterlegare redusert fram mot

2020. Nye og meir stillegåande tog vil vege opp for trafikkauken, samstundes som skjenesliping, støyskjerming og andre tiltak bidreg.

Støyplage frå luftfart gjekk ned med om lag 18,5 pst. frå 1999 til 2010, trass i at trafikken samla auka i perioden. Det er venta ytterlegare reduksjon i planperioden. Dette har samanheng med utskifting til mindre støyande flytypar og at inn- og utflygingsmønster ved nokre lufthamner er endra ved hjelp av ny teknologi. I 2013 vil nye berekningar gjennomførast.

Biologisk mangfald

Regjeringa har som etappemål i Nasjonal transportplan 2010–2019 å unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjonar.

Samferdselsanlegg og trafikk påverkar naturmiljø ved bruk av areal, spreining av forureining og barriereverknad for fisk og vilt. Avgjerder om utbygging av samferdselstiltak skal byggje på kunnskap om naturmangfaldet og korleis eit planlagd samferdselstiltak påverkar naturmangfaldet. I vurderingane om eit tiltak skal tillatast, skal prinsippa i naturmangfaldlova leggjast til grunn som retningsliner ved skjønnsutøvinga. Kostnadene ved miljøforinging av eit vedtak skal berast av tiltakshavar. Det skal leggjast vekt på miljøforsvarlege driftsmetodar, teknikkar og lokalisering. Veit ein lite om verknadene av tiltaket, skal føre-var-prinsippet tilleggjast stor vekt.

Dei nye forskriftene om utvalde naturtypar og prioriterte artar aukar behovet for varsemnd både ved planlegging av nye tiltak og ved drift av eksisterande anlegg.

Tabell 4.18 Etappemål: Unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjonar. Indikatorar

	Venta verknad i 2013	Venta verknad etter fire år	Berekna verknad i handlings- program 2010–2013
Tal daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområde	0	0	0
Tal daa inngrep i eller nærføring til naturreservat			
– veg	142	142	262
– luftfart	0	28	–
Tal prosjekt med sær stor negativ konsekvens for naturmiljø	0	1	1
Tal på utbetra registrerte konflikhtar mellom transportnett og biologisk mangfald			
– veg	28	112	179

Det vil ikkje bli gjort inngrep med nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområde eller inngrep med svært stor negativ konsekvens for naturmiljø i samband med riksveganlegg i 2013. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013 var det venta inngrep i eller nærføring til 262 daa naturreservat i perioden. Talet er justert ned til 142 daa etter meir presise kartleggingar, spesielt for prosjektet E6 Øyer–Tretten.

Jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2013, medfører ikkje inngrep i eller nærføring til nasjonalpark, landskapsvernområde eller naturreservat, og dei er ikkje blitt vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø.

Jernbaneverket har fram til 2011 registrert 474 stader der det kan vere konflikt mellom jernbanenettet og biologisk mangfald. Dei fleste konfliktane mellom verdifull natur og jernbane kjem av bruk av kjemiske plantevernmiddele i terrenget langs skjenegangen. Ved å endre rutinar for drift og vedlikehald reknar ein med at talet på utbetra konfliktar vil vere om lag 425 i perioden 2013–2019.

I 2011 blei det ikkje gjennomført tiltak på veg som har ført til inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, naturreservat, landskapsvernområde, kulturmiljø eller spesielt viktige kulturlandskap. Talet på konfliktpunkt mellom veg og biologisk mangfald er redusert med 31 i 2011. Målet var 37. Dei siste 6 tiltaka vil bli gjennomførte i 2012.

Ved utgangen av perioden 2010–2013 vil 112 av 179 registrerte konfliktar mellom veg og biologisk mangfald vere utbetra. I arbeidet med utbetringar fann ein at fleire av konfliktane ikkje kunne løysast utan å flytte vegen. Ein må derfor leve med at ikkje alle konfliktane kan løysast. Kartleggingsmetoden som er brukt for å registrere konfliktar mellom veg og biologisk mangfald, er evaluert. Det er foreslått forbetringar for å gi betre grunnlag for å prioritere tiltak. I samsvar med dei regionale vassforvaltingsplanane skal det gjennomførast tiltak med å utbetre kulvertar der fisk har problem med å vandre. Alle desse tiltaka skal vere gjennomførte i 2013.

Det er ikkje planlagd store utbyggingar utanfor område som allereie er regulert til lufthamndrift. For å tilfredsstille dei tekniske/operative godkjenningane har det dei siste åra vore nødvendig å endre utforminga av tryggleiksområda ved sida av og i endane av rullebana på fleire lufthamner. Nokre av prosjekta medfører inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, landskapsvernområde, naturreservat og kulturmiljø, og nokre vil ha konsekvensar for biologisk mangfald som t.d. på

Ålesund lufthamn, Vigra, som har planlagd byggestart 2012. Her har Avinor AS avdekt slåttemarkar med innslag av raudlista artar. Utbygginga vil òg ha innverknad på fuglefredingsområde. Det blir no vurdert korleis dette skal handterast.

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Jernbaneverket deltek i eit interdepartementalt samarbeid om å kartleggje og overvake biologisk mangfald. Kartleggingsprosjekta medverkar til betre kunnskap om kor ein finn biologisk viktige naturtypar og artar, og lettar dermed planlegginga av nye prosjekt. Dei medverkar også til betre kunnskap om område som krev ekstra omsyn i drift og vedlikehald og om spreiring av framande planter langs veg og jernbane.

Transportetatane og Avinor vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større naturområde utan tyngre tekniske inngrep, i område med trua eller utvalde naturtypar og unngå inngrep i leveområde for prioriterte artar. Statens vegvesen tek omsyn til dette i arbeidet med nye driftskontraktar. I 2011 gjennomførte Jernbaneverket ei kartlegging av prioriterte artar langs jernbanen. Fleire av lufthamnene har store naturverdiar innfor lufthamna eller i rett i nærleiken. For å kunne forvalte og ivareta område som er viktige for biologisk mangfald på lufthamnene, har Avinor eit fleirårig prosjekt for å kartleggje dette. Ved utgangen av 2011 var 18 av Avinor sine lufthamner kartlagde, og for dei andre skal kartlegginga vere ferdig innan 2014. Kartlegginga blir følgt opp med forvaltningsplanar.

Miljøverndepartementet har utarbeidd ein nasjonal strategi mot framande artar. Tiltak mot spreiring av framande artar langs vegnettet og grønskjøtsel i byar og tettstader er prioritert. Handlingsplanar for å nedkjempe framande artar er utarbeidd og implementerte i Statens vegvesen. Desse har inngått i arbeidet med driftskontraktane frå 2012. Framande artar inngår også i Avinor sitt kartleggingsprosjekt. Jernbaneverket har oversikt over framande skadelege artar langs dei fleste banane. Arbeidet med å fjerne desse artane heldt fram i 2011.

Vass- og grunnureining

Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Saltpåverknad av grunnvatn og overflatevatn er påvist. Det kan derfor finnast konfliktar mellom trafikktryggleik og omsynet til framkome på den eine sida, og miljøtilhøve på den andre sida. Etter ein periode med auka saltbruk viser dei førebelse tala ein reduksjon frå 238 000 tonn i 2010/2011 på riks- og fylkesvegnettet til 205 000 tonn vinteren

2011/2012. Årsaka til reduksjonen er både gunstigare vêr og at resultatata frå prosjektet SaltSMART gradvis blir tekne i bruk. Statens vegvesen avslutta prosjektet hausten 2011. Kunnskapen frå prosjektet blir nytta ved utarbeidinga av ytre miljøplanar, handbøker, kontraktsmalar og konkurransegrunnlag for driftskontraktane.

For å redusere risikoen for forureining frå metall og miljøgifter frå anleggsarbeid og drift av vegar, har Statens vegvesen starta eit prosjekt som skal auke kunnskapen om korleis ein kan planleggje, byggje og drifte vegnettet utan å påføre vassmiljøet uakseptabel skade.

Avinor nyttar kjemikalier for avising av fly og for å halde banar frie for snø og is. Baneavising-kjemikaliane som blir nytta, er Svanemerka. Utsleppsløyva frå fylkesmennene er utforma slik at det er vilkår om at bruk og utslepp av kjemikalier ikkje skal medføre at naturen og miljøet ved lufthamnene blir påverka. Alle Avinors lufthamner

har slike utsleppsløyve, og det er etablert eit prosjekt som skal utgreie og gjennomføre tiltak for å sikre at lufthamnene tilfredsstillir utsleppsløyva. Prosjektet skal avsluttast i 2015.

I 2011 har Jernbaneverket vore med i arbeidet med å følgje opp forskrift om rammer for vassforvaltninga. Jernbaneverket har 14 000 stikkrenner, og det er hittil berre funne fem vandringshinder for fisk. Der det er vandringshinder, er det ofte enkle tiltak som skal til for å endre situasjonen.

Kulturminne og dyrka jord

Regjeringa har som mål å avgrense inngrep som følgje av infrastrukturprosjekt i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord i planperioden. For det einskilde prosjekt prøver ein å gjere inngrepet minst mogleg og kompensere for dette.

Tabell 4.19 Etappemål: Avgrense inngrep i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord. Indikatorar

	Venta verknad i 2013	Venta verknad etter fire år	Berekna verknad i handlings- program 2010–2013
Tal kulturminne som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg			
– veg	8	59	80
– luftfart	3	13	–
Tal daa kulturmiljø som går tapt eller får redusert kvalitet som følgje av nyanlegg (veg)	1	16	40
Tal daa dyrka jord til transportformål			
– veg	270	920	1300
– jernbane	60	60	60
– luftfart	4	89	–
Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sitt verd vesentleg som følgje av nyanlegg, veg (daa)	20	20	0

Det vil bli gjort inngrep i eller nærføring til 8 kulturminne som er verna eller foreslått verna, 1 daa kulturmiljø vil gå tapt eller får redusert kvalitet, og 270 daa dyrka jord blir brukt til vegformål som følgje av vegprosjekt som opnar i 2013.

Årsaka til avvik frå den venta verknaden for kulturminne og kulturmiljø i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013 er i hovudsak meir presise kartleggingar for prosjektet E6 Øyer–Tretten etter at handlingsprogrammet blei utarbeidd. Kulturmiljø som går tapt, gjeld eit pro-

sjekt på riksveg 13 Bugjelet – Brimnes i samband med bygginga av Hardangerbrua som blei forsert.

For avviket mellom venta verknad i handlingsprogrammet og resultatet etter fire år for inngrep i dyrka jord gjeld om lag halvparten meir presise kartleggingar etter kvart som prosjekta blei gjennomførte, og den andre halvparten gjeld utsetjing av prosjekt og feilregistrering i prosjektfasen.

I 2013 blir det ikkje gjort inngrep i nasjonalt viktige kulturlandskap i vegsektoren. Arbeidet med å integrere omsynet til kulturmiljø, dyrka

jord og estetikk ved bygging av nye veganlegg blir vidareført. Ved utgangen av planperioden 2010–2013 vil ingen jernbaneanlegg ha ført til inngrep i og eller nærføring til kulturmiljø, eller ført til at kulturminne går tapt eller får redusert kvalitet. Ved utgangen av perioden vil 60 daa dyrka jord ha blitt omdisponert til jernbaneformål.

Det er ikkje planlagd store utbyggingar utafor område som alt er regulerte til lufthamndrift. Som følgje av endring av tryggleksområda ved sida av og i enden av rullebana på fleire lufthamner dei siste åra, har nokre prosjekt medført inngrep i kulturmiljø og fått konsekvensar for kulturminne. I 2013 gjeld dette Haugesund lufthamn, Karmøy og Ålesund lufthamn Vigra.

4.2.4 Universell utforming

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 vere universelt utforma. Gjennom lover og regelverk og gjennom tilskot og fysiske tiltak finansierte over statsbudsjettet, arbeider regjeringa for å nå målet.

Universell utforming er bra for alle og nødvendig for nokre. Barn og unge, vaksne og eldre har alle rett til å delta i samfunnet. Det at alle kan flytte seg rundt enkelt, effektivt og trygt er ein føresetnad for å delta i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Barn og unge, eldre og personar med nedsett funksjonsevne er i større grad enn andre hindra i å nytte ulike transportmiddel. Regjeringa vil derfor utvikle og leggje transportsystemet til rette slik at flest mogleg blir sikra ein god mobilitet, og at ein i størst mogleg grad finn løysingar som alle kan nytte. Dette byggjer også opp under måla i Jobbstrategi for personar med nedsett funksjonsevne, jf. Prop. 1 S (2012–2013) for Arbeidsdepartementet.

Reisevaneundersøkinga frå 2009 viser at reisande med varige fysiske problem opplever dei same barrierane i dei ulike kollektive transportmidla. Dei vanlegaste er avstandar, tilgjenge til haldeplass og stasjon, og på- og avstiging. Viktige tiltak retta mot kollektivtransport er derfor å ha fleire og nærare haldeplassar og stasjonar og gjere det lettare å kome om bord og gå av (TØI-rapport 1148/2011).

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.

Eit viktig verkemiddel for å nå målet om ei universelt utforma reisekjede er standardisering. Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og dei funksjonshemma sine organisasjonar har samarbeidd med Standard Norge om ei elektronisk rettleiing der bestillarar og tilbydarar enkelt kan finne fram til relevante standardar og regelverk for universell utforming på transportområdet. Nettsida reisekjeden.no blei lansert i mai 2012.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er målet at kollektivtransportsystemet skal bli meir universelt utforma. Eit sett med indikatorar som skal synleggjere i kva grad målet blir nådd gjennom fysiske tiltak i perioden, er utvikla:

- del stamruter for kollektivtransport på veg i dei fire største byane som er universelt utforma
- del av store kollektivknutepunkt som er universelt utforma
- talet på ferjer i riksvegferjedrifta med universell utforming
- del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er tilgjengelege
- del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er universelt utforma
- del jernbanestasjonar og -haldeplassar der informasjonssystema er universelt utforma
- del lufthamner som er universelt utforma
- del lufthamner der informasjonssystemet er universelt utforma.

Ved utgangen av perioden 2010–2013 vil ein ikkje ha kome så langt på dette området som venta. Årsaka er i hovudsak at ein ikkje hadde tilstrekkeleg kunnskap om universell utforming da dei konkrete måla for perioden blei sette.

Statens vegvesen innarbeider ny kunnskap om universell utforming i sine handbøker og rutinar, og arbeider for å auke kompetansen i eigen etat om kvifor og korleis universell utforming best kan sikrast i dei ulike delane av transportsystemet. Statens vegvesen bidreg òg ved kompetansehevinge tiltak generelt, t.d. gjennom bidrag til Kompetanseprogrammet, som er eit av tiltaka i regjeringa sin handlingsplan for universell utforming «Norge universelt utformet 2025».

Universell utforming av transportsystemet må sjåast i samheng med andre infrastrukturtiltak, som satsing på anlegg for gåande og god arkitektur.

For betre å kunne måle utviklinga mot eit universelt utforma transportsystem har Statens vegvesen utvikla ein registreringsmetodikk for kollektivtransport på veg. Metodikken gir grunnlag for å prioritere innsats og legg til rette for ei gradert vurdering av kvaliteten. Systematisk registrering blir gjennomført i fleire av Statens vegvesen sine regionar i 2012 og inngår som ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Data om tilgjenge skal innarbeidast i eksisterande databasar.

Stamrutene for kollektivtransporten i dei fire store byane og store kollektivknutepunkt ligg delvis langs riksveg og delvis langs fylkeskommunal og kommunal veg. Statens vegvesen har ansvaret for at staten sin del av stamrutene blir universelt utforma.

Indikatoren «del av store kollektivknutepunkt som er universelt utforma», gjeld dei knutepunkta som i Nasjonal transportplan 2010–2019 blei valde ut frå storleik (tal på reisande og busspasseringar) og strategisk verdi for transporten/regional funksjon. Etter forvaltningsreforma har Statens vegvesen hovudansvaret for sju av desse knutepunkta. Statens vegvesen sin innsats på dei store kollektivknutepunkta og stamrutene etter fire år må derfor sjåast i samanheng med arbeidet som blir gjort med å forbetre haldeplassar og knutepunkt i fylkeskommunar og kommunar. Den samla innsatsen tilseier at delen aukar. I samband med arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 samarbeider Statens vegvesen og fylkeskommunane for på ny å peike ut dei viktigaste knutepunkta i kvar region og stamruter for kollektivtransport i dei største byane.

Krava som blir stilte til universell utforming av riksvegferjene, er skjerpa, m.a. til utforming av og tilkomst til toalett og salong. I 2013 vil totalt 33 av 36 riksvegferjer tilfredsstillte dagens krav til universell utforming. Dette er i samsvar med målet i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013. Det blir lagt opp til å fase inn dei skjerpa krava når sambanda på nytt blir lyste ut på anbod.

Det er om lag 6 500 busshaldeplassar og knutepunkt på riksvegnettet og 18 riksvegferjesamband. I tillegg til dei store knutepunkta som er utpeikte i måleindikatoren, ligg mange knutepunkt ved eller i nær tilknytning til riksveg og spelar ei viktig rolle for kollektivtransporten langs riksvegane, ved t.d. å knyte saman lokale og nasjonale bussruter. Statens vegvesen rapporterer på dei knutepunkta som etaten har ansvaret for.

Det blir gjennomført tiltak som å heve kantstein, etablere leieline/markering av stoppunkt/kant og bygge lehus der det er mogleg å sitje og

med auka lyssetjing. Slike tiltak fører til ei generell kvalitetsheving.

I 2013 er det planlagt at 5 kollektivknutepunkt langs riksveg og om lag 145 haldeplassar for kollektivtransport på riksveg blir oppgraderte til universell utforming. Målet i Statens vegvesen sitt handlingsprogram er å oppgradere 62 kollektivknutepunkt og 795 haldeplassar på riksvegnettet i perioden 2010–2013. Med forslaget til budsjett i 2013 vil ein ved utgangen av fireårsperioden ha 40 pst. måloppnåing for utbetring av knutepunkt og om lag 60 pst. for utbetring av haldeplassar.

Manglande oppfølging av måla etter fire år kan forklarast delvis med at opphavlege mål i handlingsprogrammet har vist seg å vere lite realistiske, m.a. på grunn av lite erfaring på området. Planprosessane i samband med slike tiltak er ofte meir omfattande enn først rekna med. Vidare har tiltaka generelt blitt dyrare enn berekna.

Det er ei utfordring å sikre universell utforming i reisekjeda, da dette er komplekst og ofte krev samarbeid og koordinering mellom fleire aktørar. I tillegg er dette eit etter måten nytt fagområde, der m.a. kompetanse og standardar kan variere mellom dei ulike aktørane. Det er derfor nødvendig å halde fram det målretta arbeidet for å oppgradere infrastruktur, kompetanseheving og samarbeid.

Ordninga med tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge til kollektivtransporten delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge. Ordninga medverkar til betre koordinering av tiltak og styrkt samarbeid mellom forvaltningsnivåa. Dette gir ei kvalitetsheving av infrastrukturen langs fylkeskommunal og kommunal veg og er avgjerande for at heile reisekjeda blir gjort tilgjengeleg. Sjå elles omtale under programkategori 21.40.

Å realisere ein universelt utforma stasjonsinfrastruktur for jernbanen vil krevje lang tid og store ressursar. Jernbaneverket legg derfor vekt på å oppnå etappevise betringar av tilgjenge gjennom tiltak til drift, vedlikehald og investeringar.

Jernbaneverket nyttar to indikatorar for universell utforming av sine stasjonar. Ein indikator gjeld fysisk utforming av stasjonen medrekna leieline for blinde og svaksynte, og den andre gjeld informasjonssystem. Ein fullt ut universelt utforma jernbanestasjon må oppfylle begge desse indikatorane. Ingen jernbanestasjon er i dag fullt ut universelt utforma.

Nye anvisarar/monitorar er teknisk førebudde for oppgradering til universell utforming (synkro-

nisere tekst og lyd), men det trengst ei teknologiutvikling. Av i alt 357 stasjonar har 101 stasjonar nye anvisarar/monitorar førebudde for oppgradering til universell utforming. Dei fleste er utplasserte i det mest trafikkerte ruteområdet, der 98 av 168 stasjonar har nye anvisarar/monitorar. For 2013 er det planlagt å føre vidare tiltak for å betre ruteinformasjonen med nye anvisarar/monitorar på 82 stasjonar.

Rett plattformhøgde gjer det mogleg med trinnfri ombordstiging i toget. Plattformhøgde på 76 cm gjer det mogleg med trinnfri ombordstiging i dei nye toga til NSB. I alt har om lag 15 pst. av plattformene ei høgde på 70–76 cm. På strekningane der dei nye toga til NSB skal trafikkere, gjeld dette om lag 20 pst. av plattformene.

Jernbaneverket nyttar i tillegg indikatoren «tilgjengeleg». Denne indikatoren må forståast som eit mål på vegen mot universell utforming av ein stasjon. Slik Jernbaneverket nyttar indikatoren, er det primære kravet at tilkomsten til plattform er utan fysiske hinder og at det kan nyttast mobil rullestolrampe på plattform. Om lag 30 pst. av stasjonane er vurderte som tilgjengelege.

Tiltak på stasjonsinfrastrukturen har så langt i stor grad retta seg mot tiltak knytte til plattformlengder. Forlenging av plattform blir indirekte også plattform for betre tilgjenge. Ved forlenging blir tilkomst til plattform betra og plattform heva til 76 cm. I 2013 vil pågåande arbeid for 1–2 stasjonar bli avslutta.

Større tiltak for å betre tilgjenge og universell utforming som etter planen skal vere ferdig i 2013, omfattar oppgradering av Voss stasjon og stasjonsbygning på Gjøvik stasjon og ny stasjon som blir bygd på Harestua.

Jernbaneverket arbeider elles med å gjennomføre mindre oppgraderingar på stasjonar. Dette er enkle, men gode tiltak for betre tilgjenge og auka tryggleik (t.d. betre kontrastmerking i gangsoner, betre skilting, anlegg av toalett for funksjonshemma). Det er eit mål om tiltak på 20 stasjonar i 2012 og vidareføring med 20 nye i 2013.

Avinor driv 46 lufthamner. Lufthamnene er svært ulike i storleik og utforming. Arbeidet med universell utforming følgjer dei krav som ligg i plan- og bygningslova og tilhøyrande byggetekniske forskrifter, og i andre relevante lovføresegner.

På Oslo lufthavn, Gardermoen blir det arbeidd med universell utforming både på eksisterande terminal og i samband med utbygginga av ny terminal (Terminal 2). På eksisterande terminal blir alle endringar gjort etter krav i plan- og bygnings-

lova. Det er under prosjektering eit nytt informasjonssystem for tilbringartenesten på nedre forplass. Det blir sett av plass for flyplassinformasjon som er tilrettelagt/tilpassa personar som er blinde, svaksynte, døve og høyrselshemma. Informasjonssøyler med elektronisk oppdatering av informasjon til dei reisande (dynamisk skilting) plassert i terminalen kjem i 2013. Desse inneheld informasjon om gangavstandar, servicetilbod, gater, passkontroll etc. Informasjonssøylene skal vere tilrettelagt for bruk av rørslehemma.

I arbeidet med å byggje ut ny terminal legg Oslo lufthavn AS vekt på tett dialog med dei funksjonshemma sine organisasjonar, Ullensaker kommune og leverandør av assistansetenester.

På dei tre andre store lufthamnene (Stavanger, Bergen og Trondheim) er krava om universell utforming i plan- og bygningslova oppfylte med 60–75 pst. Dette er forventa å auke til 70–80 pst. i 2013.

På dei andre lufthamnene er inngangspartia til terminalbygningar i samsvar med krava i Byggeteknisk forskrift. I terminalbygningane er det ikkje tersklar. Det er ikkje etablert leiliner eller spesiell skilting, men det er assistanseteneste. Vidare er det eit informasjonsanlegg på dei fleste lufthamnene. På dei 15 største av dei regionale lufthamnene er det etablert informasjonsmonitorar med m.a. større fontar for svaksynte.

Samferdselsdepartementet har utarbeidd eit forslag til ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart. Forslaget blei sendt på høyring juni 2012.

I høyringsforslaget blir det foreslått at dei som driv lufthamner skal ha plikt til å sørge for universell utforming av den delen av verksemda ved eksisterande lufthamner som er retta mot allmenta. Forslaget til ny forskrift stiller krav til både eksisterande og til nye anlegg. For nye anlegg viser forskrifta berre til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven, og slår fast at det er denne forskrifta som også gjeld for lufthamnanlegg.

Forslaget til ny forskrift stiller også krav til ombordstigingsløysingar. Lufthamner som har passasjerbru, skal etter forslaget ta desse i bruk i tilfelle fly har passasjerar som ikkje kan nytte trapp. I tilfelle der passasjerbru av ymse grunnar ikkje kan brukast, skal det vere tekniske løysingar tilgjengeleg. For dei minste lufthamnene er det foreslått unntak frå dette kravet.

Når det gjeld nye lufthamnar, vil spørsmål om passasjerbru bli vurdert i samband med konsekvenssoknad.

4.3 Kollektivtransportstrategien

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har regjeringa lagt fram ein kollektivtransportstrategi som skal medverke til å nå målet om betre framkome og miljø i byane. Strategien legg opp til at det i byområda skal satsast sterkare på kollektivløysingar som medverkar til å nå måla om betre framkome og miljø i byane. For å oppnå dette må delen av reiser med kollektive transportmiddel aukast, samtidig som veksten i biltransporten blir dempa. Personreiser, spesielt i rushtida, må overførast frå personbil til kollektivtransport. Regjeringa har skissert fleire tiltak som skal medverke til å nå måla i Nasjonal transportplan 2010–2019. Desse er vidareførte og forsterka i klimameldinga og klimaforliket, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og vil m.a. bli følgt opp i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg vil regjeringa bidra til gode kollektivløysingar i distrikta.

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir dessutan tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak over kap. 1330, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport.

Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, som blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane. Det er dei siste åra opna for at bompengar kan brukast til å finansiere drift av kollektivtransporten i dei største byane. Dei statlege midlane til kollektivtransport på veg, løyvd som alternativ bruk av riksvegmidlar, er no ein del av det generelle rammetilskotet til fylka. Gjennom forvaltningsreforma som blei gjennomført frå 1. januar 2010, kan fylkeskommunane i langt større grad enn tidlegare foreta heilskaplege avvegingar mellom veg og kollektivtransport. I 2011 hadde fylkeskommunane 10,2 mrd. kr i utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjett. Den fylkesvise fordelinga av utgifter i 2011 er vist i tabell under programkategori 13.70.

Gjennom klimaforliket blei målet frå klimameldinga om at trafikkveksten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange, forsterka. Dette krev ei samordna areal- og transportplanlegging, restriksjonar for bruk av bil, ein restriktiv parkeringspolitikk og større økonomiske ressursar både til investeringar og drift av eit vesentleg forbetra kollektivtilbod. Både stat, fylkeskommune og kommune har ansvar for ver-

kemiddel i areal- og transportplanlegginga. Det er behov for eit godt samarbeid mellom fylkeskommune, bykommune og omegnskommunar for å leggje til rette for gode kollektivtilbod og ein arealbrukspolitikk som byggjer opp under dette.

Utviklinga i kollektivtransporten

Det har vore ei positiv utvikling i kollektivtransporten dei seinare åra. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var om lag 525 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2011. Dette er ein auke på om lag 19 pst. frå 2005 og 4,5 pst. frå 2010. Auken frå 2010 er avgrensa til korte reiser i dei tre største byane. Det har vore størst auke i talet på passasjerar med banetransport, i hovudsak med sporveg og forstadsbane. Bussen utafor dei store byene har, som regiontoga, mista passasjerar frå 2010 til 2011.

Trass i høge passasjertal er transportarbeidet for kollektivtransporten (passasjerkilometer) gått ned med 1,8 pst. frå 2010 til 2011. Årsaka er ein kombinasjon av færre lange reiser og fleire korte reiser i by.

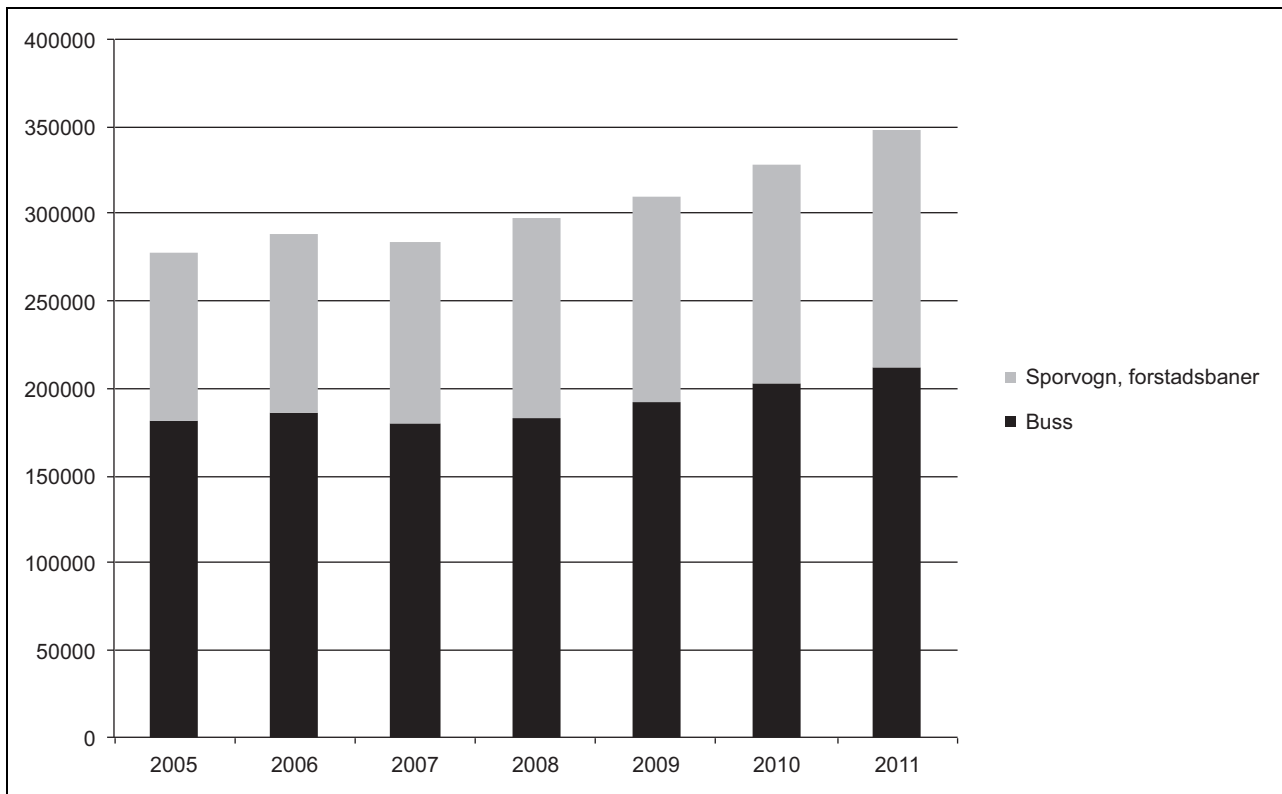
I 2011 reiste 25,5 pst. fleire med lokal kollektivtransport i byområda enn i 2005, jf. figur 4.2 (jernbane inngår ikkje i tala).

Tiltak for å styrkje kollektivtransporten

Regjeringa følgjer opp strategien for kollektivtransport i Nasjonal transportplan 2010–2019 i budsjettet for 2013. For løyvingar som har direkte verknad for kollektivtransporten gir budsjettframlegget for 2013 ein auke i løyvingane på i alt 14,8 pst. frå saldert budsjett 2012.

Ein viktig del av kollektivtransportstrategien er å styrkje jernbanen. Det er foreslått å løyve 11,4 mrd. kr til jernbaneinfrastruktur og 2,9 mrd. kr til statleg kjøp av persontransport med tog i 2013. Dette gir ein samla auke i løyvinga til jernbansektoren på om lag 1,8 mrd. kr eller 14,6 pst. frå saldert budsjett for 2012.

På vegbudsjettet blir det foreslått å løyve 105,6 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming på riksvegnettet. I tillegg er det lagt til grunn om lag 91 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere haldeplassar og knutepunkt. I 2013 er 5 kollektivknutepunkt langs riksveg og 145 haldeplassar venta oppgradert.



Figur 4.2 Tal kollektivpassasjerar i byområda (ekskl. jernbane). 1000 passasjerar. Kjelde: Statistisk sentralbyrå

(i 1 000 kr)

	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 12/13
Kjøp av persontransport med tog	2 516 700	2 921 300	16,1
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	9 948 200	11 367 700	14,3
Kollektivtiltak og universell utforming, riksvegnettet	156 900	105 600	-32,7
Særskilde tilskot til kollektivtransport	493 100	758 900	53,9
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	13 197 900	15 153 500	14,8

Regjeringa har som mål at køyretida for kollektivtransport skal reduserast i rushtida, jf. omtale i kapittel 4.2.1 Framkome og regional utvikling. Eigne kollektivfelt og signalprioritering medverkar til tidsgevinstar. Dei siste åra har dei samla endringane i hastigheita vore små. Effekten av tiltaka som blir gjennomførte, er likevel god. Analysar viser at hastigheita på strekningane mellom haldeplassar aukar, men samtidig aukar opphaldstida på haldeplassane. Den viktigaste årsaka er den kraftige veksten i talet på passasjerar.

Budsjettforslaget for 2013 inneber at 56 pst. av målet for bygging av kollektivfelt langs riksveg i perioden 2010–2013 er oppfylt. Årsaka til mang-

lande måloppnåing er i hovudsak at planlegging i by er kompleks og tids- og ressurskrevjande. Budsjettet legg opp til at det skal byggjast 1,2 km kollektivfelt på riksveg i 2013.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane til jernbane og veg er gitt i del II i proposisjonen.

Statens særskilde tilskot til kollektivtransport omfattar tiltaka belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda, tilskotsordninga til tilgjengetiltak, kollektivtransport i distrikta, forsøk med bedra tilbod til TT-brukarar med særlege behov og elektronisk billettering. I alt blir det foreslått å løyve 758,9 mill. kr

til disse tiltaka i 2013. Særskilde transporttiltak er nærare omtalt under programkategori 21.40.

Gjennom belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda vil regjeringa gi lokale styresmakter i byområda eit økonomisk insentiv til å føre ein areal- og transportpolitikk som støttar opp under målet om ein høgare kollektivdel. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til at løyvinga til belønningsordninga skal doblast i perioden 2010–2013. I klimaforliket er det lagt opp til å auke løyvinga til ordninga med 250 mill. kr, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012). For 2013 er det sett av 673,1 mill. kr til belønningsordninga, ein auke på 63,8 pst. frå saldert budsjett 2012.

I den nasjonale reisevaneundersøkinga i 2009 svarte 11 pst. at dei hadde fysiske problem som innskrenkar deira moglegheit til å flytte seg utan dørs eller bruke transportmiddel. Nærare halvparten av desse har problem med å bruke kollektive transportmiddel. For ein stor del av befolkninga er det derfor viktig at kollektivtransporten er universelt utforma. Som eit ledd i arbeidet med universell utforming er målsettinga å tilby dei reisande togstasjonar, haldeplassar, knutepunkt og ferjer som tilfredsstillar krava i lova. Tiltaka for universell utforming medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransport meir attraktiv for alle. Regjeringa si oppfølging av hovudmålet om universell utforming i Nasjonal transportplan 2010–2019 er nærare omtalt i kapittel 4.2.4.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Midlane kjem i tillegg til dei midlane transportetatane/-verksemdene nyttar frå eigne budsjett. Det er sett av 45,8 mill. kr til ordninga i 2013.

I distrikta er det eit mål å sikre eit akseptabelt kollektivtilbod av omsyn til dei som ikkje kan eller ikkje ønskjer å bruke eigen bil, og for å knyte regionane saman. Gode kollektivtilbod i distrikta gjer det meir attraktivt å bu utafor storbyområda. Eit godt kollektivtilbod er spesielt viktig for unge og eldre, og andre som ikkje kan bruke eigen bil, og er ein viktig byggjestein i velferdspolitikken. Gjennom tilskot til prøveprosjekt og erfaringsutveksling i fylka gjennom ordninga med tilskot til kollektivtransport i distrikta vil regjeringa også skape meir effektiv samordning og eit betre kollektivtilbod i distrikta. Det er sett av 25 mill. kr til ordninga i 2013.

Samferdselsdepartementet har sett i gang eit forsøk med eit forbetra tilbod til TT-brukarar med eit særskilt behov. Formålet er å gi eit transporttil-

bod til TT-brukarar, og få auka kunnskap om organisering og kostnader med eit slikt tilbod. Forsøket gjeld dør-til-dørtransport for funksjonshemma med spesielt stort behov for ei slik ordning. Ordninga skal evaluerast i 2014. Det er sett av 10 mill. kr til forsøket i 2013.

Reiser skjer på tvers av geografiske, administrative og kommersielle grenser. Desse grensene gjer at det i dag er komplisert å reise kollektivt. Påliteleg reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorar for å styrkje kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. I samarbeid med Samferdselsdepartementet, transportetatane og kollektivtransporttilbydarane etablerte fylkeskommunane, Ruter AS og NSB AS i 2012 eit administrasjonsselskap for elektronisk billettering. Selskapet er venta å medverke til reduserte kostnader både ved utbygging og drift systemet. I regi av Vegdirektoratet er det òg publisert ein nasjonal standard for mobil billettering lokalt. Vidare arbeider Vegdirektoratet i samarbeid med fylkeskommunane, transportetatane og kollektivtransporttilbydarane med å etablere ein nasjonal rutedatabase. Basen skal vere operativ i 2014. Det blir sett av inntil 5 mill. kr til statens engasjement i arbeidet med elektronisk billettering i 2013.

4.4 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien

Regjeringa vil styrkje infrastrukturen i nord.

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 betre infrastrukturen som bind landet saman; eit aust-vest perspektiv der formålet er å binde landsdelen betre saman og gi betre vilkår for samhandel og samarbeid med våre naboland gjennom å styrkje infrastrukturen over grensene til Russland, Finland og Sverige; og eit langsiktig perspektiv der formålet er å få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om dagens infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov.

Vegprosjektet E6 vest for Alta i Finnmark har i tidlegare periodar 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 2013 er det gjort framlegg om å løyve 202,9 mill. kr. I tillegg er det føresett om lag 10 mill. kr i ekstern finansiering.

Eit viktig prosjekt i regjeringas nordområdestrategi og i Nasjonal transportplan 2010–2019, er E105 Storskog – Hesseng i Finnmark. E105 er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland, og er venta å bli viktigare etter kvart som samhandelen med Russland aukar. Begge landa utbetrar no vegane på kvar side av grensa. Strekinga Storskog – Elvenes blir etter planen opna for trafikk sommaren/hausten 2013. Vidare er det prioritert midlar til anleggsstart på strekinga Hesseng – Elvenes. Det er òg sett av midlar til prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. Når brua etter planen opnar for trafikk i 2016, vil den korte ned vegen mellom Narvik og Bjerkvik med 18 km og reisetida med 15–20 minutt. Nedlegging av Narvik lufthamn er ein føresetnad for bygging av brua og er i tråd med lokale vedtak og avklaringsar. Når den regionale lufttrafikken blir samla på Evenes, vil ein få eit sterkare transportknutepunkt i regionen.

Det er òg sett av midlar til rassikring og til å gjennomføre 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 under programkategori 21.30 Vegformål.

På Ofofbanen legg ein til rette for at Northland Resources AB frå 2013/-14 kan begynne å transportere malm over Ofofbanen med utskiping frå Narvik containerterminal. I første omgang blir infrastrukturen oppgradert frå Narvik stasjon til Narvik containerterminal (Fagerneslinja), og det blir gjort tiltak på containerterminalen, slik at Northland Resources kan bruke denne til utskiping av malm fram til selskapet får etablert ein permanent utskipingsterminal. Tiltaka har ei samla kostnadsramme på 463 mill. kr. Staten ved Jernbaneverket dekkjer utgiftene ved oppgraderinga av Fagerneslinja (om lag 170 mill. kr), medan Northland Resources dekkjer utgiftene for tiltaka på containerterminalen (om lag 230 mill. kr). Jernbaneverket arbeider òg med å oppgra-

dere straumforsyninga for tog på Ofofbanen, slik at banen betre kan handtere fleire, lengre og tyngrer malmto. Oppgraderinga av straumforsyninga har ei samla kostnadsramme på om lag 215 mill. kr. For å leggje til rette for ein ytterlegare auke og effektivisering av trafikkavviklinga på Ofofbanen er det på kort/mellomlang sikt behov for å forlengje to kryssingsspor på Bjørnfjell og Rombak. Desse, og andre tiltak for å styrkje kapasiteten på Ofofbanen, vil bli vurderte i samband med ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

På Nordlandsbanen held ombygginga av godsterminalen i Bodø fram med mål om å doble kapasiteten for godstransport innan 2020. Prosjektet har ei kostnadsramme på 127 mill. kr. Arbeida starta i 2010 og blir etter planen ferdige i 2014. Tiltak på jernbanen er nærare omtalte i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Regjeringa sikrar flyrutetilbodet i Nord-Noreg gjennom Samferdselsdepartementets anbodskonkurranse på drift av regionale flyruter. Med verknaad frå 1. april 2012 er det inngått nye kontraktar for fleire ruteområde i Nord-Noreg. Departementet tek sikte på å inngå nye kontraktar for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms med verknaad frå 1. april 2013.

I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023, har transportetatane og Avinor AS på oppdrag frå Samferdselsdepartementet utgreidd ei rekkje lokale initiativ om lufthamnstrukturen. Fleire av initiativa som omfattar både forslag om å etablere nye lufthamner og utvikle noverande lufthamner, gjeld tiltak i nordområda. Utgreiinga av dei lokale initiativa er teken inn forslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023 frå etatane og Avinor og er ein del av grunnlaget for det vidare arbeidet med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Noreg leier for tida arbeidsgruppa på transportområdet og har m.a. sett seg føre å lage ein felles plan for utvikling av transportsystema i Barentsområdet.

5 Omtale av særlege tema

5.1 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

Samferdselsdepartementets arbeid med samfunnstryggleik og beredskap tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik, St.meld. nr. 22 (2007–2008) Samfunnssikkerhet, samvirke og samordning, jf. Innst. S. nr. 85 (2008–2009) og Meld. St. nr. 29 (2011–2012) Samfunnssikkerhet, i tillegg til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

I 2013 vil konklusjonane og tilrådingane i NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen, vere eit viktig grunnlag for Samferdselsdepartementets vidare arbeid med samfunnstryggleik og beredskap. Særleg dei fem punkta for tiltak på nasjonalt nivå i kap. 19.9 i rapporten som oppmodar til å styrkje grunnleggjande holdningar og kultur knytt til risikoerkjenning, gjennomføringsevne, samhandling, IKT-utnytting og resultatorientert leiarskap, vil vere viktige i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet, underliggjande etatar og tilknytte verksemder må vere førebudde på utilsikta så vel som tilsikta hendingar. Terroråtaka 22. juli 2011 understrekar at Samferdselsdepartementet også framover må sjå terror som eit relevant scenario i sine risiko- og sårbarheitsvurderingar, prosjekt og øvingar. Gjennom å vidareutvikle system for styring, oppfølging og kontroll av underliggjande etatar og verksemder, skal det sikrast at etatane og verksemdene har gode system for å handtere større kriser. Åtaka i 2011 råka òg Samferdselsdepartementet. Med utgangspunkt i erfaringane frå denne hendinga har departementet i 2011 og 2012 arbeidd med å revidere eige kriseplanverk. For å sikre auka risikoerkjenning og gjennomføringsevne for viktige tryggleiks- og beredskapstiltak skal det leggjast ytterlegare vekt på å bevisstgjere leiarar i departementet og i underliggjande etatar og tilknytte verksemder.

Ei av Samferdselsdepartementets oppgåver er å sikre at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under freds- og tryggleikspolitiske kriser 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).

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 i 2009:

- sektoren skal kontinuerleg arbeide med førebyggjande tiltak, med å styrkje evne og kapasitet til å handtere kritiske situasjonar og til restituering etter kriser
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle gode beredskapsplanar og tiltak
- 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 fremme det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovafor, vil departementet, etatar og verksemder halde fram med å leggje vekt på arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalyser, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. I lys av tilrådingane frå 22. juli-kommisjonen, skal særskild merksemd rettast mot å gjennomføre tiltak på bakgrunn av dette. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar blir lagt til grunn for forbetringar i planverket. Kunnskapsgrunnlaget for arbeidet vil i 2013 m.a. bli styrkt gjennom prosjektet SAMROS II som departementet fullfører i 2012 i samarbeid med underliggjande etatar og verksemder. Prosjektet reviderer ein analyse av sårbarheit og risiko i samferdselssektoren frå 2007 (SAMROS I), og knyter arbeidet opp mot

oppfølging av krava til å identifisere og utpeike kritisk infrastruktur i forskrift om objektsikkerhet og lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret.

Samferdselsdepartementet vil i 2013 halde fram med halvårlege kontaktnøte med etatane og verksemdene, og organisere 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.

Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal prioriterast i 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 til den overordna beredskapen på tvers av samferdselsgreinene, m.a. til utgreiingar, analysar, planverk og samøvingar, til transportberedskapsordninga, og til øvingar innan luftfart og post.

Særskilde utfordringar

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap har i «Nasjonal sårbarhets- og beredskapsrapport (NSBR) 2011» presentert eit nasjonalt risikobilete som omfattar naturhendingar, store ulykker og tilsikta hendingar. Ekstremvêr, skred, pandemiutbrot, terror og tryggleikspolitiske kriser utgjer delar av dette biletet. I prosjektet «Krisescenario i samferdselssektoren (KRISIS)» som blei gjennomført i 2008–2009, blei fleire krisescenario identifiserte og drøfta. Samferdselssektoren har eit breitt og samansett risiko-, sårbarheits- og trusselbilete å ta omsyn til.

Scenario med bortfall av kritisk infrastruktur, uavhengig av om årsaka er ei tilsikta hending som terror og sabotasje, eller utilsikta hending som ulykke eller naturkatastrofe, må ligge til grunn for beredskapsplanlegginga i både transport- og ekomsektoren. I 2011 og 2012 har det vore fleire hendingar som har ført til større brot i ekomnett og ekomtenester. Brota, som har skjedd på grunn av både kraftig uvêr og tekniske feil, har vist kor avhengig samfunnet er av ein velfungerande ekominfrastruktur. Det er ei utfordring å styrkje kjennskapen om denne sårbarheita i kommunar, nødetatar og hos andre brukarar med ansvar for samfunnskritiske funksjonar. Departementet vil derfor arbeide for å styrkje samarbeidet med justissektoren og andre som har behov for auka kommunikasjonstryggleik. Stormen i romjula 2011

viste tydeleg den sterke samanhangen mellom strømnettet og ekomnett. Vegar, bruer og jernbane er viktige framføringsvegar for kablar for ekom, og ras fører også til brot i den elektroniske kommunikasjonen. Departementet vil følgje opp arbeidet som Post- og teletilsynet gjer med å vurdere tiltak og endringar for å styrkje infrastrukturen og beredskapen mot upårekna hendingar.

For å kunne gi brukarar med ansvar for samfunnsviktige oppgåver betre tilgjenge i mobilnetta i ein krisesituasjon der desse netta er overbelasta, er det i 2012 løyvd 30 mill. kr til ei eingangsinvestering for å få til ei ordning med prioritet i mobilnett, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS har i fleire år arbeidd med å vurdere korleis klimaendringane påverkar eiga verksemd. Målet med klimatilpassing er å oppretthalde tryggleik og framkome, også med endra klima. Dette omfattar både førebyggjande arbeid og beredskap. Klimatilpassing inngår som ein del av dei ordinære utgreiings- og planprosessane og i vedlikehald og fornyingstiltak.

I 2011 og hittil i 2012 har ras og flaum svekt driftsstabiliteten til togtrafikken. Det norske jernbanenettet har få eller ingen moglegheiter for omkøyring. Slike driftsavbrot får derfor til dels store negative konsekvensar for togselskapa og togbrukarane. På grunn av klimautfordringane har Jernbaneverket styrkt beredskapen mot ekstremvêr, flaum og ras. For å gjere det eksisterande jernbanenettet meir robust mot klimautfordringane, skal det arbeidast vidare med beredskap, vedlikehald, investeringar i rassikring og -varsling, kartlegging og kunnskapsutvikling. Ved planlegging og bygging av nye anlegg er det viktig å dimensjonere anlegga slik at det blir tatt høgd for klimautviklinga.

I 2012 har Statens vegvesen foreslått klimatilpassingstiltak i FoU-prosjektet Klima og transport. Dei er delte inn i fire grupper:

- *Klimatilpassa planlegging og prosjektering av nye vegar* som består av ei rekkje tiltak og tilrådingar som medverkar til å redusere utfordringar i driftsfasen.
- *Klimatilpassa drift og vedlikehald* som inneber å integrere klimaomsyn i alt planlagt arbeid og styrkje vedlikehald og fornying.
- *Klimatilpassa beredskap* som inneber å auke merksemda rundt alle typar naturfare, drive førebyggjande beredskapstiltak, tilpasse beredskapsorganiseringa i etaten og å bruke nye informasjons- og avgjerdssystem.
- *Utvikling av kunnskapsgrunnlag for klimatilpassing* som omfattar meir tverretatleg samarbeid

og meir FoU og ei større satsing på å utvikle informasjons- og avgjerdssystem.

Statens vegvesen har starta arbeidet med å berekne kostnader for tiltaka innafor desse gruppene.

For vidare omtale av samfunnstryggleik og beredskap innanfor jernbane- og vegsektoren blir det vist til del II.

Meir ekstremvær kan føre til at lufthamner oftare må stengjast for trafikk. Avinor har gjennomført fleire tiltak for å redusere klimasårbarheita, som å fastsetje nye dimensjoneringskriterium for kritisk infrastruktur. Avinor vil òg kartleggje sårbarheita i tilbringarsystemet til lufthamnene.

Vulkanutbrota på Island våren 2010 og 2011 gav ei påminning om naturkreftane og sårbarheita ved bortfall av lufttransport. Øvingar, utgreiingar og kontinuerleg arbeid med å forbetre planverk og regelverk nasjonalt og internasjonalt, skal gjere luftfartssektoren betre i stand til å møte liknande utfordringar i framtida.

5.2 Planlegging og styring av store samferdselsprosjekt

Statens vegvesen og Jernbaneverket har årleg i sum meir enn 500 prosjekt under bygging og langt fleire prosjekt under planlegging. Det er viktig å ha oversikt over og god styring av prosjektporteføljen, for å kunne utnytte dei ressursane som skal forvaltast på vegne av samfunnet på best mogleg måte. Ein effektiv organisering er nødvendig for å sikre at dei midlane samferdselssektoren disponerer, blir brukt optimalt.

Planlegging

Gangen fram til eit veg- eller jernbaneprojekt blir lagt fram for Stortinget, er omfattande og tidkrevjande. I tillegg til planlegging etter plan- og bygningslova er større prosjekt òg omfatta av krav om ekstern kvalitetssikring. Planleggingstida er frå 5 til over 15 år.

Ei normal planleggingstid på 9 år er for lenge. Det er ønskeleg å korte ned planleggingstida, men samstundes sikre god kvalitet og demokratiske planprosessar. Samferdselsdepartementet sette hausten 2011 ned ei arbeidsgruppe som skulle føreslå tiltak for å effektivisere planprosessane. Gruppen skulle særskilt vurdere korleis meir effektiv planlegging kan gjennomførast innafor gjeldande regelverk, men kunne òg peike på

behov for endringar i regelverket. Arbeidsgruppa overleverte sin rapport til samferdselsministeren 18. april 2012.

Arbeidsgruppa kom med 12 forslag til effektivisering. Forslaga omfattar både effektivisering av planprosessane etter Plan- og bygningslova og prosessane knytt til kvalitetssikringssystemet av store, statlege prosjekt (KVU/KS1-ordninga). Forslaga er av ulik karakter og krev ulik oppfølging.

Nokre av forslaga går på praktiseringa av dei to prosessane. Dette vil bli teke opp med dei departementa det gjeld. Andre forslag krev formalisering, som regelverk eller retningslinjer og rundskriv, og vil bli følgde opp av ei arbeidsgruppe. Regjeringa vil kome attende til saka når resultatane frå arbeidet ligg føre.

Statens vegvesen har gjennomført eit prosjekt som har sett på ulike tiltak som kan effektivisere planlegginga i vegsektoren. Både tiltak som krev handsaming etter plan- og bygningslova, og behov for organisatoriske endringar blei vurderte. Statens vegvesen følgjer opp dei konkrete tilrådingane frå dette prosjektet. Aktuelle tiltak er m.a. å setje sterkare krav til vegprosjekt som skal omtalast i Nasjonal transportplan, etablere eit bestillingssystem, vurdere ulike organisasjonsformer for små planprosjekt, betre ressursstyring, betring av kvalitetssystemet til etaten og å utvikle kontrakts- og samarbeidsformer med rådgivingsbransjen.

Ekstern kvalitetssikring

Finansdepartementet har rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø for ordninga med ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt. Hovudregelen er at prosjekt med påreknad kostnad over 750 mill. kr kjem inn under ordninga. Oppdragsansvarleg for eit kvalitetssikringsoppdrag er fagdepartementet og Finansdepartementet. Målet er å få ein uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga omfattar to ulike delar, KS1 og KS2. KS1 skal sikre tilfredsstillande styring av store prosjekt i tidleg planfase. Gjennom KS2 blir kostnadsoverslag og styringsunderlag for prosjekta kvalitetssikra. Ordningane er nærare omtalt i m.a. Prop. 1 S (2011–2012).

Sidan innføringa i samferdselssektoren i 2006 er det gjennomført KS1 på om lag 50 prosjekt, fordelt på byområde, vegstrekningar og jernbaneprojekt. Dei fleste prosessane har blitt organisert slik at gjennomført KS1 skal inngå i grunnlaget for stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan.

Det meste av KS1-arbeidet for Nasjonal transportplan 2014–2023 er no i sluttfasen. Resultata av dette arbeidet blir eit viktig grunnlag for prioriteringane i stortingsmeldinga.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god prosjektstyring innafor dei definerte rammene for kostnader, gjennomføringstid og prosjektomfang. Statens vegvesen og Jernbaneverket har sidan starten i 2000 hatt svært mange prosjekt til KS2. Samferdselsdepartementet meiner ordninga har hatt fleire positive effektar. Departementet meiner likevel at ordninga har størst nytte ved større prosjekt med stor grad av risiko. For mindre kompliserte og meir rutineprega prosjekt vurderer departementet nytten som lågare. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at det kan bli gitt unntak frå terskelverdien for einskilde prosjekt.

5.3 Anleggsmarknaden

Generelt

Statens vegvesen og Jernbaneverket nyttar store delar av løyvingane sine til å planleggje, byggje, drifte, vedlikehalde og forvalte infrastrukturen. Det er derfor viktig at det finst ein vel fungerande marknad som gir god konkurranse om oppdraga. Det er òg viktig at etatane sine byggherrestrategiar er tydelege og føreseielege.

Den store auken i veg- og jernbaneutbygging krev auka kapasitet og kompetanseoppbygging, og er ei utfordring for rådgivarane og entreprenørane.

Statens vegvesen og Jernbaneverket opplever at dei manglar ressursar til prosjektering innan tradisjonelle ingeniørfag. Vidare manglar Jernbaneverket ressursar i fleire jernbanetekniske fag.

På vegsida er mange entreprenørar kvalifiserte for oppdrag innan områda anlegg, drift og vedlikehald.

Oppgåvene på jernbanesida er meir spesialiserte, omfanget er mindre, og det finst færre utstyrsleverandørar og aktørar med ønskt kompetanse i entreprenør- og rådgivingsbransjen. For mange jernbaneanlegg finst det heller ikkje god nok kompetanse utafor Jernbaneverket og ein effektiv leverandørmarknad. Det gjeld sjølv om fleire utanlandske entreprenørar no er inne i den norske marknaden. Jernbaneverket arbeider spesielt med å stimulere marknaden for å betre konkurransen innan desse faga, både ved å få inn nye aktørar og med den faglege samansetjinga av oppdraga.

Tiltak for auka konkurranse og effektivitet

Statens vegvesen, Jernbaneverket og fylkeskommunane har saman med bransjeorganisasjonane innan rådgivings-, arkitekt- og entreprenørsida etablert ei rådgivande policygruppe som skal medverke til at marknaden for veg- og jernbaneinfrastruktur blir utvikla vidare i fellesskap.

Etatane sin dialog med utanlandske aktørar har vist at det er stor interesse for den norske og skandinaviske marknaden innan infrastruktur både frå entreprenørar og rådgivarar. Det har samanheng med den internasjonale konjunktursituasjonen, auka storleik på oppdraga og at dei oppfattar oppgåvene som interessante og utfordrande. Fleire av dei store globale og europeiske aktørane har etablert avdelingar i Skandinavia, inngått samarbeid eller kjøpt opp lokale aktørar for å kome seg inn på denne marknaden.

Auka volum innan samferdselssektoren og andre delar av anleggsmarknaden gjer det nødvendig å leggje til rette for ein meir differensiert strategi for å sikre god utnytting av marknaden, effektiv gjennomføring og dermed større kapasitet. Det er òg nødvendig å gå gjennom samansettinga av prosjekt og oppdrag ved å sjå lengre strekningar i samanheng og ved å vurdere samordning av likearta oppdrag. Dialogen med bransjen viser at både internasjonale og nasjonale aktørar kan møte eit betydeleg større volum.

Konkurransegrunnlaga blir utvikla i eit kontinuerleg samarbeid med bransjeorganisasjonane når det gjeld føresetnader, rammer og innhald. Eit viktig mål er å etablere ei balansert risikofordeling i kontraktane som verkar direkte inn på konkurransen. Det blir lagt vekt på å ha ulike typar entreprisar og kontraktar som er tilpassa den enkelte oppgåva og dei lokale tilhøva.

Jernbaneverket har vedteke ein ny, overordna kontraktstrategi som inneber auka bruk av den eksterne leverandørmarknaden, at færre oppgåver skal løysast internt og at etaten skal reindyrke si byggherrerolle.

Både Statens vegvesen og Jernbaneverket planlegg for større entreprisar enn tidlegare. Særleg gjeld det i anleggsmarknaden. Jernbaneverket vurderer å samle fleire fagdisiplinar i same kontrakt for jernbanetekniske fag. Med større entreprisar forventar etatane gevinstar gjennom mindre koordinering og redusert kontraktsansvar. Dette legg til rette for å oppnå stordriftsfordelar. Større kontraktar vil òg trekkje internasjonale aktørar til den norske marknaden.

Jernbaneverket og Statens vegvesen ser fordelar med å samle mindre tiltak i større kontraktar.

Det kan føre til meir samordna og effektiv gjennomføring av tiltaka og redusere behovet for interne byggherreressursar.

Anlegg

Offentlege investeringar har i dei siste åra dominert anleggsmarknaden.

I den norske anleggsmarknaden har 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. Det er fleire entreprenørar i mellomsjiktet som konkurrerer med dei store entreprenørane, og samanlikna med nabolanda har Noreg ein godt utvikla marknad av mellomstore entreprenørar.

Det er god konkurranse om dei aller fleste oppdraga. Etatane legg vekt på å gi god informasjon om komande prosjekt, tidspunkt for gjennomføring, storleiken på og innhaldet i oppdraga.

Drift og vedlikehald

Driftskontraktane på veg har stor spennvidde i oppgåvene som skal utførast i forskjellige geografiske område. Områda er svært ulike, frå byar til høgfjell, og har varierende klima. Krava, og dermed risikoen med å handtere ulike tilhøve, særleg vêrtilhøva, er større i driftsoppdraga enn i tradisjonelle anleggsoppdrag.

Statens vegvesen lyser ut driftskontraktane i konkurranse kvart femte år. I gjennomsnitt blir 20 pst. av driftskontraktane lyste ut kvart år. Kontraktane, som blir rekna som første generasjons kontraktar, starta opp i åra 2003–2006. Pristilboda for dei same kontraktane da dei blei lyste ut på nytt i åra 2008–2012 har i dei einsskilde åra auka med høvesvis om lag 40 pst., 45 pst., 80 pst., 60 pst. og 60 pst. I perioden 2003–2006 var konkurranseutsetting av driftsoppgåver ein ny og ukjent marknad, og risikofordeling og omfang blei undervurdert av entreprenørane. Det førte til låge prisar og mangelfull utføring av oppgåvene. Betre og klarare konkurransegrunnlag og tettare oppfølging av entreprenørane førte til at prisane auka, men utføringa blei betre. For dei kontraktane som er inngåtte i 2012, ser det no ut til at prisveksten har stagnert. Dette kan forklarast med ei modning i marknaden og betre konkurransegrunnlag med klarare og meir balansert risikofordeling mellom byggherre og entreprenør. Dette har gjort driftskontraktane meir attraktive, og konkurransen om oppdraga auka noko i 2012.

For driftskontraktane som blir inngåtte i 2013, vil ein ny standard bli lagt til grunn. Denne vil gi noko prisauke, men det er vanskeleg å talfeste auken før tilboda ligg føre vinter/vår 2013. Auken blir ikkje særleg merkbar før i 2014, sidan dei nye kontraktane tek til å gjelde først 1. september 2013. Det er forventa at den nye standarden vil gi betre framkomst og tryggleik for trafikantane, særleg på vinterføre.

Statens vegvesen har engasjert eksterne konsulentar til å vurdere byggherreverksemda si i samband med drift av vegar, med vekt på marknad og vidareutvikling av driftskontraktane. Oppdraga skal vere slutførte i løpet av 2012.

Det ligg allereie no føre forslag om forbetringar i kontraktane og oppgjersreglane. Desse forslaga er tekne inn i konkurransegrunnlaga for driftskontraktane som blir lyste ut hausten 2012.

Arbeidet med analysen av marknaden er òg fullført. Hovudkonklusjonen er at Statens vegvesen har oppnådd ein sunn og fungerande konkurranse i entreprenørmarknaden. Ein gjennomgang av pris- og kvalitetsutviklinga gir likevel eit uklårt bilete av utviklinga.

Alternative typar av driftskontraktar blir no testa ut i nokre område. Uttestinga blir følgt opp spesielt, men har gått over for kort tid til at det kan trekkjast klare konklusjonar.

Jernbane er eit meir spesialisert område enn veg, med ein mindre marknad av tenester til drift og vedlikehald. Mange gamle jernbaneanlegg krev spesiell kompetanse, og det er ikkje ein effektiv marknad for drift og vedlikehald for mange av desse anlegga.

Asfalt

Samanlikna med prisnivået for tilboda innan marknaden for asfalt i 2011 tyder tilboda for 2012 på at dei følgjer verknaden av prisendringa på innsatsfaktorane (materialar, løn, transport osv.). Det er store geografiske forskjellar knytte til lokalt varierende transportlengder og konkurransetilhøve.

I 2011 skjedde det endringar i eigarstrukturen i entreprenørmarknaden for asfalt. Etter at Lemminkäinen kjøpte Mesta industrier, er det no berre tre entreprenørar som står for 80 pst. av asfaltoppdraga for Statens vegvesen. Dette er ei utfordring, fordi konkurransen i marknaden blir avgrensa.

Statens vegvesen arbeider med varierte konkurransestrategiar og ulike verkemiddel for å motverke effekten av ein marknad med nokre få store tilbydarar, og for å sikre at prisnivået ikkje

blir for høgt i utkantområda der lite asfaltering gir lågare konkurranse.

Oppdraga til Statens vegvesen, som utgjer om lag 30–35 pst. av marknaden, er årvisse, godt geografisk fordelte og på eit stabilt nivå. Det er likevel betydelege svingingar frå år til år i dei marknadsdelane som entreprenørane har for Statens vegvesen.

Asfaltmarknaden har hatt fleire tilfelle av brot på konkurranseregelverket. Veidekke og NCC har innrømma prissamarbeid om asfaltkontraktar både i Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag. Dette førte til at dei to selskapa blei avvist frå konkurransen i dei to fylka i 2012. Saka blir granska av Konkurransetilsynet, og er enno ikkje endeleg avgjort. Vidare arbeider tilsynet med å undersøkje mistanke om prissamarbeid i Møre og Romsdal.

Når saka er endeleg handsama i Konkurransetilsynet, vil Statens vegvesen uavhengig av utfallet, gjennomgå konkurransetilhøva og strukturen i asfaltbransjen.

5.4 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme 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 innafør transportområdet.

Universell utforming av transportsystemet er eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målet i planperioden er å gjere kollektivtransportsystemet meir universelt utforma. Saman med den kraftige satsinga på kollektivtransport i planperioden vil dette òg virke utjamnande fordi m.a. kvinner og låginntektsgrupper vil få eit betre transporttilbod. Departementet viser elles til omtalen av universell utforming i pkt. 4.2.4.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar

Generelt

Status for likestillinga i departementet og underliggende etatar er vist i to tabellar for den eins-

kilde verksemda. Den første viser kjønnsfordelinga etter stillingskategoriar og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategoriar i 2010 og 2011. Den andre viser kjønnsfordelinga for deltid, mellombels tilsette, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær i 2010 og 2011.

Samferdselssektoren er eit mannsdominert område der mange har ein teknisk bakgrunn. Samferdselsdepartementet har ein kvinnetilsette på litt under 50 pst. Av etatane var det berre i Statens jernbanetilsyn at fleirtalet av dei tilsette i 2011 var kvinner. For Jernbaneverket var kvinnetilsette på 21 pst., medan kvinnetilsette i dei andre etatane var på mellom 32 og 38 pst. av dei tilsette. Kvinnetilsette varierer òg mellom dei ulike stillingskategoriane.

I Jernbaneverket tente kvinner i gjennomsnitt litt meir enn menn i 2011, medan kvinner tente mindre enn menn i dei andre verksemdene. I dei ulike stillingskategoriane varierer lønsforskjellane. Det er i mange tilfelle ikkje vesentlege forskjellar i løna for menn og kvinner.

Menn står for størstedelen av overtida i verksemdene i 2011, med unntak av Statens jernbanetilsyn.

Med unntak av dei to store etatane, Statens vegvesen og Jernbaneverket, arbeidde få tilsette deltid i 2011 og få var mellombels tilsette.

Det legemeldte sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt. For dei fleste var sjukefråværet i 2011 høgare for kvinner enn for menn. Fleire av verksemdene har etter måten få tilsette, slik at m.a. langtidsfråvær vil slå sterkt ut i fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2011 hadde Samferdselsdepartementet 142 tilsette. Kvinnetilsette var på nesten 48 pst. Kjønnsfordelinga i dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.1 Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2011	52,4	47,6	142	48 193	44 413	46 399
	2010	53,6	46,4	138	47 164	43 138	45 297
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjef)	2011	66,7	33,3	6	88 844	93 917	90 535
	2010	66,7	33,3	6	85 521	89 916	86 986
Fagdirektørar	2011	75	25	4	71 090	61 358	69 143
	2010	100	–	2	51 766	–	51 766
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2011	69,2	30,8	13	60 384	62 648	61 031
	2010	84,6	15,4	13	61 143	62 900	61 413
Underdirektør, seniorrådgivar mv.	2011	51,3	48,7	78	45 077	45 182	45 131
	2010	50,0	50,0	74	44 981	44 919	44 950
Rådgivar, førstekonsulent	2011	52,7	47,2	36	35 524	34 660	35 117
	2010	54,0	46,0	37	35 382	34 724	35 079
Seniorkonsulent	2011	–	100	5	–	35 382	35 482
	2010	–	100	6	–	33 817	33 817

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn er representerte er det eit fleirtal av menn. I toppleiinga og mellomleiinga tener kvinner i snitt litt meir enn menn. I dei andre stillings-

kategoriane der begge kjønna er representerte, tener menn og kvinner tilnærma likt.

Tabellen under viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legeomeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.2 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	3	4	0	0	66,8	33,2	25,0	75,0	1,8	6,2
2010	3	2	0	0	69,6	30,4	33,3	66,7	0,8	1,3

Menn arbeidde meir overtid enn kvinner i 2011, men kvinnene sin del av overtida auka noko frå 2010. Sjukefråværet er høgare for kvinner enn for menn, og auka mykje meir for kvinner enn for menn frå 2010 til 2011. Grunnen til auken for begge kjønn er nokre få langtidsfråvær.

Ingen i Samferdselsdepartementet var mellombels tilsette i 2010 og 2011.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2011 hadde Statens vegvesen 6 243 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.3 Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2011	62,0	38,0	6 243	39 795	35 098	38 010
	2010	62,8	37,2	5 961	38 293	33 790	36 610
Etatsleiiing	2011	64,3	35,7	14	89 457	83 903	87 474
	2010	66,7	33,3	14	88 722	81 083	86 176
Leiarar	2011	65,1	34,9	390	52 368	52 790	52 515
	2010	65,6	34,4	384	51 132	50 670	50 967
Tekniske saksbehandlarar	2011	78,0	22,0	3 155	40 813	39 242	40 467
	2010	79,4	20,6	3 022	39 138	37 949	38 957
Merkantile saksbehandlarar	2011	33,2	66,8	2 072	36 237	31 904	33 342
	2010	33,0	67,0	1 960	34 860	30 445	31 897
Inspektørar	2011	80,2	19,8	515	32 953	32 615	32 886
	2010	79,8	20,8	470	31 957	31 952	31 956
Arbeidarstillingar	2011	81,5	18,5	55	31 493	30 498	31 309
	2010	76,1	23,9	71	30 662	27 735	29 822
Reinhald mv.	2011	7,1	92,9	42	3 674	18 200	17 592
	2010	12,5	87,5	40	5 034	18 530	17 592

Med unntak av stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane reinhald mv. og leiarar. I dei fleste

kategoriane der menn tente meir enn kvinner var forskjellane små.

Tabellen under viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og lege- meldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.4 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	206	451	65	80	79,8	20,2	30,1	69,9	2,7	5,8
2010	231	445	68	60	80,2	19,8	35,3	64,7	2,7	5,4

Menn arbeidde vesentleg meir overtid enn kvinnene. Sjukefråværet blant kvinner var meir enn dobbelt så høgt som blant menn.

Statens vegvesen arbeider systematisk og på mange område for å fremme likestilling og hindre diskriminering ut frå kjønn, nedsett funksjonsevne og innvandrarakgrunn. Dette skjer ved rekruttering, utviklingsmoglegheiter og løns- og arbeidstilhøve.

I 2011 haldt Statens vegvesen fram med den særlege satsinga på å auke mangfaldet i rekrutteringa. Det er no 36 pst. kvinner i etatsleiiinga, ein liten auke frå 2009. I 2011 var 8,3 pst. av dei nyttilsette personar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarakgrunn. Statens vegvesen vil halde fram innsatsen for å bli en meir inkluderande arbeidsgivar.

Statens vegvesen har eit eige rekrutteringsprogram som er eit tilbod til nyutdanna med ein master- eller bachelorgrad i relevante teknologi- eller planleggingsfag. Av dei 29 som fekk plass på rekrutteringsprogrammet i 2011 var over 60 pst. kvinner. To kandidatar med innvandrarbakgrunn blei tilsette.

I årsrapporten for 2011 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider

med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

Jernbaneverket

Ved utgangen av 2011 hadde Jernbaneverket 3 834 tilsette. Kvinnedelen var 21 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.5 Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2011	79,0	21,0	3 834	36 285	37 350	36 511
	2010	79,3	20,7	3 610	33 482	33 738	33 610
Leiting	2011	86,5	13,5	539	53 330	56 840	54 049
	2010	87,8	12,2	535	51 994	57 332	52 502
Saksbehandlarar/utgreiarar	2011	48,2	51,8	505	40 400	37 650	38 973
	2010	45,6	54,4	502	43 475	36 949	39 946
Ingeniørar	2011	81,7	18,3	948	52 120	48 675	51 488
	2010	83,3	16,7	928	50 831	47 775	50 293
Køyreveg/trafikk	2011	72,0	28,0	849	48 300	44 098	47 122
	2010	75,0	25,0	754	46 759	43 469	46 019
Arbeidarstillingar	2011	97,5	2,5	913	45 250	31 830	44 912
	2010	97,9	2,1	813	44 277	28 846	43 887
Kontorstillingar	2011	21,0	79,0	80	32 204	22 552	24 603
	2010	17,9	82,1	78	31 694	22 245	24 088

I stillingskategoriane saksbehandlarar/utgreiarar og kontorstillingar er eit fleirtal av de tilsette kvinner. I dei andre kategoriane er det eit klart fleirtal av menn, men det har vore ein liten auke i kvindelen i desse kategoriane. Med unntak av for stil-

lingskategorien leiting er mannløna høgare enn kvinneløna.

Tabellen under viser tal for deltid og mellom- bels tilsette og sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.6 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Permisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	112	114	29	38	93,8	6,2	*	*	4,3	5,9
2010	127	130	60	40	93,4	6,6	39,5	60,5	3,5	1,1

* Ligg ikkje føre tal for 2011.

Nesten all overtida i Jernbaneverket blei utført av menn. Sjukefråværet er høgare for kvinner enn for menn, det motsette av i 2010.

Jernbaneverket forsøker på fleire måtar å fremme likestilling og hindre diskriminering. I stillingsutlysingar blir alle kvalifiserte kandidatar med ulik utdanning, arbeids- og livserfaring oppmoda til å søkje stillingar. Etaten legg til rette for tilsette som har eller får redusert arbeidsevne, og

det blir arbeidd for å auke innsatsen for å rekruttere personar med nedsett funksjonsevne.

Post- og teletilsynet

Ved utgangen av 2011 hadde Post- og teletilsynet 149 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.7 Tilsette i Post- og teletilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2011	63	37	149	45 010	41 737	43 801
	2010	63	37	153	43 292	40 133	42 500
Toppleiing (direktør, avdelingsdirektør)	2011	50	50	6	79 750	74 833	77 291
	2010	57	43	7	79 030	73 567	76 688
Mellomleiing (seksjonssjef)	2011	80	20	15	53 403	53 628	53 448
	2010	80	20	15	52 169	53 172	52 357
Underdirektør, sjefingeniør, senioringeniør, seniorrådgivar	2011	77	23	74	43 919	43 246	43 763
	2010	79	21	77	43 596	42 708	43 406
Overingeniør, rådgivar, seniorkonsulent, førstekonsulent, konsulent	2011	41	59	54	37 850	36 715	37 177
	2010	47	53	54	37 112	36 270	36 614

I toppleiinga er det like mange kvinner og menn. I dei andre tre stillingskategoriane var det berre eit fleirtal av kvinner i kategorien overingeniør, rådgivar mv. I toppleiinga tente menn meir enn kvinner,

medan lønnsforskjellane mellom kvinner og menn var små i dei andre stillingskategoriane.

Tabellen under viser tal for deltid og mellom- bels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.8 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Post- og teletilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	4	5	1	4	89,8	10,2	3,2	96,8	1,8	1,4
2010	3	3	1	2	90,0	10,0	12,7	87,3	2,7	1,1

Nesten all overtida i Post- og teletilsynet blei utført av menn. Sjukefråværet i 2011 var noko lågare for kvinner enn for menn.

Post- og teletilsynet utarbeider kvart år ein likestillingsrapport som gjer greie for statusen for likestillingsarbeidet i etaten.

Lønspolitikken i etaten skal m.a. medverke til å fjerne eventuelle forskjellar som har si årsak i kjønn, og leggje til rette for at eldre arbeidstakarar kan arbeide lengre. I samband med lokalt lønsopp- gjer i 2011 ble det ikkje avdekt forskjellar som har si årsak i kjønn.

Det blir teke omsyn til behova til den einskilde t.d. ved utforming av arbeidsplassen. Etaten har også gjennomført tiltak for å ivareta tilrettelegging for personar med nedsett funksjonsevne.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2011 hadde Luftfartstilsynet 165 tilsette. Kvinnedelen var på nesten 35 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.9 Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2011	67,9	32,7	165	48 642	46 867	46 803
	2010	66,5	33,5	170	45 406	45 314	45 394
Toppleiing	2011	75,0	25,0	8	68 427	61 275	68 639
	2010	75,0	25,0	8	69 046	67 417	68 639
Mellomleiing	2011	86,7	13,3	14	57 458	52 692	56 822
	2010	85,7	14,3	14	55 694	54 984	55 593
Seniorrådgivar mv.	2011	72,8	27,2	99	50 119	45 851	48 943
	2010	75,2	24,8	105	47 697	44 204	46 832
Rådgivar mv.	2011	55,9	44,1	34	37 669	35 946	36 731
	2010	50,0	50,0	24	39 138	35 203	37 170
Førstekonsulent mv.	2011	–	100	3	–	33 539	33 539
	2010	22,2	77,8	9	21 710	33 469	30 856
Konsulent/sekretær mv.	2011	28,6	71,4	6	32 388	32 318	32 338
	2010	20,0	80,0	10	31 771	29 858	30 241
Timeløn	2011	100	–	1	...	–	...

I stillingskategorien førstekonsulent mv. var det i 2011 berre kvinner, medan det i stillingskategorien konsulent/sekretær mv. var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane kor begge kjønn var representerte tente menn meir enn kvinner.

Tabellen under viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.10 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	5	2	5	2	70,0	30,0	37	63	3,6	3,5
2010	3	2	4	2	80,5	19,5	6	94	1,5	3,6

Nesten all overtida blei utført av menn, men prosentdelen var lågare i 2011 enn i 2010. Sjukefråværet var om lag likt for kvinner og menn.

Luftfartstilsynets handlingsplan for likestilling blir revidert og vil vere ferdig hausten 2012. Siktemålet med handlingsplanen er å hindre diskrimi-

nering i etaten på grunn av kjønn, etnisitet, alder og funksjonsevne.

Som ein del av rekrutteringsprosessen i Luftfartstilsynet blir kvinner og personar med innvandrarakgrunn oppmoda til å søkje på stillingar i etaten. Minst ein søkjar med innvandrarakgrunn skal innkallast til intervju når dei oppfyller kvalifikasjonskrava i utlysingsteksten.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2011 hadde Statens jernbanetilsyn 37 tilsette. Kvinnedelen var 57 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.11 Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2011	43	57	37	57 194	49 062	52 579
	2010	44	56	36	54 986	47 171	50 645
Toppleiing	2011	100	–	1	90 375	–	90 375
	2010	100	–	1	85 475	–	85 475
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2011	25	75	4	72 666	71 947	72 127
	2010	50	50	4	68 249	69 316	68 782
Fagdirektør, seniorrådgivar mv.	2011	61	39	23	53 720	51 762	50 868
	2010	60	40	22	50 599	51 257	50 868
Rådgivar, førstekonsulent	2011	–	100	7	–	41 061	41 061
	2010	–	100	7	–	40 304	40 304
Sekretær	2011	–	100	2	–	39 907	39 907
	2010	–	100	2	–	30 674	30 674

I dei to stillingskategoriane kor begge kjønn er representerte var det i kategorien seniorrådgivar eit fleirtal av menn, medan i kategorien mellomleiing var 75 pst. av dei tilsette kvinner. I begge kate-

goriane tente kvinner meir enn menn. Forskjellane var små.

Tabellen under viser tal for deltid og mellomtids tilsette, overtid, foreldrepermisjon og lege-meldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.12 Deltids- og mellomtids tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	0	2	2	1	49	51	12	88	0,7	2,9
2010	0	2	3	2	43	57	26	74	0,4	2,2

Over 50 pst. av overtida i Statens jernbanetilsyn blei utført av kvinner, men har gått noko ned frå 2010. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

I 2011 fornya Statens jernbanetilsyn avtalen om inkluderande arbeidsliv. Det blei i samband

med dette fastsett mål- og aktivitetsplan. Planen inneheld m.a. aktivitetar for å medverke til auka sysselsetting av personar med nedsett funksjonsevne. I årsrapporten for 2011 har Statens jernbanetilsyn m.a. gjort greie for resultatata og aktivitetsmåla knytte til avtalen om inkluderande arbeidsliv.

Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2011 hadde Statens havarikommisjon for transport 43 tilsette. Kvinnedelen var

33 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

Tabell 5.13 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2011	67	33	43	54 157	46 270	51 590
	2010	69	31	42	51 750	47 213	50 347
Toppleiing (direktør)	2011	100	–	1	83 483	–	83 483
	2010	–	100	1	–	85 475	85 475
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2011	80	20	5	70 415	66 608	69 653
	2010	83	17	6	65 483	65 483	65 483
Fagstab	2011	33	67	3	59 533	54 538	56 203
	2010	33	67	3	56 758	52 962	54 228
Havariinspektør	2011	81	19	26	50 373	50 853	50 463
	2010	84	16	24	49 085	50 094	49 211
Administrative stillingar	2011	25	75	8	44 033	36 306	38 238
	2010	25	75	8	42 912	34 435	36 554

I stillingskategoriar kor begge kjønn var representerte var det berre i kategorien administrative stillingar kor det var eit fleirtal av kvinner. Kvinnedelen har auka noko frå 2010 til 2011 i stillingskategoriane avdelingsdirektør og havariinspektør. I stillingskategorien havariinspektør tente kvinner

og menn om lag det same, medan menn tente meir enn kvinner i dei andre stillingskategoriane.

Tabellen under viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legeomeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.14 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2011	0	0	0	0	80,5	19,5	0	100	2,9	2,4
2010	1	1	0	0	84,7	15,3	100	0	0,4	1,2

Menn utførte ein vesentleg del av overtida i Statens havarikommisjon for transport. Kvinner

hadde eit lågare sjukefråvær enn menn, men for begge kjøna var prosentdelen låg.

5.5 Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder

Det blir her gjort greie for tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene som ligg under Samferdselsdepartementet. Med heileigd statleg verksemd forstår ein her selskap eigd av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved dei forvaltningsorgana som ligg under departementet.

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg

leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten som gjekk ut 03.10.2011, er forlenga med to år til 03.10.2013 i tråd med opsjon i kontrakten. Datoane som sto i Prop. 1 S (2011–2012) var ikkje riktige.

Tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS går fram nedafor. For alle verksemdene er tala henta frå årsrekneskapen for 2011. Tala er i heile tusen kr.

NSB AS – konsernsjef Geir Isaksen

Løn	3 200 000 kr
Vilkår ved oppseiing	Oppseiingstid: 6 månader. Løn i oppseiingstida. I tillegg på visse vilkår rett til etterløn i inntil 6 månader. Dei siste 6 månadene – fråtrekk for løn og liknande godtgjeringsar som blir opparbeidd i anna stilling/engasjement.
Spesielle vilkår	Bonus med maksimal ramme på 4 månadsløner i tillegg til fast løn. Bilgodtgjeringsar
Pensjon	30 pst. av løn ut over 12 G. Pensjonsalder 67 år. Årleg pensjonskostnad om lag 650 000 kr.

Posten Norge AS – konsernsjef Dag Mejdell

Årsløn	3 448 000 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. Bilgodtgjeringsar
Pensjon	66 pst. av løn ved avgang. Pensjonsalder 65 år. Årleg pensjonskostnad 2 044 000 kr.

Avinor AS – konsernsjef Dag Falk-Petersen

Løn	2 200 000 kr
Vilkår ved oppseiing	3 månaders løn i oppseiingstida. 12 månaders etterløn. Etterløn blir motrekna mot ordinær løn frå ny fast arbeidsgivar
Spesielle vilkår	Bilgodtgjeringsar
Pensjon	Ikkje avklara

Baneservice AS – administrerande direktør Ingvild Storås

Årsløn	1 850 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 månaders løn i oppseiingstida. Ved oppseiing frå selskapet si side 12 månaders etterløn ut over oppseiingstida. Fråtrekk for anna inntekt frå etterløna.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjeringsar. Bonus ikkje avklara.
Pensjon	Pensjonsalder 67 år. Pensjon: 5 pst. av beløp mellom 1–6 G og 8 pst. av beløp mellom 6–18 G. Årleg pensjonskostnad 59 952 kr.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2012–2013) om statsbudsjettet for år 2013 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2012–2013) statsbudsjettet for budsjettåret 2013 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618, 5619, 5622 og 5624

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	139 800 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	32 600 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	32 100 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	2 700 000	207 200 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 300 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	142 000 000	
	72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	77 200 000	235 500 000
	Sum Administrasjon m.m.		442 700 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	673 000 000	673 000 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	30 900 000	30 900 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	189 800 000	189 800 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	62 500 000	62 500 000
	Sum Luftfartsformål		956 200 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	Vegformål		
1320	Statens vegvesen		
	23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	8 844 500 000	
	26 Vegtilsyn	15 500 000	
	29 Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	411 000 000	
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	9 115 800 000	
	31 Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	966 400 000	
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	101 400 000	
	36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	173 900 000	
	37 E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	202 900 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140 000 000	
	62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i>	550 800 000	
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	525 100 000	21 047 300 000
	Sum Vegformål		21 047 300 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	758 900 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	773 900 000	1 532 800 000
	Sum Særskilte transporttiltak		1 532 800 000
	Jernbaneformål		
1350	Jernbaneverket		
	23 Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 186 700 000	
	25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	98 000 000	
	30 Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 261 000 000	

Kap.	Post		Kroner	Kroner
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	827 000 000	11 372 700 000
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 921 300 000	2 921 300 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	58 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg	15 000 000	73 700 000
		Sum Jernbaneformål		14 367 700 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	353 000 000	353 000 000
1380		Post- og teletilsynet		
	01	Driftsutgifter	163 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	27 900 000	202 300 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		555 300 000
		Sum departementets utgifter		38 902 000 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	2 300 000
4312		Oslo Lufthavn AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	140 400 000	140 400 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	166 600 000	
	02	Diverse gebyrer	306 700 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	31 800 000	505 100 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	25 000 000	25 000 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
4350	Jernbaneverket		
	01 Kjørevegsavgift	28 300 000	
	02 Salg av utstyr og tjenester mv.	247 100 000	
	06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	281 200 000	
	07 Betaling for bruk av Gardermobanen	98 000 000	654 600 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg	15 000 000	15 000 000
4380	Post- og teletilsynet		
	01 Diverse gebyrer	154 400 000	
	51 Fra reguleringsfondet	10 000 000	164 400 000
	Sum Samferdselsdepartementet		1 951 200 000
	Renter og utbytte mv.		
5611	Aksjer i NSB AS		
	85 Utbytte	176 000 000	176 000 000
5618	Aksjer i Posten Norge AS		
	85 Utbytte	217 000 000	217 000 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80 Renter	157 800 000	157 800 000
5622	Aksjer i Avinor AS		
	85 Utbytte	438 000 000	438 000 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80 Renter	32 000 000	32 000 000
	Sum Renter og utbytte mv.		1 020 800 000
	Sum departementets inntekter		2 972 000 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 2013 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 2013 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 2013 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 5 800 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 2013 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2012–2013) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 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 1 900 mill. kroner.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 3 800 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

IX

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 2013 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
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 01

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneforvaltning 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2012–2013) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjer og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 400 mill. kroner.

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

Andre fullmakter

XVI

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 4 955 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 085 mill. kroner.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2013 kan:

Post og telekommunikasjoner*Andre fullmakter*

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Andre fullmakter

XVIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at:

1. Fjellinjen AS i 2013 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 450 mill. kr i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2012–2013).
2. Fjellinjen AS får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av Oslopakke 3. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

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 10/2012

