



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Faktahefte

Samferdsel - tall og fakta 2007





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Faktahefte

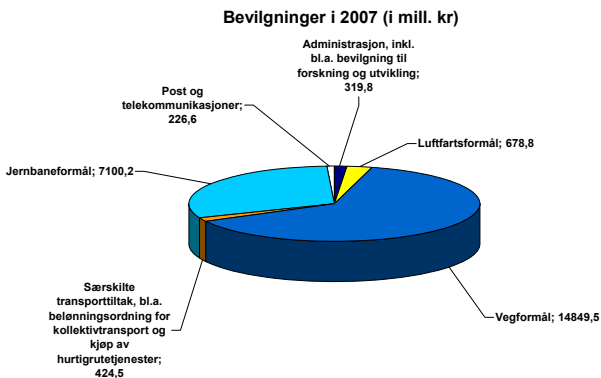
Samferdsel - tall og fakta 2007

Samferdsel – tall og fakta 2007

“Hovedmålene i samferdselspolitikken er økt trafikksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for hele landet.”

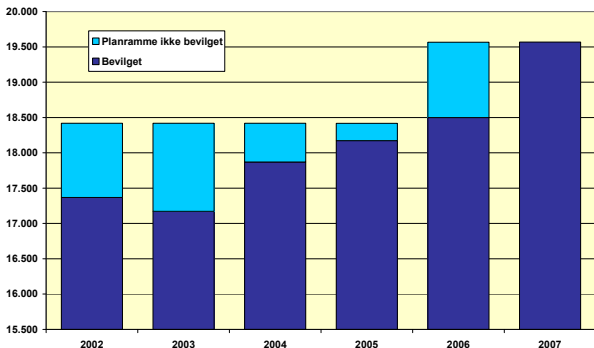
Fra Soria Moria-erklæringen

Samferdsel er en forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Det offentlige har ansvar for at hele landet har tilgang til et godt og moderne samferdselsnett. Dette stiller krav til en differensiert samferdselspolitikk der de ulike delene av samferdselssektoren sees i sammenheng. Gode transport-, post- og telekommunikasjonstjenester styrker dessuten all annen næringsaktivitet.



Figur 1: Totale bevilgninger til samferdsel i 2007, fordelt på sektor

Økt satsing på samferdsel i tråd med Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan (NTP)



Figur 2: Samlede bevilgninger til veg- og jernbaneformål, sammenliknet med planrammen i Nasjonal transportplan

Gjennom budsjettet for 2007 følger regjeringen opp Stortingets vedtak av Nasjonal transportplan 2006-2015. Det er første gang etter at ordningen med Nasjonal transportplan ble etablert at en regjering har fulgt opp med bevilgninger tilsvarende de årlige planrammene for både veg og jernbane.

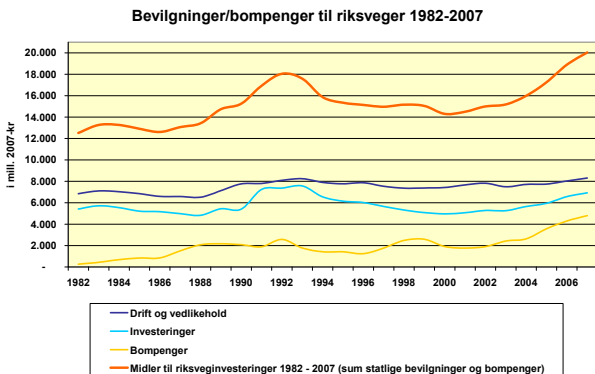
Gode veger i hele landet

Regjeringen har løftet samferdselsinvesteringene til det høyeste nivået på over ti år. Med regjeringens ekstra satsing på blant annet asfaltering i statsbudsjettene for 2006 og 2007 har man stanset veksten i vedlikeholdsetterslepet på vegene.

Økt satsing på veger, både til investering, drift og vedlikehold

I 2007 bevilges det over statsbudsjettet mer enn 15,2 milliarder kroner til vegformål, fordelt med 8,3 milliarder kroner til drift og vedlikehold og 6,9 milliarder kroner til investeringer.

Sammenliknet med saldert budsjett for 2006 vil det i 2007 bli benyttet om lag 500 millioner kroner eller 25 prosent mer til vedlikehold av vegene.



Figur 3: Statlige bevilgninger til vegformål 2003-2007

Stamveginvesteringene i 2007 er på om lag 3,2 milliarder kroner.

Korridor	Rute	Statsbudsjett 2007 (mill. kr)	Bompenger- midler 2007 (mill. kr)
1	E6 Riksgrensa/Svinesund – Oslo	497,0	525,0
2	E18 Riksgrensa/Ørje - Oslo	52,0	225,0
	Rv 2 Riksgrensa/Magnor - Kløfta	90,0	120,0
	Rv 35 Jessheim - Hønefoss – Hokksund	35,0	
3	E18 Oslo - Kristiansand	797,0	487,0
	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	9,0	
	Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr	10,0	60,0
4	E39 Kristiansand - Bergen	156,2	27,0
	E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	103,0	
	E39 Ålesund - Trondheim	13,0	9,0
	Rv 13 Jøsendal - Voss	10,0	
	Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend	10,0	1,0
5	E134 Drammen - Haugesund	77,5	44,0
	E16 Sandvika - Bergen	343,0	140,0
	Rv 7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug	10,0	
	Rv 36 Seljord – Eidanger	14,0	
6	E6 Oslo – Trondheim	328,1	43,0
	Rv 15 Otta – Måløy	28,0	
	E136 Dombås – Ålesund	13,0	
	Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	21,0	
	Rv 4 Oslo – Mjøsbua	70,0	6,0
	Rv 70 Oppdal – Kristiansund	1,0	
7	E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	137,0	
8	E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger	288,0	
	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	80,0	
	I alt	3 192,8	1 687,0

Tabell 1: Riksveginvesteringer 2007, fordelt på stamvegruter (fra St.prp.nr. 1 (2006-2007))

Investeringsmidler til **øvrige riksveger** er fordelt slik mellom fylkene.

	Statsbudsjett 2007 (mill. kr)	Bompenger- midler 2007 (mill. kr)
Østfold	60,0	20,0
Akershus	152,0	144,0
Oslo	153,0	278,0
Hedmark	50,0	
Oppland	50,0	
Buskerud	129,0	3,0
Vestfold	59,0	424,0
Telemark	96,0	
Aust-Agder	50,0	
Vest-Agder	60,0	93,0
Rogaland	162,0	507,0
Hordaland	274,0	1 045,0
Sogn og Fjordane	107,0	
Møre og Romsdal	161,0	262,0
Sør-Trøndelag	70,0	
Nord-Trøndelag	63,0	
Nordland	85,0	
Troms	70,0	44,0
Finnmark	70,0	9,0
I alt	1 921,0	2 829,0

Tabell 2: "Øvrige riksveger": Fylkesvis fordeling av investeringer 2007,
(fra St.prp.nr. 1 (2006-2007))

Sammenlignet med saldert budsjett 2006 blir det i 2007 brukt om lag 25 millioner kroner mer til å styrke tjenestetilbudet ved **trafikkstasjonene**. Kapasiteten økes slik at blant annet ventetidene reduseres. Samferdselsdepartementet har besluttet å stanse den planlagte nedleggingen av trafikkstasjoner i påvente av en bred høringsrunde til alle berørte kommuner, fylkeskommuner og andre.

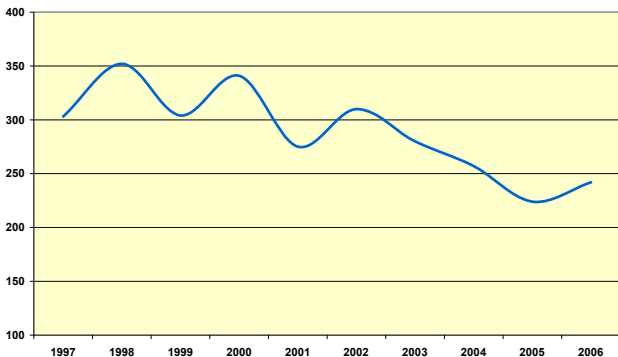
Regjeringen har styrket satsingen på **"Nasjonale turistveger"** ved å doble bevilgningen i 2007, fra 50 til 100 millioner kroner. Prosjektet er et enestående samarbeid mellom myndigheter, reiselivet og lokale næringsbedrifter.

Riksvegferjene er å regne som en del av vegnettet. Regjeringen vil bedre rabattordningene og utrede om enkelte strekninger kan gjøres gratis. Bevilgningen til ferjedrift for 2007 er på vel 1,46 milliarder kroner. I Revidert nasjonalbudsjett 2007 ble det bevilget ytterligere 20 millioner kroner til å opprettholde riksvegferjetilbudet. Dette sikrer videre drift av Senjaferjene, og flere ferjestrekninger har fått økt frekvens og styrket kapasitet. Dette gjelder blant annet sambandene på E39 over Boknafjorden og Bjørnefjorden og Stavanger-Tau. I 2006 ble **rabattsatsene** for de som er mest avhengige av å bruke ferger økt fra 40 prosent til 45 prosent, gjennom en tilleggsbevilgning på 28 millioner kroner. Det er innført en **felles billetterings- og rabattordning** basert på bruk av verdikort i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Det arbeides med at ordningen kan utvides til hele riksvegferjedriften.

Sterkere fokus på sikre veger med økte ressurser til trafiksikkerhetstiltak, rassikring og gang- og sykkelveger

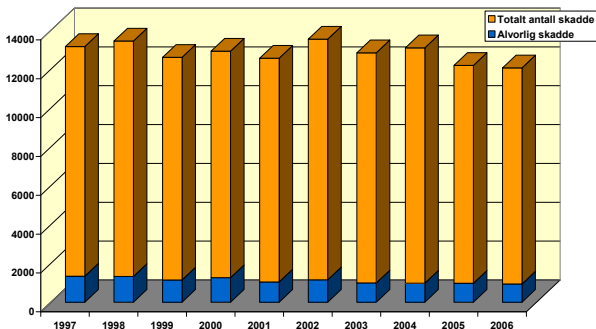
Det blir lagt sterk vekt på trafiksikkerhet i forbindelse med drift og vedlikehold av vegnettet. Økning av vegbredde og vegstandard på stamvegene og på øvrig riksvegnett gir en vesentlig bedring i trafiksikkerhet. **Rassikring** blir prioritert i 2007, og det er satt av 560 millioner kroner til prosjekt og tiltak som er med på å sikre mot ras på vegnettet.

Antall drepte i trafikken, 1997 - 2006



Figur 4: Utvikling i antall drepte i trafikken 1997-2006

Antall skadde i trafikken 1997-2006



Figur 5: Utvikling i antall skadde i trafikken 1997-2006

I budsjettet for 2007 er det bevilget om lag 500 millioner kroner til særskilte tiltak for trafikksikkerhet. Innenfor Statens vegvesens område blir det satset på bygging av **midtvekkverk, utbedring av kurver og kryss, og kryssingsalternativ for fotgjengere og syklist.**

Bevilgningen til **gang- og sykkelveger** er økt med 10 millioner kroner fra 2006, til 240 millioner kroner. Store planleggingsmidler i 2007 legger til rette for en sterkere vekst i investeringene de neste årene.

Regjeringen har i budsjettet for 2007 økt bevilgningene til kontroll **av tunge kjøretøy** som er dårlig utrustet på norsk vinterføre. Statens vegvesen skal blant annet øke kontrollene ved grenseoverganger, internasjonale fergeanløp og - når forholdene tilsier det - på fjelloverganger. Statens vegvesen har tatt i bruk nytt kontrollutstyr (håndholdte terminaler) i forbindelse med ulike typer utekontroll av kjøretøy, noe som gir bedre effektivitet og oversikt over kontrollvirksomheten.

Økt satsing på jernbane

Regjeringens budsjett for 2007 innebærer et historisk løft i satsingen på jernbane. Det legges stor vekt på rasjonell gjennomføring av store utbyggingsprosjekter for å sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser og for å sikre at de reisende så raskt som mulig vil nyte godt av investeringer. Regjeringen har et spesielt fokus på næringslivets transporter i hele landet. Regjeringen vil særlig prioritere ulike tiltak som øker kapasiteten, bedrer driftsstabiliteten og som for øvrig legger til rette for overføring av gods fra veg til bane.

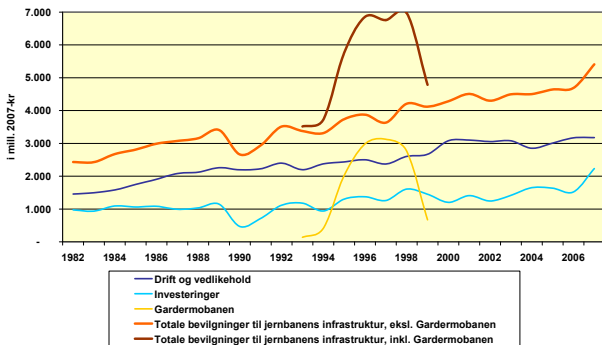
Økte bevilgninger – både til investeringer, drift og vedlikehold

Regjeringen har økt Jernbaneverkets budsjett kraftig. Investeringsbudsjettet for 2007 er økt med 50 prosent i forhold til saldert budsjett 2006, og vedlikeholdsinnnsatsen er økt utover ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan.

I 2007 ble det over statsbudsjettet bevilget 5,4 milliarder kroner til jernbanen, fordelt med 3,2 milliarder kroner til drift og vedlikehold og 2,2 milliarder kroner til investeringer.

Bevilgningen til vedlikehold er høyere enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan. Styrket vedlikehold bidrar til bedre punktlighet for de reisende og for næringslivets transporter.

Bevilgninger til jernbanens infrastruktur 1982-2007



Figur 6: Statlige bevilgninger til jernbaneformål 2003-2007

Utbygging av nye **dobbeltspor** på strekningene Sandnes - Stavanger og Lysaker - Sandvika er viktig for å utvikle velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner, for å forebygge bilkøer og økende behov for veginvesteringer i sentrale områder.

Jernbane som transportalternativ for gods-transport

Det legges til rette for en kraftig **kapasitetsøkning for godstransporten** på bane ved investeringer i nye godsterminaler på Ganddal (Stavanger/Sandnes), på Brattøra (Trondheim) og på Alnabru (Oslo), bygging av en rekke nye kryssningsspor og ved at flere andre kapasitetsøkende tiltak gjennomføres. Videre vil igangsettingen av utbygging til to spor på strekningen Bergen - Fløen bidra til å fjerne en viktig flaskehals. Summen av godstrafikktiltakene i budsjettet for 2007 beløper seg til om lag 450 millioner kroner. Regjeringen har i 2006- og 2007-budsjettene lagt vekt på å oppgradere Meråkerbanen til 22,5 tonn aksellast. Satsingen gir mer effektive transportløsninger for næringslivet og redusert trailertrafikk. Resultatet er reduserte kostnader for næringslivet, mindre miljøbelastning og vegslitasje og økt trafikk-sikkerhet.

Regjeringen er opptatt av å legge forholdene til rette for at tungtrafikk kan overføres fra veg til jernbane. for ordinær vognlast til og med 22,5 tonn er fjernet, og el-avgiften for skinnegående transport er fjernet.

Flere banestrekninger blir nå rustet opp slik at de kan ta godsvogner med 25 tonns aksellast. Med muligheten for bedre fyllingsgrad i vognene reduseres transportkostnadene for næringslivet.

Ikke mer konkurranseutsetting på jernbanen

Regjeringen ønsker ikke å konkurranseutsette flere persontransportstrekninger på jernbanenettet. Regjeringen har imidlertid vært opptatt av å få til en smidig innføring av konkurranseutsetting på Gjøvikbanen. Konkurranseutsetting av Gjøvikbanen ble vedtatt av den forrige regjeringen.

Regjeringen mener at oppgaver som er avgjørende for driftsstabilitet og sikkerhet i jernbanenettet med fordel kan drives i regi av Jernbaneverket som en integrert virksomhet. **Privatiseringen og konkurranseutsettingen** av drift og vedlikeholdsoppgavene i Jernbaneverket er derfor stoppet opp. Dette innebærer ikke at det settes lavere krav til effektivisering i Jernbaneverket. Oppgaver som allerede er satt ut i konkurranse skal fortsatt være det.

Regjeringen har gjennom forhandlinger med NSB sikret de reisende et stadig **bedre togtilbud**. I 2007 kjøper staten persontransporttjenester fra NSB for nær 1,6 milliarder kroner.

Regjeringen har tatt initiativ til en utredning som ser på markedsgrunnlaget, kostnader og mulige driftsløsninger for etablering av **høyhastighetsbane** i Norge på strekningene Oslo -Trondheim, Oslo-Gøteborg og Oslo-Bergen-Stavanger-Kristiansand.

En mer miljøvennlig transportsektor

Regjeringen vil utvikle og øke bruken av miljøvennlige kjøretøy, gjennomføre utskifting av riksvegferjer med nye gassferjer og støtte utvikling av hydrogen som energibærer i transportsektoren.

Støtte til utvikling av alternative drivstoff (som hydrogen og biodrivstoff) og miljøvennlig teknologi har siden 2005 blitt kanalisert gjennom RENERGI-programmet som administreres av Norges forskningsråd. Satsingen for 2007 er på 23,1 millioner kroner, og er den klart største enkeltsatsing innenfor transportforskningen over Samferdselsdepartementets budsjett.

For å redusere NOx-utslipp fra riksvegferjene har regjeringen besluttet at det skal stilles krav om gassdrift ved anbudsutlysning av sambandene: Molde-Vestnes i Møre og Romsdal, Halhjem-Våge i Hordaland og Flakk-Rørvik i Sør-Trøndelag.

Mer lønnsomt å velge lavutslippsbiler

Fra 1. januar 2007 ble kjøretøyavgiftene lagt om i en mer miljøvennlig retning. Grunnlaget for å beregne **engang-savgiften** ble endret ved å erstatte slagvolum med CO₂-utslipp som avgiftskomponent. Avgiften blir dermed fastsatt på grunnlag av på kjøretøyets CO₂-utslipp, vekt og effekt.

Hydrogendrevne kjøretøy har fått midlertidig fritak fra engang-savgiften, og alle kjøretøyene kan merkes med "HY"-skilt. Et forslag om at alle kjøretøy med **"HY"-skilt** skal få benytte kollektivfelt er på høring.

Regjeringen sørget i Revidert nasjonalbudsjett for 2007 for en **støtte-ordning** for **E85-biler** gjennom et avgiftsfradrag på 10 000 kroner per bil med virkning fra 1. juli 2007.

Samferdselsdepartementet vurderer en prøveordning der hybridbussmotorvogner får adgang til å **bruke kollektivfelt og sambruksfelt**.

Statens vegvesen/Vegdirektoratet har utarbeidet kriterier for **miljøklassifisering** av lette kjøretøy som ledd i arbeidet med å stimulere til valg av kjøretøy som forurensner mindre.

Introduksjonsprogram for bruk av biodrivstoff

Regjeringen vil innføre et **omsetningskrav** om at to volumprosent av total omsetning av drivstoff til vegtrafikk i 2008 skal være biodrivstoff. I 2009 er kravet fem volumprosent, og regjeringen har som mål at om lag sju volumprosent av drivstoffet til vegtransport skal være biodrivstoff i 2010. En biodrivstoffandel på fem prosent vil redusere CO₂-utslippene med 400 000 tonn per år.

En framtidsrettet kollektivtrafikk

Både staten og fylkeskommunene har ansvar for å utvikle et godt og konkurransedyktig kollektivtilbud. Regjeringen sørger for en kraftig satsing på jernbanen. Også innsatsen for kollektivtrafikk langs riksvegnettet vil øke. En styrket kommuneøkonomi gir fylkeskommunene større økonomisk handlingsrom og bedre muligheter til å styrke kollektivtransporten lokalt.

Regjeringen la fram en handlingsplan for bedre tilgjengelighet til transport våren 2006. All ny transportinfrastruktur skal bygges etter **prinsippet om universell utforming**, det samme gjelder for utbedring av gammel infrastruktur.

I avtalen om kjøp av persontransporttjenester som er inngått mellom NSB AS og staten, er det stilt konkrete krav til tilgjengelighet, både når det gjelder generelle krav til reisen, til salgs- og billetteringssystem, informasjonssystem, assistanse og opplæring. Avtalen vil bidra til å gi de reisende et stadig bedre

togtilbud. Det er avsatt 100 mill kr til oppgradering av eksisterende materiell for å øke tilgjengeligheten.

I 2006 ble det opprettet en **tilskuddsordning** til kommunesektoren på 50 millioner kroner. Midlene skal delfinansiere kommunale og fylkeskommunale tiltak som bedrer tilgjengeligheten i kollektivtransporten.

Samferdselsdepartementet har endret kravene om **tilgjengelighet på ekspressbuss** slik at det nå stilles krav om at selskapene enten må tilpasse materiellet slik at bussene blir tilgjengelige for personer med nedsatt funksjonsevne, eller at de må ha et serviceopplegg som ivaretar denne gruppens behov.

Det er bevilget 154,2 millioner kroner i 2007 til **belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene**. Ordningen blir nå evaluert. Evalueringen skal gi svar på i hvilken grad ordningen er et godt statlig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen i byene, eller om det bør gjøres justeringer for å gjøre ordningen mer målrettet.

Regjeringen vil utvikle et **brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivtilbud i distriktene** gjennom tilbringertjeneste og bestillingsruter med drosje kombinert med buss, båt og tog langs hovedtrafikkårene. Samferdselsdepartementet har i samarbeid med samferdselssjefenes kontaktutvalg utarbeidet en **veileder** om kollektivtransport i distriktene. En rekke fylkeskommuner har gjennomført gode tiltak, og regjeringen vil bidra med å formidle kunnskap og styrke fokuset på de muligheter som finnes.

Styrkingen av kommuneøkonomien gir lokale myndigheter større handlingsrom i utviklingen av kollektivtilbudet i distriktene. Regjeringen etablerte i Revidert nasjonalbudsjett 2007 en ny **støtteordning** for å utvikle og prøve ut ulike løsninger som kan bidra til å bedre kollektivtilbudet i distriktene. Ordningen har en bevilgning på 8 millioner kroner i 2007.

Regjeringen ønsker bedre kunnskap om effektene av anbudsutsetting av lokal kollektivtransport

Kunnskap om hvordan ulike kjøpsformer og kontraktsformer fungerer i praksis kan legge til rette for at også bredere samfunnsinteresser blir ivaretatt. Innenfor Program for overordnet transportforskning (POT) har Samferdselsdepartementet satt i gang grundigere og mer helhetlige vurderinger knyttet til anbud. Effekter av anbud for utviklingen av tilbudet for de reisende, særlig i distriktene, lønns- og arbeidsforhold for de ansatte og økte administrasjonskostnader vil bli spesielt vurdert. Regjeringen ønsker å sikre arbeidstakerne samme rettigheter ved anbudsoverdragelse som ved virksomhetsoverdragelse.

Et godt flytilbud i hele landet

Regjeringen vil opprettholde dagens flyplasstruktur, dersom det ikke er et uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass.

Avinor er i ferd med å foreta betydelige **investeringer** for å tilpasse flyplassene til revidert forskrift om utforming av store flyplasser.

Regjeringen vil sikre et godt tilbud på **kortbanenettet** når det gjelder flystørrelse, kvalitet på flyene, avganger og sikkerhet. Rutetilbudet i det regionale flyplassnettet blir opprettholdt gjennom statlig kjøp av flyrutetjenester etter anbud. Staten kjøper flyrutetjenester for 475 millioner kroner i 2007. For å redusere prisforskjeller på regionale flyruter som omfattes av statlig kjøp av tjenester og kommersielle flyruter er **maksimaltakstene satt ned med 20 prosent** i nytt anbud for Finnmark og Nord-Troms.

Regjeringen ønsker ikke å endre den overordnede organiseringen av Avinor eller tilknytningsformen til staten. I samarbeid med ledelsen og de ansatte er organiseringen av Avinor evaluert, med sikte på best mulig ivaretagelse av samfunns-

syn, spesielt flysikkerhet. Evalueringen viser at hensynet til flysikkerheten er tilfredsstillende ivarettatt innen dagens organisering og med dagens tilknytningsform til staten.

Gode posttjenester i hele landet

Gjennom opphevelsen av vedtaket om å avvikle Postens **enerett** har regjeringen lagt grunnlaget for å opprettholde likeverdige tilbud av posttjenester til lik pris (**enhetsporto**) i hele landet, herunder seks dagers omdeling og mest mulig like tjenester ved postkontor og Post i butikk. Iverksettingen av EU-direktivet om liberalisering av postmarkedet er utsatt.

Posten har tidligere bare rapportert **framføringskvalitet** på nasjonalt nivå. For å styrke arbeidet med en jevnere kvalitet på posttjenestene over hele landet, har regjeringen sørget for at det nå gjennomføres **regionale målinger** av framføringstiden for posten.

Posten Norge AS er i 100 prosent **statlig eie**, og regjeringen vil ikke fremme forslag om å delprivatisere virksomheten.

Digital allemannsrett

Regjeringen vil gi hele landet tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007. Det er i 2007 bevilget 377 millioner kroner til bredbåndsformål. Å sikre et godt bredbåndstilbud reduserer avstandsulempen, bedrer vilkårene for næringslivet og gjør det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester.

Regjeringen vil legge til rette for utbygging av mobilnettet i de områder der dekningen i dag er for dårlig. Samferdselsdepartementet har løpende dialog med mobiloperatørene med sikte på å bedre dekningen.

Aktiv europapolitikk

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk og vil offensivt ivareta norske interesser overfor EU. Regjeringen ønsker å videreutvikle et tett samarbeid mellom Norge og de andre landene i Europa.

Innenfor samferdselsområdet er det blant annet opprettet et **samarbeidsprosjekt om trafikksikkerhet** mellom Norge og Litauen. Regjeringen har i forbindelse med EUs arbeid med **liberalisering av postmarkedet**, fremmet norske synspunkter og interesser i saken. Fra norsk side er det fremført at postmarkedet ikke bør liberaliseres ytterligere, til skade for posttjenestene i distriktene og for små og mellomstore bedrifter. Liberaliseringen av postmarkedet i EU er foreløpig utsatt. Regjeringen har fått gehør i EU for at det er nødvendig å videreføre ordningen med å finansiere driften av de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene med overskudd fra de lønnsomme lufthavnene. Dette er viktig for å opprettholde **et spredt lufthavnnett** i Norge.

EU har vedtatt en **minstepris på mobiltelefonsamtaler til utlandet** (internasjonal roaming). Reglene vil også gjelde for norske mobiloperatører og bidra til lavere priser for norske mobilkunder. Regjeringen har gjennom påvirkning av arbeidet med EUs nye **Kollektivforordning** oppnådd høyere terskler for plikt til konkurranseutsetting og rett til nasjonal lovgivning om vilkår som ved virksomhetsoverdragelse når anbud tas i bruk.

Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Trykk: DSS - 07/07 - 2000

