



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Nasjonal transportplan 2010–2019

Kortversjon





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Nasjonal transportplan 2010–2019

Kortversjon



Forord

Våren 2009 la regjeringa fram Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 16 (2008–2009). 11. juni vart planen handsama i Stortinget som i all hovudsak slutta seg til innhaldet.

Nasjonal transportplan handlar om noko så enkelt og så vanskeleg som korleis me dei neste ti åra skal ruste opp infrastrukturen i landet vårt. Det handlar om å gjere kvardagen enklare for folk, om å betre miljøet, gjere samfunnet meir inkluderande og tilgjengeleg for alle og styrkje næringslivets konkurransekraft.

Regjeringa vil ta heile landet i bruk. Me vil utnytte naturressursane våre. Me vil skape nye arbeidsplassar. Me vil gje folk fridom til å velje kvar dei vil bu. Me vil leggje til rette for velferd. Me vil ha levande lokalsamfunn i bygd og by. Alt dette krev modernisering av vegane, jernbana, luftfarten og farleiene langs kysten.

Regjeringa meiner det er riktig å bruke dei store pengane til å løyse dei store fellesoppgåvene. Heilt sidan me kom til makta i 2005 har me styrkt satsinga på samferdsel, mellom anna fordi dette er viktig for å styrkje den langsiktige verdiskapingsevna i landet vårt.

NTP signaliserer ein auke i rammene på 100 milliardar kroner i høve til NTP 2006–2015, det vil si ein auke på heile 45 prosent.

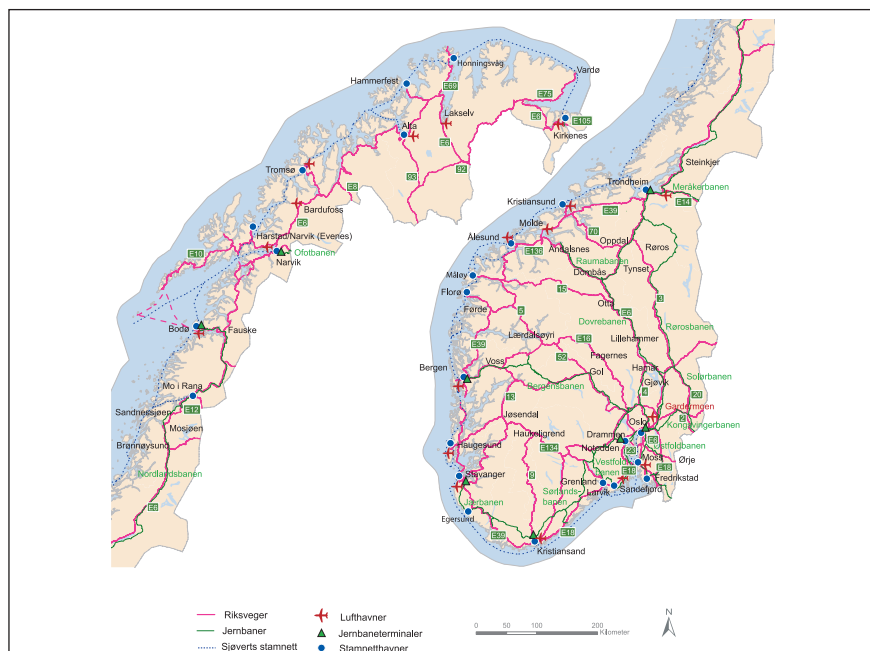
Det taktskiftet som har vore i samferdselspolitikken gjer at den store auken regjeringa varslar for dei neste ti åra kjem på toppen av eit allereie historisk høgt nivå. Eg er stolt av det me har fått til og meiner det over tid må satsast på samferdsel på ein heilt annan måte enn før. Det er nettopp dette den nye nasjonale transportplanen legg opp til.

Samferdselsminister (Sp)

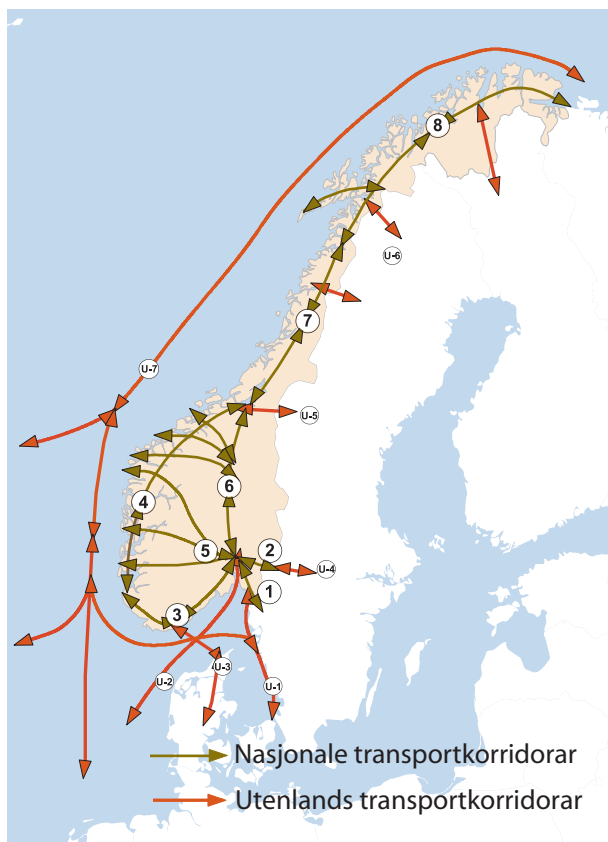


Nasjonal transportplan: Kva er det?

Nasjonal transportplan (NTP) er ei stortingsmelding om hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk dei neste 10 åra. NTP blir lagt fram kvart fjerde år. NTP 2010–2019 er den tredje samla nasjonale transportplanen. NTP presenterer måla for transportpolitikken og korleis regjeringa vil oppnå desse. NTP er vidare ei oversikt over prioritering av midlar til jernbane, vegar og farleiene til sjøs i ein tiårs periode, med størst vekt på dei fire første åra. Midlane er fordelte mellom drift og vedlikehald av infrastrukturen, større investeringsprosjekt og andre tiltak, til dømes rassikring. Prioriteringa av tiltaka er gjort etter at det er gjort faglege vurderingar av behov og nytte som ligg føre i åtte ulike transportkorridorar i Noreg. Målet er at NTP skal være ein heilskapleg styringsreiskap for utviklinga av transportsektoren. NTP skal bidra til meir effektiv bruk av ressursane, styrkje samspelet mellom transportformene og bidra til at vi når dei måla vi set oss for transportsektoren.



Det nasjonale transportnettet – alle transportformer

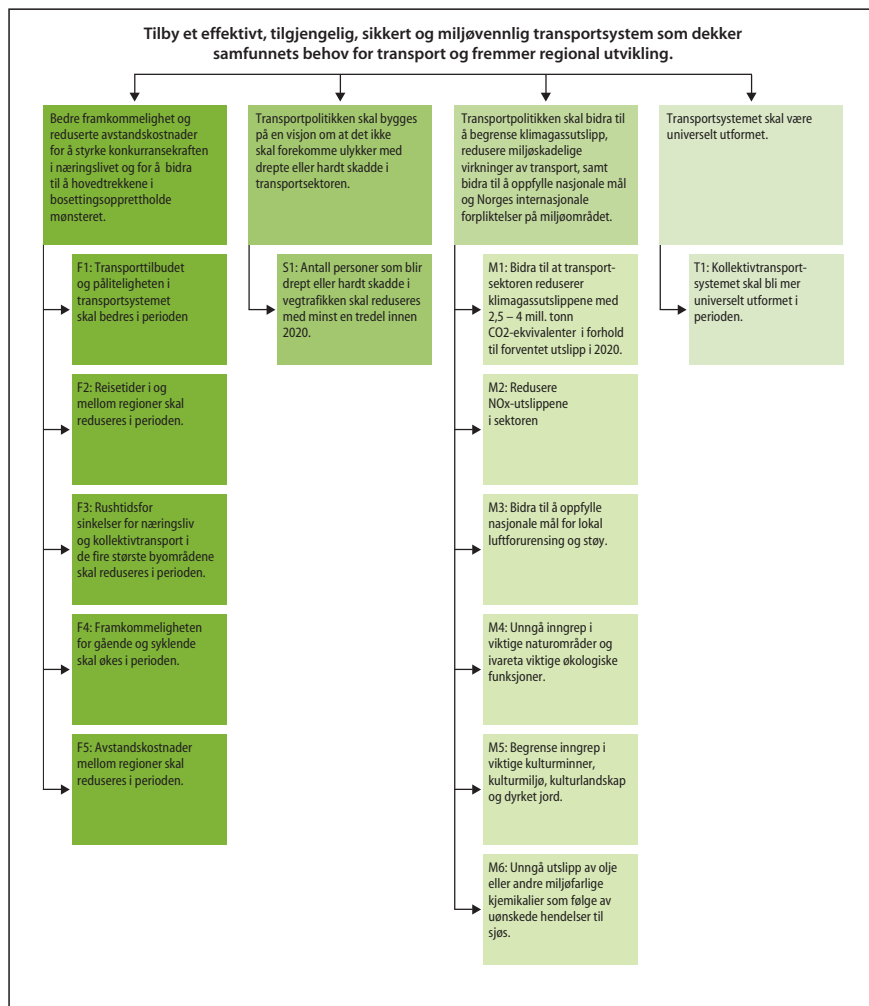


Transportkorridorane innlands og til utlandet

Kva for mål har regjeringa for transportpolitikken?

Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og fremjar regional utvikling.

Regjeringa har i NTP lagt vekt på ein god balanse mellom dei fire hovudinnsatsområda framkome og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming.



Målstrukturen i NTP 2010–2019

Utfordringer

Utfordringane for den vidare utviklinga av transportsystemet er mellom anna knytt til:

- Over tid har vi fått eit auka gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen.
- Framleis blir alt for mange drepne og hardt skadde i vegtrafikken.
- Ei fullt ut universell utforming av kollektivsystemet.

- Geografien i Noreg og lokaliseringa av næringslivet gjer næringslivet svært transportintensivt. Regional utvikling og eit konkurransedyktig næringsliv krev ei målretta satsing på tiltak som gir betre framkome og eit meir stabilt transportsystem.
- Det er store klima- og miljøutfordringar i transportsektoren.
- Rasfare er ei stor utfordring på delar av veg- og jernbanenettet.
- Betre tryggleik og framkomst for skipstrafikken i norske farvatn og utvikling av effektive hamner.

Denne situasjonen er eit resultat av forsømt innsats over mange år under skiftande regjeringar. Regjeringa starta ein snuoperasjon etter valet i 2005, og har for perioden 2006–2009 meir enn oppfylt planramma i førre NTP. Sjølv med dette taktskiftet i transportpolitikken, står framleis mykje ugjørt.

Ein betre infrastruktur – 100 milliardar meir!

Transportinfrastrukturen byggjer og bind landet saman. Betre transportinfrastruktur er difor eit viktig verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga.

Regjeringa har difor auka planramma i NTP 2010–2019 med 100 milliardar kroner i høve til planramma for NTP 2006–2015, som blei vedteken av Stortinget i 2004. Auken er samla på 45 prosent. Samla økonomisk ramme for planperioden blir etter dette 322 milliardar kroner. Denne satsinga speglar regjeringa sin vilje til å utvikle framtidsretta infrastruktur.

Rammefordeling statlege midlar. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2009-kr

	NTP 2006–2015	Saldert budsjett 2009	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Jernbanelivet	5 824	7 000	8 783	9 501	9 214
Vegføremål ¹	15 749	16 865	20 583	22 757	21 888
Kystverket	614	703	1 010	1 136	1 085
Sum	22 187	24 568	30 376	33 394	32 187

¹ Inklusiv midlar som vil inngå i rammetilskotet til fylkeskommunane og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane.

Samanlikna med NTP 2006–2015 blir gjennomsnittleg årleg auke i planperioden 2010–2019 slik:

- Vegformål med 6 139 millionar kroner (eller 39 prosent).
- Jernbanelivet med 3 390 millionar kroner (eller 58 prosent).
- Kystverket med 471 millionar kroner (eller 77 prosent).

Regjeringa vil fase satsinga så raskt som mogleg inn i økonomien, men innanfor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set.

Regjeringa vil i tillegg imøtekomme lokal vilje til å nytte bompengar for å framskünde utbygging av vegnett, kollektiv infrastruktur og til å støtte drift av kollektivtransport. Om lag 60 milliardar kroner i bompengar kan kome i tillegg til dei statlege midlane.

Når dei mange tiltaka i NTP blir sett ut i livet skal folk og næringsliv kome raskare og lettare fram. Midlane skal brukast på ein måte som utviklar gode lokalsamfunn og fremjar næringsutvikling og verdiskaping i alle delar av landet.

Om forvaltningsreforma:

Regjeringa har gjennom forvaltningsreforma lagt til rette for eit sterkare folkestyre og demokrati på lokalt og regionalt nivå gjennom ei desentralisering av myndigheit. Forvaltningsreforma legg òg til rette for ei meir samordna og effektiv offentleg forvaltning.

På transportområdet betyr reforma at ansvaret for dei riksveggar som ikkje er stamveggar blir overført til fylkeskommunane frå 1. januar 2010.

Fylkeskommunane vil med dette overta ansvaret for om lag 17 000 km av dagens riksvegnett og blir den nye store vegeigaren i Noreg.

Fylkeskommunane vil etter overføringa ha ansvar for eit vegnett på om lag 44 000 kilometer, medan det statlege vegnettet vil vere på om lag 10 000 kilometer. Fylkeskommunane vil frå same dato overta ansvaret for 77 riksvegferjesamband.

Det er, og vil også etter innføringa av forvaltningsreforma, framleis vere eit statleg ansvar å gjere fylkeskommunane i stand til å utføre sine pålagde oppgåver, gjennom å sikre fylka tilstrekkelege økonomiske rammer.

Regjeringa har i Kommuneproposisjonen for 2010 lagt fram det økonomiske opplegget på transportområdet i samband med forvaltningsreforma. Regjeringa har her lagt til grunn at fylkeskommunane sine rammer blir auka med om lag 7 milliardar kroner. Dette er 1 milliard kroner meir enn det som blir overført til rammetilskotet frå Samferdselsdepartementet sitt budsjett. Dette betyr ein auke på 1 milliard kroner i høve til løyvingnivået i 2009 til dette vegnettet.

Fylkeskommunane vil òg få tilgang til ei rentestønsordning med ramme på 2 milliardar kroner årleg. I NTP er det varsla at det årleg skal brukast 500 millionar kroner på rassikring på det fylkeskommunale vegnettet. Dette kjem i tillegg til dei overførte midlane og veksten i dei frie inntektene.

Viktige prioriteringar:

- Ein vesentleg auke av vedlikehaldet – for betre å ta vare på eksisterande infrastruktur.
- Eit løft i satsinga på store riksvegsinvesteringar, med ein gjennomsnittleg årleg auke på 80 prosent samanlikna med NTP 2006–2015. Riksvegane bind saman

landsdelar og regionar og knyter Noreg til utlandet, samstundes som dei har viktige regionale og lokale oppgåver. Regjeringa legg vekt på god regional fordeling av midlane for å utvikle levedyktige lokalsamfunn og stimulere til næringsutvikling i alle delar av landet.

- Ei ny rentestønadsordning med ei ramme på 2 milliardar kroner årleg til transporttiltak i fylka. Dette gjer det mogeleg for fylka å auke satsinga på transportinfrastrukturen.
- Betydeleg satsing på store jernbaneinvesteringar, med ein gjennomsnittleg årleg auke på om lag 2 milliardar kronar samanlikna med NTP 2006–2015. Regjeringa legg opp til ei konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold- og Dovrebana. På Østfoldbana vert nytt dobbeltspor på strekninga Oslo–Ski prioritert.
- Fleire kryssingsspor og auka terminalkapasitet vil gi ei tilnærma doubling av godskapasiteten på jernbana. Vidare blir vegtilknytning til viktige stamnetthammer og andre knutepunkt prioritert. Dette vil bidra til å redusere veksten i godstransport på veg.
- Auka satsing på rassikringstiltak på veg til 1 milliard kroner årleg. Dette er viktig for å sikre næringsliv og folk flest trygge og føreseielege transportar i heile landet.
- Betre tilbod i ferjedrifta med betre kapasitet og frekvens medverkar til utvikling av vekstkræftige regionar.
- Ei kraftig satsing på sikrare vegar. Innsatsen er mellom anna knytt til bygging av midtrekkverk, gang- og sykkelveggar og tiltak for universell utforming. Satsing på trafikksikkerheitstiltak vil redusere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken.
- Maritime trafikksentralar blir fornya for å sikre at sjøtryggleiken framleis skal halde eit høgt nivå. Vidare vil Kystverket sine farty bli skifta ut, noko som vil bidra til meir effektiv drift.



- Sterk satsing på tiltak i farleier og fiskerihamner som vil medverke til ein sikrare og meir konkurransedyktig sjøtransport og styrkt næringsutvikling langs kysten.
- Brukarfinansieringa av navigasjonsinstallasjonar (kystgebyret) og årsavgift for hamnetryggleik blir fjerna. Dette utgjer ein avgiftslette på om lag 115 millionar kroner årleg for sjøtransporten.

Med den kraftige auken i løyvingane blir det endå viktigare å bruke ressursane i sektoren mest mogeleg effektivt. Meir til vedlikehald, rasjonell gjennomføring av utbyggingane og store prosjekt med eigen post på statsbudsjettet vil bidra til dette.

Korleis vil folk merke desse prioriteringane?

Den kraftige satsinga på betre infrastruktur gir god måloppnåing. Regjeringa sine prioriteringar vil m.a.:

- Korte ned reisetidene. Vinsten blir størst på strekningane E6/E136 Oslo–Ålesund, E39 Bergen–Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø–Tromsø og E6 Oslo–Trondheim. På alle desse strekningane vil reisetidene bli redusert med om lag ein halv time. Den samla reisetida på kyststamvegen E39 Stavanger–Trondheim blir redusert med om lag ein time.
- Gi fleire tog i rute. Togforseinkingane skal halverast frå dagens nivå.
- Talet på drepne eller hardt skadde i trafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Tryggleiken for dei andre transportformene skal oppretthaldast.
- Legge til rette for at hamnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt.
- Gi betre tilhøve for gåande og syklande ved at det blir bygd om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg. Når fleire vel å gå eller sykle, oppnår ein vinstar for miljø og folkehelse.
- Bidra til at klimamålet for transportsektoren blir nådd i løpet av planperioden. Gjennom transportpolitikken blir det gjort viktige grep for å få utsleppa ned, mellom anna gjennom godsstrategien for jernbane, tiltak for å styrkje sjøtransporten, tiltak for gåande, syklande og kollektivtransport.
- Gi eit meir universelt utforma og tilgjengeleg transportsystem. På stamvegnettet vil nærare 100 knutepunkt og 1 500–2 000 av totalt 6 500 haldeplassar bli oppgradert til ønskt standard. For jernbanen vil det bli prioritert å oppnå tilgjenge for alle til dei fleste stasjonane og universell utforming av dei mest trafikkunge knutepunkta.

Luftfarten sin infrastruktur er sjølvfinansierande og ligg ikkje inne i dei økonomiske rammene for NTP. Staten skal framleis ha eit overordna ansvar for å tilby ein landsomfattande infrastruktur gjennom eigarskapen i Avinor AS. Dagens lufthamnstruktur skal oppretthaldast med mindre det er lokale ønske om å leggje ned ei

lufthamn. Regjeringa vil sikre at Avinor får rammevilkår som gjer selskapet i stand til å løyse oppgåvene selskapet er sett til å vareta. Det skalandleggjast areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen, utan at dette er noko vedtak om å byggje ei tredje rullebane.

Eit sikkert transportsystem

Regjeringa vil føre vidare nullvisjonen for transporttryggleiken.

Ulykkesrisikoen i vegtrafikken i Noreg er låg samanlikna med mange andre land, men trafikkulukker er likevel eit alvorleg samfunnsproblem. NTP set som mål at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal reduserast med minst ein tredel i forhold til gjennomsnittleg tal på drepne eller hardt skadde i åra 2005–2008. Dette er om lag same reduksjon dei neste ti åra som i dei føregåande tjue.

Innsatsen for ein betre trafiktryggleik må trappast opp hjå fleire aktørar. Det vil vere avgjerande at måla blir oppfatta forpliktande for alle sentrale aktørar i trafiktryggleiksarbeidet. Dette omfattar Statens vegvesen, politiet, skuleverket, helsestyresmaktene, lokale og regionale styresmakter, Trygg Trafikk og andre frivillige aktørar.

Trafiktryggleiksmålet blir reflektert i ei offensiv satsing på målretta trafiktryggleikstiltak over heile landet og nær 50 prosent auke i lengda på firefelts veg i område med høg trafikk. I tillegg vil innsatsen til trafikant- og køyretyretiltak og drift og vedlikehald bli auka. Tiltak retta mot møteulukker, som midtrekkverk, breitt sperreområde eller midtmarkering, blir lagt størst vekt på, i tillegg til siderekkeverk og andre tiltak mot utforkøyringsulukker.

Innan drift og vedlikehald vil oppgåver som dreier seg om trafiktryggleik bli prioritert. Strekningar med mange og alvorlege ulukker vil bli følgd særleg opp. Vinterdrifta som omfattar brøyting, salting og strøing er spesielt viktig for trafiktryggleiken.



Regjeringa vil vidare styrkje trafikantretta tiltak overfor høgrisikogrupper og risikoåtfærd, gjennom opplæring, informasjon og meir effektive og målretta kontrollar.

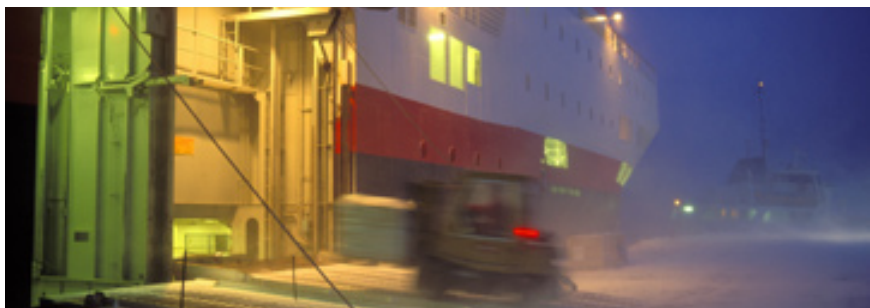
Ny teknologi (intelligente transportsystem - ITS) i køyrety og i vegsystemet elles kan være med på å redusere talet på trafikkulukker. Regjeringa vil leggje til rette for at dette potensialet kan utnyttast.

Regional utvikling og eit betre transporttilbod til folk og næringsliv i heile landet

Transport er ein viktig føresetnad for busetnad, næringsutvikling og ressursutnytting. Regjeringa vil føre ein differensiert transportpolitikk der dei ulike delane av transportsektoren blir sett i samanheng, og der ein legg vekt på sterkare differensiering mellom by og land. I byane og pendlingsomlandet rundt skal det satsast sterkare på gode kollektivløysingar og jernbane – samstundes som det saman med lokale styresmakter blir arbeidd for ein betre og meir samordna areal- og transportpolitikk og andre tiltak som kan bidra til å redusere bruken av privatbil. Veksten i dei statlege vegløyvingane blir størst i dei delane av landet der det er få alternativ til privatbilen.

Regjeringa legg fram ein offensiv og breitt samansett strategi for å styrkje framkome for næringsliv og samfunn. Dette omfattar dels tiltak for betre utnytting av det noverande transportsystemet, og dels tiltak for auka kapasitet i lys av venta vekst i transportbehovet.

Sterk satsing både på drift og vedlikehald og på nye utbyggingsprosjekt skal gjere transportsystemet meir påliteleg, redusere reisetida og avtandskostnader på viktige riksvegruter og jernbanestrekningar. Tilhøva for gåande og syklande vil bli betre gjennom sterk satsing på gang- og sykkelveggar.



Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden vil gjere at avstandskostnadane blir redusert.

Regjeringa vil leggje betre til rette for at avviklinga av daglege arbeidsreiser skal skje på ein enkel, effektiv og miljømessig forsvarleg måte både for den enkelte og for samfunnet. I dei store byområda er regjeringa sin klare ambisjon å få fleire til å reise kollektivt gjennom ein kombinasjon av betre kollektivtilbod og restriksjonar på personbilbruken.

Regjeringa vil leggje til rette for likeverdige levekår i heile landet og arbeide for å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret. Regjeringa legg opp til ei særleg satsing i distrikt med stor avstand til større marknader, nedgang i folketal eller omstruktureringar i nærings- og arbeidslivet. Samstundes skal aktuelle distrikts- og regionalpolitiske tiltak medverke til ei balansert utvikling mellom by og land.

Regjeringa vil leggje til rette for ein sikker, miljøvennleg og effektiv luftfart. Dei regionale lufthamnene og det regionale flytilbodet spelar ei viktig rolle i å halde oppe sysselsetting og busetnad i alle delar av landet. I delar av Noreg er det regionale flytilbodet òg naudsynt for at folk skal kunne nytte servicetilbod som ikkje finst i nærleiken.

Om høgfarts jernbane.

Regjeringa har i inneverande planperiode gjennomført eit omfattande utgreiingsarbeid for å undersøke potensialet for å byggje og drive eit høgfarts jernbanenett i Noreg, men mykje står att før ein kan ta endeleg stilling. Eit breitt fleirtal i Stortingets har slutta seg til vidare utgreiing med sikte på utbygging av slike baner. Det er viktig å få på plass eit godt fagleg grunnlag slik at regjering og Storting kan ta stilling til denne saka i samband med neste NTP.

I NTP er det prioritert å byggje eit kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-triangelet. Denne satsinga vil vere eit godt grunnlag for ei eventuell seinare utbygging av høgfarts jernbanenett i Noreg. Det vil difor bli gjort konkrete vurderingar om konseptet for fleire av dei nye utbyggingsprosjekta for å leggje betre til rette for høgfarts jernbanenett.

Regjeringa vil betre framkome og pålitelegheit i vegsystemet i planperioden. Det føreset meir målretta innsats, mellom anna for å redusere tida på dei viktigaste strekningane for næringstransportane. Forseinkingar som følgje av kolonnekøyring eller vinterstengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Vinterdrifta av vegane skal vere eit satsingsområde for Statens vegvesen i planperioden.



Auka rassikring er eit viktig tiltak for å gjere transporten meir påliteleg og trygg, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Regjeringa legg opp til svært sterk satsing på rassikringstiltak i planperioden.

Om turistveggar

18 turistveggar frå Varanger i nord til Jæren i sør skal stå fram som fullverdige internasjonale turistattraksjonar innan 2016. Det gode samspelet mellom vegen og landskapet, saman med nyskapande arkitektur på utsiktspunkt og rasteplassar, skal gi opplevingar til glede for turistane. Det overordna målet er å styrkje næringsliv og busetnad i distrikta. For å oppnå raskare gevinst av turistvegsatsinga skal prosjektet marknadsførast som eit samla reiselivsprodukt allereie frå 2012, i tråd med regjeringa sin reiselivsstrategi "Verdifulle opplevingar".

Godstransportstrategi

I lys av eit aukande transportbehov i åra framover har regjeringa i NTP ein gods-transportstrategi med følgjande hovudelement:

- Sektoreffektivisering og betre utnytting av fortrinna til dei ulike transportmidla.
- Tiltak for overføring av transport frå veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinerte transportar.

Den kraftige auken av midlar til utbygging, drift og vedlikehald av vegar, jernbane, farleier og annan infrastruktur, er det viktigaste verkemidlet i regjeringa sin godstransportstrategi. Investeringsprogrammet vil bidra til å redusere næringslivets transportkostnader med 31 milliardar kroner over 10-årsperioden. For å få maksimal måloppnåing blir infrastruktursatsinga kombinert med bruk av avgifter og andre økonomiske verkemiddel, modernisering av regelverk, nye samarbeidsfor-

mer og organisering, i tillegg til utvikling og bruk av ITS og ny transportteknologi. Ei systematisk vidare utvikling av kunnskapsgrunnlaget gjennom FoU er òg ein del av godstransportstrategien.

Dei strategiske hovudgrepa for godstransport på jernbane er å vidareutvikle dei «tunge» banestrekningane, med særleg vekt på bygging av fleire kryssingsspor og å utvide kapasiteten og effektivisere verksemda i knutepunktterminalane. Regjeringa legg vidare opp til betre tilgang til dei store godsterminalane.

Regjeringa vil bidra til at sjøtransport kan ta meir av godstransporten. For å oppnå dette, må hamner, reiarlag og andre aktørar i transportmarknaden samarbeide nært med vareeigarane for å utvikle gode sjøtransporttilbod. Dette må samordnast godt med offentleg tilrettelegging for sjøtransporten. Den nye lova om hamner og farvatn vil vere eit juridisk rammeverk som legg til rette for at hamnene kan utvikle seg til logistikknutepunkt.

Regjeringa vil fjerne kystgebyret og årsavgifta for hamnetryggleik. I eit meir langsiktig perspektiv vil regjeringa vurdere om det er tenleg å redusere også andre gebyr- og avgiftselement. Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med ein gjennomgang av lostenesta. Det blir mellom anna lagt opp til at det skal bli enklare å få farleibeviss slik at fleire skipsførarar kan segle utan los. Dette vil innebere reduserte kostnader for sjøtransporten. Stamnetthamnene vil bli knytt til riksvegnettet og stamnettet til sjøs.

Sjølv om det er eit mål at jernbane og sjø skal ta større delar av veksten i godstransportmarknaden, er det regjeringa si vurdering at vegtransport framleis vil vere hovudtransportforma i innanlands godstransport og distribusjon; i store og små lokalsamfunn, i regional transport og i hovudårene der det ikkje ligg føre



alternativ. Regjeringa vil difor styrkje kapasitet, effektivitet, framkome og tryggleik for vegtransporten. Eit døme på dette er arbeidet med å sikre E16 som vintersikker veg mellom Vest- og Austlandet.

Eit berekraftig transportsystem

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense dei negative verknadene transport har på miljøet. Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forpliktingar på miljøområdet.

Regjeringa vil oppnå dette gjennom å:

- Sikre at CO₂-avgifta på drivstoff minst svarer til prisen på internasjonale utsleppskvotar.
- Stimulere til auka sjøtransport når denne er eit klimavenleg alternativ.
- Satse på jernbana, noko som vil leggje til rette for å redusere personbilbruk og føre meir gods over på bane.
- Doble midlane til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Midlane er reservert byområde som inngår avtalar med staten om bruk av verkemiddel som gir redusert biltrafikk. Auken kjem på toppen av ei dobling av ordninga i 2009.
- Bidra til meir miljøvenleg byutvikling ved å styrkje fokuset på arealplanlegging i samband med belønningsordninga og bypakkeprosessane.
- Auke forskingsinnsatsen.
- Stimulere til å fase inn køyrety med låge eller ingen utslepp.
- Arbeide for effektiv internasjonal regulering av utslepp av drivhusgassar frå luftfart og skipsfart.

25 prosent av klimagassutsleppa i Noreg i 2007 kom frå transportsektoren. Dei siste tiåra har det vore kraftig vekst i klimagassutslepp frå sektoren. I etterkant av første Nasjonal transportplan har både kunnskapen om klimaendringane, og erkjenninga av at endringane er menneskeskapte auka vesentleg. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldinga) sette regjeringa som mål at eksisterande og nye verkemiddel i transportsektoren skal utløyse ein reduksjon i klimagassutsleppa med mellom 2,5 og 4,0 millionar tonn CO₂-ekvivalentar i forhold til forventa utslepp i 2020.

I NTP tek regjeringa viktige grep for å få ned utsleppa. Jernbanesatsinga, satsing på sjøtransport og tiltak for gåande, syklande og kollektivtrafikk er viktige element. Tiltaka vil ha særleg stor effekt dersom regionale og lokale styresmakter følgjer opp med meir effektiv arealplanlegging og restriksjonar overfor biltrafikken. Tekniske

forbedringar i bil- og flyparken, økonomiske verkemiddel som medverkar til tidlegare introduksjon av meir miljøvennlege bilar og endra forbrukaråttferd, vil vere viktig for å redusere klimagassutsleppa i transportsektoren.

Dersom effektive tiltak også blir gjennomført av regionane og lokale styresmakter, kan dei tiltaka som regjeringa presenterer i NTP og i andre samanhengar vere tilstrekkelege til å nå klimamåla for sektoren. Den største uvissa er kor raskt innføringa av ny teknologi vil skje.

Klimagassutslepp gir same skade uavhengig av kvar dei skjer, mens andre miljøproblem frå transport er langt større i byane enn i meir grønt område. Samstundes er køar og mangel på areal eit særleg byfenomen. Reisetidsmålingar rundt dei fire største byane viser at rushtidsforseinkingane aukar og at rushtidsperioden blir stadig lengre. Dårlig framkome er kostbart både for næringsliv, bilistar og kollektivtrafikanter. I byane vil mindre bruk av bil og ei meir miljøvenleg transportmiddelfordeling gi vinstar langt ut over det ein oppnår av klimagassreduksjonar. Samstundes er det eit stort potensial for eit velfungerande kollektivtilbod og god tilrettelegging for sykkel og gange. Alle desse tilhøva tilseier ein annan og kraftigare verkemiddelbruk på desse områda i byane enn i resten av landet.

Regjeringa vil føre ein transportpolitikk som stimulerer kommunar og fylkeskommunar til å ta i bruk verkemiddel som avgrensar personbiltrafikken og oppmuntrar til bruk av meir miljøvennlege transportformer. Før restriktive verkemiddel kan takast i bruk, må det etablerast eit godt kollektivtilbod.

Prosjektet "Framtidens byer" skal danne grunnlaget for eit forpliktande samarbeid mellom staten og eit utval kommunar. Prosjektet har som hovudmål å redusere klimagassutsleppa i byane, mellom anna frå transport. Alle byområda som kan søkje om midlar frå belønningsordninga er med i "Framtidens byer", og det skal vere ein samanheng mellom denne deltakinga, utforming av bypakkar og fordeling av midlar frå belønningsordninga.



Auka trafikk, høgare fart og utbygging av ny infrastruktur fører òg til tap av matjord og forringing av leveområde for plantar og dyr. Vår handtering av desse utfordringane har mykje å seie for komande generasjonar. Regjeringa prioriterer difor særleg sterk innsats på desse områda. Det er likevel ikkje mogeleg å gjennomføre det omfattande investeringsprogrammet med store vinstar for tryggleik og framkome heilt utan inngrep i viktige naturområde og tap av dyrka jord. Det vil bli gjort mest mogeleg for å avgrense og kompensere for inngrepa i kvart enkelt prosjekt.

Vegtrafikken er den viktigaste årsaka til høge konsentrasjonar av lokal luftforureining. I tillegg bidreg skip til store utslepp i fleire hamner. Luftkvaliteten er dei siste åra betra, og nasjonale mål for lokal luftkvalitet vil truleg bli nådd i perioden.

Det nasjonale støymålet er ikkje fordelt på sektor eller transportmiddel. Vegtrafikken bidreg til 78 prosent av den rekna støyplaga (utandørs støy), og luftfart og jernbane med 4 prosent kvar. Dersom trafikkveksten held fram, vert støymåla krevjande å nå. Målet vil truleg bli nådd for innandørs støy, men for å nå det nasjonale støymålet fullt ut må det utviklast nye og fleire verkemiddel, som mindre støyande bildekk og vegdekke.

Kollektivstrategi

Hovudelementa i regjeringa sin kollektivstrategi er:

- Sterkare fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byane og for kollektivtransport, syklistar og gåande.
- Ei storstilt utbygging av infrastrukturen på jernbane rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim.
- Auka satsing på fornying og vedlikehald av infrastrukturen på jernbana, som vil redusere forseinkingane kraftig.
- Auka setekapasitet og betre tilbod i lokaltogtrafikken.
- Betre reisegarantiar for publikum.
- Støtte opp under lokale initiativ for kjøprising og parkeringsrestriksjonar.



- Trappe opp løyvinga til belønningsordninga i første del av planperioden til det doble samanlikna med 2009.
- I samråd med lokale styresmakter leggje til rette for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse meir på knutepunkt, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringssystem langs vegkant, trafikkregulering, haldeplassiltak og auka kollektivtrafikktilbod.
- I samarbeid med lokale styresmakter fastsetje mål for framkome for kollektivtransport i dei 13 byområda som samarbeider i "Framtidens byer".
- Satsing på informasjonsteknologi for å styre trafikken betre og for å informere trafikantane om gjeldande trafikksituasjon.
- Auka satsing på trafikkleiingssentralar og samarbeid med politiet og lokale styresmakter for å overvake og styre trafikken.
- Auke kollektivdelen på tilbringartenesta til lufthamnene i dei store byområda.
- Prøveprosjektet Kollektivtransport i distrikts-Noreg skal vidareførast.
- Oppfordre til og leggje til rette for samordning av offentlege kjøp av kollektivtransport i regionane.
- Vidareføre arbeidet med ein nasjonal reisepanleggar og felles administrasjon av elektronisk billettering.

Sykkelstrategi

Regjeringa har som mål at sykkeldelen skal aukast frå dagens 4–5 prosent til 8 prosent i planperioden. Det er vidare eit mål at byar og tettstader etablerer samanhengjande hovudnett for sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal arbeide for at 50 prosent av alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedteke ein plan for eit hovudsykkelvegnett innan 2010. Det er om lag 100 slike byar og tettstader i Noreg i dag.



Regjeringa prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høgt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal byggjast 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, av desse vel halvparten i byar og tettstader.

Statlege investeringsmidlar skal prioriterast til dei byområda der fylke og kommunar sjølv bidreg til samanhengjande sykkelnett.

Transport for alle

Regjeringa vil leggje til rette for at transportsystemet så langt som mogeleg skal kunne brukast av alle, utan behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Eit universelt utforma transportsystem vil til dels kunne avhjelpe behovet for individuell tilrettelegging eller særlysingar, og samstundes betre tilgangen til viktige arenaer. Universell utforming er difor viktig for å oppnå likeverd og deltaking i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

All ny infrastruktur skal utformast etter prinsippet om universell utforming. Det er i tillegg eit omfattande behov for oppgradering av haldeplassar og knutepunkt.

Universell utforming er ein integrert del av alle planar for oppgradering og bygging av infrastruktur som blir planlagt og bygd i regi av Statens vegvesen, Avinor og Jernbaneverket. Dei store ressursane som er naudsynt for å få eit fullt ut universelt utforma kollektivsystem gjer at utviklinga må skje gradvis.

Om lag 1 500–2 000 av totalt 6 500 haldeplassar på riksvegnettet vil bli oppgradert til ønskt standard. Haldeplassar med stor trafikk blir oppgradert først.

Jernbaneverket sitt programområde "Stasjonar og knutepunkt" vil medverke til å sikre tilgjenge for alle på svært mange stasjonar og universell utforming av dei mest trafikktinge knutepunktstasjonane. Tiltak knytt til informasjonssystema vil dels skje i samanheng med den fysiske opprustinga av enkeltstasjonar.

I luftfarten er situasjonen betre, men det er framleis utfordringar på fleire lufthamner knytt til dei ulike elementa i reisekjeda frå ein kjem til lufthamna til plassering om bord i flyet. Avinor vil arbeide med å forbetre lufthamnene ytterlegare.

Ferjesambanda blir trafikkert av ferjer som har stor variasjon med omsyn til tilgjenge. Kravet om tilgjenge vil bli innført etter kvart som dei enkelte sambanda blir lyst ut på anbod.

Nærare om investeringsprogrammet

Investeringsprogrammet i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det største løftet for utbygging av transportinfrastruktur i moderne tid. Den samla økonomiske ramma til statlege investeringar i riksveggar, jernbane og farleier for planperioden 2010–2019 er på om lag 128 milliardar kroner. Vidare er det rekna med ytterlegare om lag 60 milliardar kronar frå bompengar.

Samla investeringar i transportkorridorane Mill. 2009-kr

Korridor	Statlege midlar 2010–2013	Statlege midlar 2010–2019	Anna finansiering
1. Oslo–Svinesund/Kornsjø			
Riksveginvesteringar	400	520	200
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	3 070	17 042	
Investeringar i farleier	247	644	
Sum	3 717	18 206	200
2. Oslo–Ørje/Magnor			
Riksveginvesteringar	2 650	5 960	4 200
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	56	56	
Sum	2 706	6 016	4 200
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger			
Riksveginvesteringar	2 600	10 870	15 100
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	8 225	13 593	
Investeringar i farleier	0	102	
Sum	10 825	24 565	15 100
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim			
Riksveginvesteringar	5 200	13 320	10 600
Investeringar i farleier	543	1 053	
Sum	5 743	14 373	10 600
5. Oslo–Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø			
Riksveginvesteringar	3 710	11 680	5 800
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	980	3 181	
Sum	4 690	14 861	5 800

Korridor	Statlege midlar 2010–2013	Statlege midlar 2010–2019	Anna finansiering
6. Oslo–Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy			
Riksveginvesteringar	7 150	17 530	19 500
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	3 194	8 646	
Sum	10 344	26 176	19 500
7. Trondheim–Bodø m/armer til Sverige			
Riksveginvesteringar	1 730	5 710	2 100
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	825	1 945	
Investeringar i farleier	55	470	
Sum	2 605	8 125	2 100
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes m/armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland			
Riksveginvesteringar	2 730	9 330	2 500
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	60	160	
Investeringar i farleier	250	591	
Sum	3 040	10 081	2 500
Programområder jernbane			
Kapasitet / gods, ikkje korridorfordelt	134	380	
Stasjonar og knutepunkt	1 168	3 470	
Tryggleik	696	1 850	
Sum	1 998	5 700	
SUM	45 673	128 103	60 000

I tillegg til store investeringsprosjekt vil regjeringa:

- Auke innsatsen til rassikring på riks- og fylkesvegnettet til 1 milliard kroner per år.
- Satse sterkt på målretta investeringstiltak i vegnettet, særleg for å styrkje trafikktryggleiken i transportkorridorane, universell utforming av knutepunkt og haldeplassar og utbygging av gang- og sykkelvegar.
- Auke innsatsen til bygging av kryssingsspor og andre kapasitetsaukande tiltak for å leggje til rette for ytterlegare overføring av godstransport frå veg til bane.
- Auke investeringane i farleiene kraftig for å sikre trygg og effektiv transport, styrkje næringsutviklinga langs kysten og bidra til auka sjøtransport.

Regjeringa sine prioriteringar inneber auka ressursbruk i alle transportkorridorane for å styrkje kommunikasjonane mellom regionar, landsdelar og sambanda til/frå utlandet. Regjeringa har lagt vekt på god fordeling av midlane mellom korridorane

for å stimulere til næringsutvikling og utvikling av felles bu- og arbeidsmarknads-regionar over heile landet.

Den kraftige veksten i jernbaneinvesteringane vil særleg bli brukt rundt dei største byane og i InterCity-området på Austlandet der persontrafikken med jernbane har sitt største marknadsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til personbil og buss. Dette vil bidra til å dempe veksten i vegtrafikken i dei mest tettfolka områda.

På vegnettet vil regjeringa auke den statlege innsatsen sterkest i distrikta. Dette vil skje dels i form av omfattande satsing på store investeringsprosjekt, omfattande rassikringsinnsats, i tillegg til mindre og målretta investeringstiltak. Det skal framleis investerast betydeleg i hovudrutene til og frå det sentrale Austlandsområdet.

For å styrkje samspelet mellom trafikkslaga med sikte på overføring av transport frå veg til sjø eller bane, vil regjeringa bruke store ressursar mellom anna til terminalutvidingar, kryssingsspor, tiltak i farleier og i innsegling til enkelte stamnetthamner og betre riksvegtilknyttingar til slike hamner og jernbaneterminalar. Døme på slike tiltak er utvidinga av Alnabruterminalen med ny vegtilknytting (E6) og ny vegtilknytting til Sydhamna i Oslo (E18).

Innsatsen i vegsektoren vil føre til at:

- 350 km riksveg blir rusta opp slik at den får «gul midtstripe».
- 230 km riksveg blir bygd ut til firefelts veg.
- 80 km riksveg blir sikra mot ras.
- det byggjast om lag 500 km nye gang- og sykkelveg.
- 750 km riksveg får midtrekkverk og andre mindre trafikksikkerheitsutbetringar.
- 1 500–2 000 av totalt 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet blir oppgradert til ønskt standard for universell utforming.
- 80 km nye kollektivfelt på riksvegnettet blir tatt i bruk.
- om lag halvparten av reisetidsvinstane i Statens vegvesen si stamnettutgreiing, som har eit 30 års perspektiv, blir realiserte.

Innsatsen i banesektoren vil føre til:

- 45 nye kryssingsspor blir bygd ut.
- 144 km nye baner blir bygd, av dette 116 km dobbeltspor.
- Oppetida auker frå 98,5 prosent til 99,3 prosent.
- Store reduksjonar av reisetid i InterCity-området.

Innsatsen i sjøtransporten vil gi:

- Betre tryggleik og framkome for sjøtransporten gjennom 42 farleiprojekt.
- Sterkare næringsaktivitet langs kysten gjennom utbetringar i 20 fiskerihamner.



Store riksveginvesteringar i Nord-Noreg 2010–2019



Store riksveginvesteringar i Sør-Noreg 2010–2019



Store jernbaneinvesteringar i Nord-Noreg 2010–2019



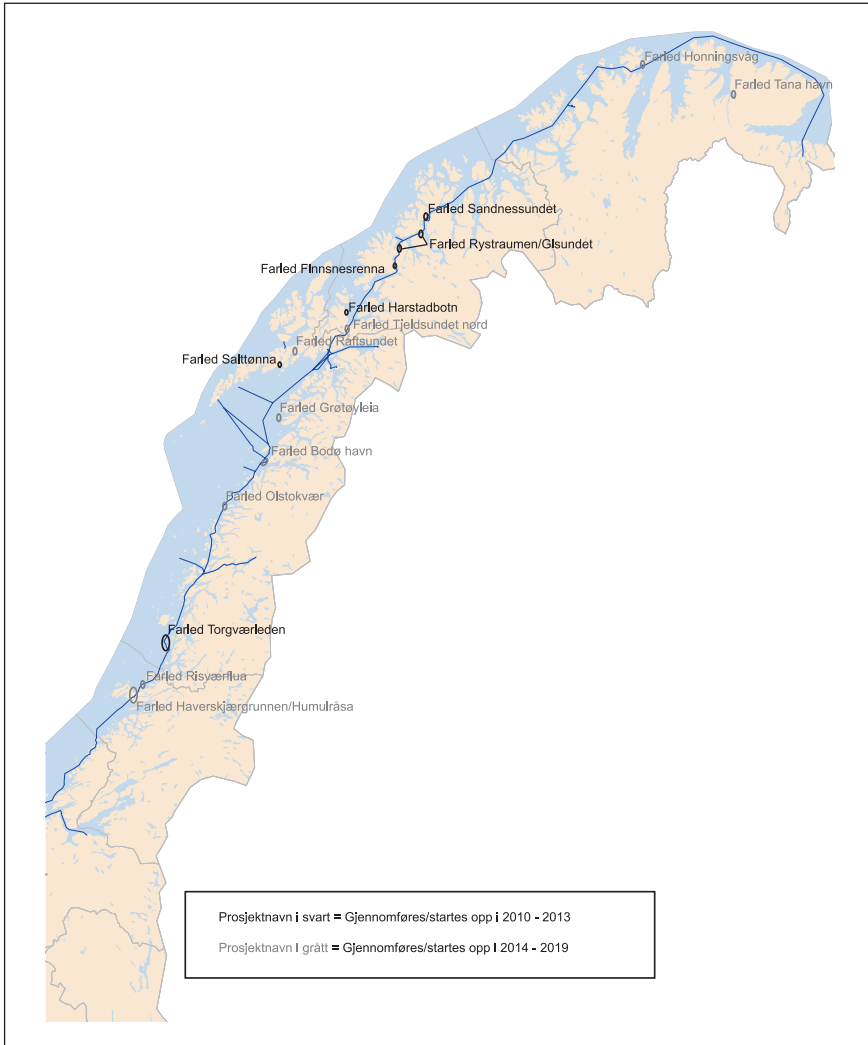
Store jernbaneinvesteringar i Sør-Noreg 2010–2019



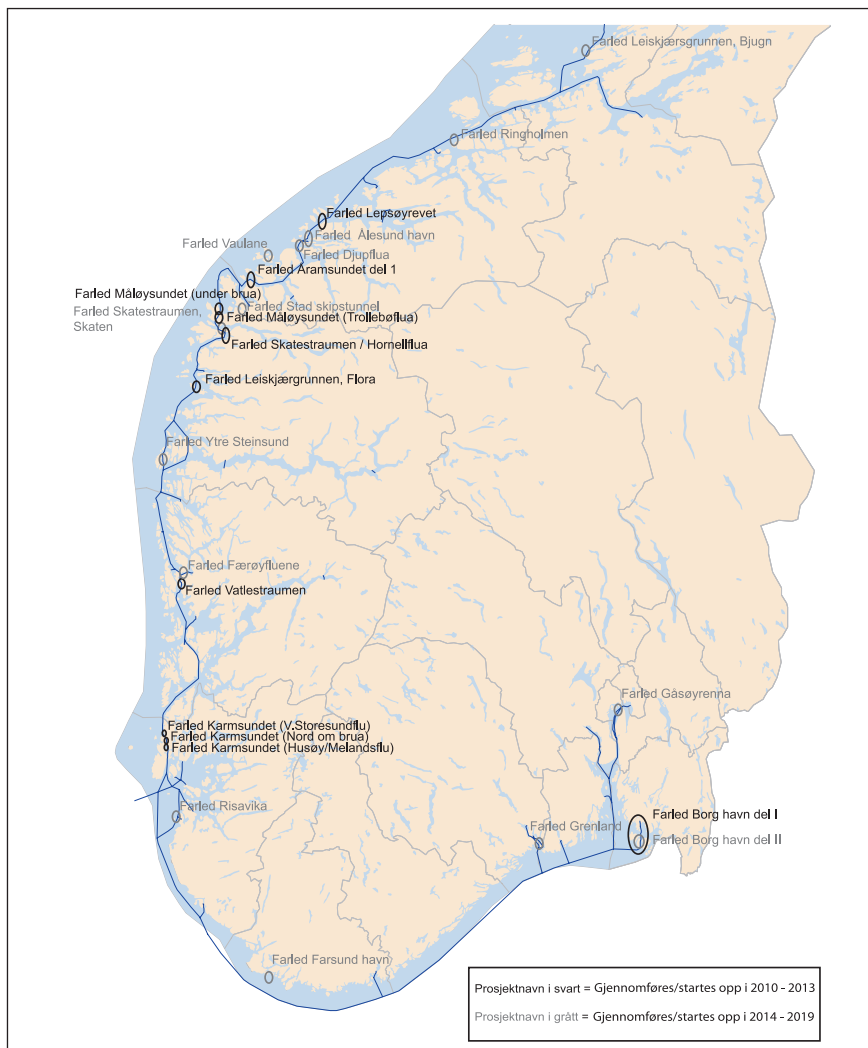
Rassikringstiltak på riksvegnettet i Nord-Noreg 2010–2019



Rassikringstiltak på riksvegnettet i Sør-Noreg 2010–2019



Farleiprojekt Nord-Norge



Farleiprojekt Sør-Noreg

FOTO

Side 3 Liv Signe Navarsete Foto: Svein Erik Dahl, Samfoto

Side 10 Brøyteplog i farta Foto: Bjarne Nygård, Samfoto

Side 12 Bilbelte, ungt par Bilbeltemotiv: Massimo Leardini Bilbelte far/sønn Foto: Statens vegvesen
Bilbeltemotiv: Massimo Leardini

Side 13 Lasting på hurtigruta Foto: Trym Ivar Bergsmo, Samfoto

Side 15 Fra Sohlbergplassen ved Rondane Foto: Carl-Viggo Hølmebakk/Statens vegvesen

Side 16 CargoNet, Godstog Foto: Rune Fossum

Side 18 El-bil Foto: ScandinavianStockPhoto

Side 19 Nationaltheatret stasjon, Oslo Foto: Mimsy Møller, Samfoto

Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Faks: 22 24 27 86

Publikasjonskode: N-0544
Omslagsillustrasjon: Stein Løken
Trykk: 07 Oslo AS - 08/2009 - opplag 1000

