



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2014

Utgiftskapittel: 1300–1380

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



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2014

Utgiftskapittel: 1300–1380

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

Innhald

Del I	Innleiing og oversikt	9	Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	163	
1	Mål og hovudprioriteringar	11	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	163	
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken	11	Kap. 1370 Posttjenester	168	
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2014	14	Kap. 4370 Posttjenester	169	
1.3	Nærare om budsjettforslaget	15	Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	170	
2	Diverse tabellar	20	Kap. 1380 Post- og teletilsynet	170	
			Kap. 4380 Post- og teletilsynet	172	
Del II	Nærmere om budsjettforslaget	23	<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i>	173	
3	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	25	Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde	177	
Programområde 21 Innenlands transport	25		4	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023	179
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	25		4.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017	179
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	26		4.2	Oppfølging av hovudmåla	181
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	29		4.2.1	Framkome	181
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	29		4.2.2	Transporttryggleik	189
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	33		4.2.3	Miljø	192
Kap. 1310 Flytransport	38		4.2.4	Universell utforming	198
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...	39		4.3	Kollektivtransportpolitikk	201
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	39		4.3.1	Utviklinga i kollektivtransporten ..	201
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	40		4.3.2	Tiltak for å styrkje kollektivtransporten	202
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	40		4.3.3	Handlingsplan for kollektivtransport	203
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	41		4.4	Effektivisering i transportetatane og Avinor AS	204
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	41		5	Omtale av særlege tema	205
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	41		5.1	Samfunnstryggleik og beredskap ..	205
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	43		5.2	Nordområdestrategien	206
Kap. 1320 Statens vegvesen	50		5.3	Planlegging og styring av store samferdselsprosjekt	207
Kap. 4320 Statens vegvesen	68		5.3.1	Effektivisering av planprosessane	207
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	68		5.3.2	Ekstern kvalitetssikring	208
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	69		5.4	Konkurransetilhøve og marknad ..	208
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	120		5.4.1	Leverandørmarknaden	208
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	120		5.4.2	Driftskontraktar	210
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	125		5.4.3	Ferjemarknaden	210
Kap. 1350 Jernbaneverket	133		5.5	Likestilling i transportsektoren ...	210
Kap. 4350 Jernbaneverket	155		5.6	Tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder	219
Kap. 1351 Persontransport med tog	156		Forslag	222
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	158				
Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	159				
Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	160				

Tabelloversikt

Tabell 2.1	Bruk av stikkordet «kan overførast» på andre postar enn postgruppe 30–49	20	Tabell 3.19	Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2014	90
Tabell 2.2	Endringar i budsjettet på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2013	21	Tabell 3.20	Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2012	92
Tabell 2.3	Endringar i budsjettet på inntektskapittel etter saldert budsjett 2013	21	Tabell 3.21	Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2013	93
Tabell 3.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan	52	Tabell 3.22	Forslag til fordeling av midler i Miljøpakke Trondheim i 2014 ..	94
Tabell 3.2	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014	56	Tabell 3.23	Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2012	96
Tabell 3.3	Bompenger stilt til disposisjon for investering og totalt innbetalte bompenger	61	Tabell 3.24	Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2013	97
Tabell 3.4	Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt/er aktuelle å vedta i 2013 og 2014	63	Tabell 3.25	Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2014	98
Tabell 3.5	Bindinger knyttet til riksvegsprosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2) ..	64	Tabell 3.26	Jernbaneverket – mål og resultater 2012	128
Tabell 3.6	Fylkesfordeling av rentekompensasjon	66	Tabell 3.27	Utvikling i driftsstabiliteten	130
Tabell 3.7	Endringer i infrastrukturstandard som følge av budsjettforslaget for 2014	67	Tabell 3.28	Oppfølging av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017	134
Tabell 3.8	Post 30 Riksveginvesteringer – forslag 2014	75	Tabell 3.29	Målmatrise 2014	135
Tabell 3.9	Post 31 Skredsikring – forslag 2014	76	Tabell 3.30	Jernbaneinvesteringer på kap. 1350, postene 30 og 31	139
Tabell 3.10	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika – forslag 2014	77	Tabell 3.31	Brukeravgifter for Gardermobanen i 2014	156
Tabell 3.11	Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2014	77	Tabell 3.32	Reiser fordelt på togtilbud med statlig kjøp i 2012	157
Tabell 3.12	Post 37 E6 vest for Alta – forslag 2014	77	Tabell 3.33	Dekningsgrad etter type nett	166
Tabell 3.13	Indikatorer for Oslopakke 3. Resultater i 2011 og 2012	80	Tabell 3.34	Beregning av behovet for statlig kjøp	169
Tabell 3.14	Kollektivreiser i Oslo og Akershus i 2012	84	Tabell 3.35	Ulønnsomme tjenester som inngår i de leveringspliktige tjenestene	169
Tabell 3.15	Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2014–2017	85	Tabell 3.36	Fylkeskommunenes utgifter i 2012 innen samferdselsformål ..	174
Tabell 3.16	Styringsgruppens forslag til fordeling av midler til Oslopakke 3 i 2014, ekskl. jernbane	87	Tabell 3.37	Sentrale data på fylkesvegnettet	175
Tabell 3.17	Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2012	89	Tabell 4.1	Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak for 2014–2017 etter eitt år	179
Tabell 3.18	Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2013	90	Tabell 4.2	Reisetidsgevinstar i minutt på utvalde strekningar på riksvegnettet	182
			Tabell 4.3	Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor	183
			Tabell 4.4	Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet	184
			Tabell 4.5	Tal på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde	185
			Tabell 4.6	Punktlegskap og regularitet for person- og godstransport	185

Tabell 4.7	Punktlegskap og regularitet i pst. for Avinor AS i perioden 2010–2013	186	Tabell 5.5	Tilsette i Jernbaneloverket fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	214
Tabell 4.8	Tal for setekm og togkm i persontogtrafikken pr. toggruppe	187	Tabell 5.6	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneloverket	215
Tabell 4.9	Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida i km/t	188	Tabell 5.7	Tilsette i Post- og teletilsynet fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	215
Tabell 4.10	Punktlegskap for lokaltog i rushtida i prosent	188	Tabell 5.8	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Post- og teletilsynet	216
Tabell 4.11	Framkome for gåande og syklande	189	Tabell 5.9	Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	216
Tabell 4.12	Klimagassutslepp for transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar	193	Tabell 5.10	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet	217
Tabell 4.13	Klimaverknader i CO ₂ -ekvivalentar	194	Tabell 5.11	Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	217
Tabell 4.14	Medverke til å redusere tapet av naturmangfald	197	Tabell 5.12	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn	218
Tabell 4.15	Avgrense inngrep i dyrka jord ...	197	Tabell 5.13	Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	218
Tabell 4.16	Løyvingar til kollektivtransport .	202	Tabell 5.14	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport ..	219
Tabell 5.1	Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	211			
Tabell 5.2	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet	212			
Tabell 5.3	Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjøn, stillingskategoriar og løn	212			
Tabell 5.4	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen	213			

Figuroversikt

Figur 1.1	Økonomiske rammer og årlege løyvingar til jernbane og riksvegnettet i 2002–2013. Mrd. 2013-kr	13	Figur 3.5	Godstrafikk – tonnkilometer og tonn	130
Figur 3.1	Passasjerutvikling ved norske lufthavner	35	Figur 4.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde 2000–2012 og «målkurve» for 2014–2023	190
Figur 3.2	Utvikling i antall flybevegelser ..	36	Figur 4.2	Tal kollektivpassasjerar i byområda (ekskl. jernbane). 1 000 passasjerar	202
Figur 3.3	Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970	47			
Figur 3.4	Persontrafikk – antall personkilometer og antall reiser	129			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2014

Utgiftskapittel: 1300–1380

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

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 27. september 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Regjeringa vil utvikle eit moderne og framtidretta transportsystem som gjer trafikktutviklinga enklare, raskare og tryggare. Dette vil bidra til å styrkje konkurransekrafta for næringslivet, til eit betre bymiljø og til regional utvikling. Ein robust infrastruktur med god standard vil òg betre trafikktryggleiken og gjere at transportsystemet i størst mogleg grad kan nyttast av alle. Regjeringa vil utvikle transportsystemet slik at dei miljøskadelege verknadene av transport blir avgrensa, og bidra til at Noreg blir omstilt til eit lågutslepps-samfunn.

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.

Regjeringas transportpolitikk er trekt opp i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Innsatsen til drift og vedlikehald og utbygging av transportinfrastruktur har auka monaleg over fleire år. Gjennom Nasjonal transportplan 2014–2023 vil regjeringa ytterlegare auke innsatsen for å betre transportsystemet. Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2014 tek utgangspunkt i hovudmåla i Nasjonal transportplan:

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

For å nå måla har regjeringa i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt opp til ei økonomisk ramme på 508 mrd. 2013-kr i perioden. Dette inneber ein

auke av den økonomiske ramma i tiårsperioden med om lag 167 mrd. kr samanlikna med å vidareføre nivået i saldert budsjett 2013. Med forslaget for 2014 har regjeringa starta å fase inn dei auka rammene.

Regjeringa er oppteken av at midlane blir brukt effektivt, og at ein størst mogleg del av ressursane går til investeringar og vedlikehald av transportinfrastrukturen. I Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa lagt til grunn at det skal etablerast eit program for effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Det er sett som krav at dei to etatane skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene i eiga verksemd. Etatane skal i handlingsprogramma peike ut konkrete tiltak for å redusere kostnader. Effektiviseringsarbeidet i dei to etatane skal dokumentere gevinstar som kan brukast til vedlikehald, fornying og investeringar. Tiltaka skal gjennomførast i planperioden.

Det er eit mål at all vekst i persontransport i storbyområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange. Den betydelege innsatsen til utbygging av jernbanen som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan 2014–2023 og innfasinga av nye tog, blir følgt opp og legg til rette for eit vesentleg betre togtilbod. Regjeringa foreslår å auke jernbaneinvesteringane med om lag 3,8 mrd. kr, som er ein auke på 62,8 pst. frå saldert budsjett 2013. Med dette forslaget utgjer investeringane i jernbaneinfrastrukturen 9,9 mrd. kr i 2014. Dei største prosjekta er på InterCity-strekningane, inkludert dobbeltspor Oslo-Ski. I 2014 vil det òg bli starta opp og førebudd nye investeringar. Eitt av dei største planleggingsprosjekta i 2014 er utbyggingsstrategi for InterCity-prosjekta.

Riksvegnettet er prega av høg aktivitet med mange investeringsprosjekt som er sette i gang. Desse vil krevje store løyvingar i 2014. I tillegg foreslår regjeringa start eller førebuande arbeid på fleire nye riksvegprosjekt. Fleire prosjekt på riksvegnettet blir opna for trafikk i 2014. Dette medverkar til å sikre næringsliv og folk flest føreseielege transportar og redusert reisetid.

Skredsikring er eit viktig tiltak for å skape eit betre transportsystem, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Regjeringa følgjer opp Nasjonal

transportplan 2014–2023 med ein kraftig auke i innsatsen til skredsikring. Fornyng og vedlikehald av tunnelar på vegnettet er også prioritert.

For 2014 er det venta at ekstern finansiering av tiltak på riksvegar vil utgjere om lag 9,2 mrd. kr. Av dette stiller bompengeselskapa til rådvelde om lag 9 mrd. kr. Pr. 1. juli 2013 var det 75 bompengeprojekt som enten var i drift eller vedteke bygd.

Spreidd busetnad, lange avstandar og krevjande topografi gjer at luftfarten er viktig i Noreg. 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 halverast innan 2024. 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. I perioden 2005–2012 er talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken redusert med om lag 30 pst., samstundes som det har vore ein trafikkvekst på 12 pst. Det er ei utfordring å halde fram med å redusere talet på drepne og hardt skadde. Utviklinga i perioden januar-august 2013 viser ein auke i talet på drepne samanlikna med same periode i 2012, men er likevel lågare enn gjennomsnittstalet for perioden 2005–2012. Regjeringa vil vidareføre satsinga på tryggleik på vegane. I luftfarten og på jernbane er målet å oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået.

Transportpolitikken skal medverke til å redusere miljøskadelege verknader av transport. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretoyavgifter som har stor verknad på utsleppa. Regjeringa si 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 belønningssordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda auka kraftig i tråd med Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk og klimaforliket.

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 tilgjengelege 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 med 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 ein-skapsporto, noko som kan oppretthaldast m.a. ved å halde fast på Postens einerett for brev under 50 g.

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulemper 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. Den siste dekningsanalysen som er frå 2013, viser at om lag 2 000 husstandar ikkje har noko tilbod om breiband, og at over 99 pst. har tilbod om breiband med 12 Mbit/s. Regjeringa vil halde fram arbeidet, slik at alle husstandar skal få eit tilbod om tilgang til ei breibandsteneste med høveleg minstekvalitet. Post- og teletilsynet vil frå 2014 få ansvaret for å forvalte ei tilskotsordning for breibandsutbygging saman med fylkeskommunane. Regjeringa har som mål å auke den årlege støtta til minimum 150 mill. kr. Dekninga av mobilt breiband vil betrast enda meir ved auksjonen av nye frekvensar i 800 Mhz-bandet, der det er sett krav om minst 98 pst. befolkningsdekning. Prioritet i mobilnettene skal innførast frå 2014.

Regjeringa arbeider vidare med tiltak for å gjere transport- og ekomnetta meir robuste og for å redusere risikoen for at samferdselstenestene sviktar ved uvêr og uventa hendingar.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Den første nasjonale transportplanen blei utarbeidd for perioden 2002–2011. Nasjonal transportplan 2014–2023 er såleis den fjerde transportplanen. Planperioden er 10 år, med hovudvekt på første fireårsperiode. I planen blir det m.a. gjort greie for dei økonomiske rammene for planperioden.

Den første transportplanen hadde ei økonomisk ramme for veg og jernbane på om lag 65 mrd. 2013-kr i perioden 2002–2005. Løyvingane i denne perioden var ikkje tilstrekkelege til å følgje opp planen. I Nasjonal transportplan 2006–2015 blei rammene auka noko. Regjeringa følgde opp

denne planen ved å løyve meir i perioden 2006–2009 enn dei økonomiske rammene tilsa.

Nasjonal transportplan 2010–2019, som regjeringa Stoltenberg II la fram, var ei historisk satsing på veg, bane og sjø. Den samla planramma for perioden var 100 mrd. 2009-kr høgare enn i forrige plan. Regjeringa har overoppfylt planen for perioden 2010–2013. I Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa lagt opp til å trappe opp dei økonomiske rammene ytterlegare. Auken er på om lag 50 pst. frå nivået i saldert budsjett 2013.

Medrekna regjeringa sitt forslag til budsjett for 2014 har løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket samla auka med i underkant av 90 pst. frå 2005 i faste prisar og justert for forvaltningsreforma som innebar at om lag 17 000 km riksvegar blei overførte til fylka.

Satsinga har gitt resultat. Transportsystemet har sidan 2005 blitt vesentleg oppgradert og modernisert. Reisetidsreduksjonar har medverka til å redusere avstandskostnader. Om lag 1 000 km riksveg er opna eller blir bygd, og talet på km firefelts veg er nær dobla. Trafikktryggleiken på veg har i perioden blitt betre. Med forslaget til 2014-budsjett vil det pr. 1. januar 2015 vere 866 km møtefri riksveg. Halvparten er opna etter 2005.

Driftsstabiliteten er betra og har gitt eit meir påliteleg transportsystem. Ei viktig del av innsatsen i transportsystemet har vore knytt til vedlikehald og fornying av ein jernbane som var nedslit-

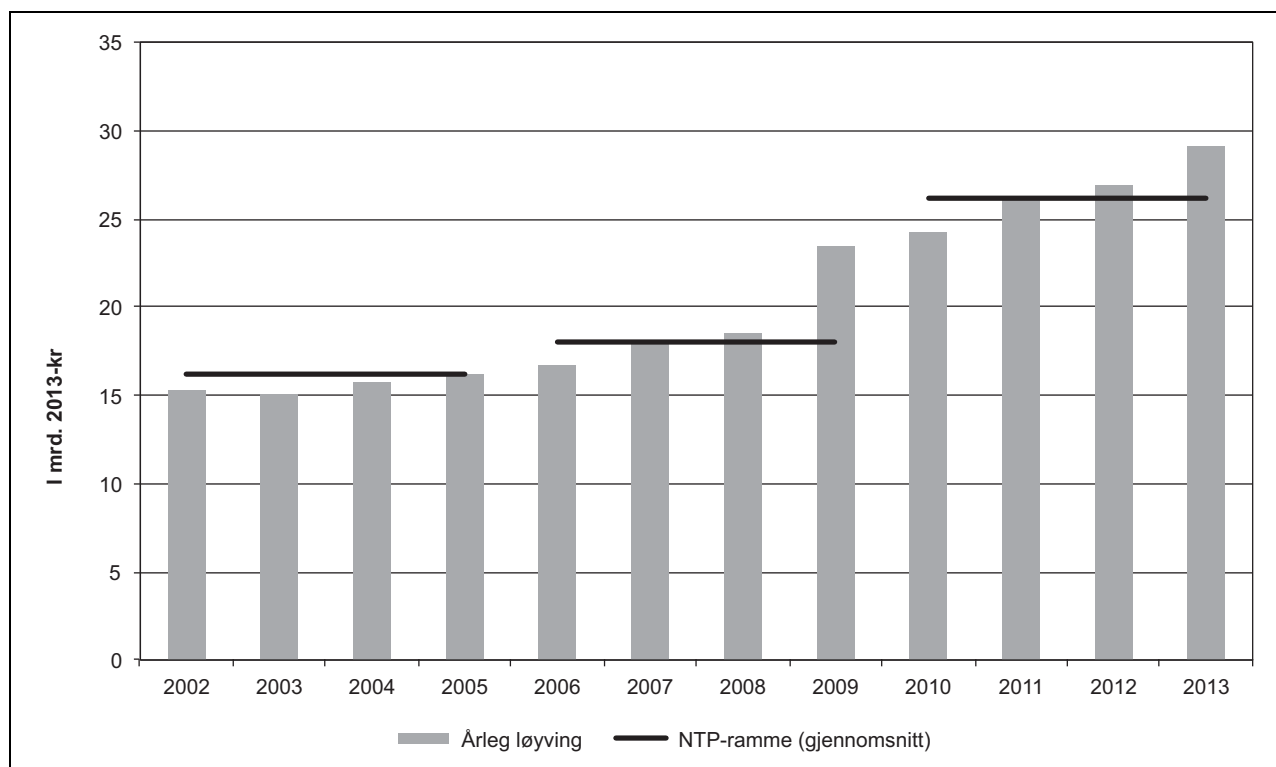
ten og eit vegnett med stort vedlikehaldsetterslep. Løyvingane til desse oppgåvene er kraftig auka. Klimaendringar har gitt nye utfordringar i form av flaum og skred. Regjeringa har møtt desse utfordringane med ein innsats til skredsikring til riks- og fylkesvegar som har aldri vore høgare.

Jernbanen har vore eit av dei viktigaste satsingsområda til regjeringa. Sidan 2005 er om lag 100 km jernbane opna eller blir bygd, og talet på km dobbeltspor vil ha auka med over 40 pst. I 2014 foreslår regjeringa eit investeringsbudsjett for jernbane som er nærare 10 mrd. kr. Til samanlikning var jernbaneinvesteringane i 2005 under 2 mrd. kr.

Talet på reiser med kollektivtransport har sidan 2005 auka med 22 pst. og utgjorde i 2012 om lag 540 mill. reiser. For å motivere lokale styresmakter til å satse på kollektivtransport, har regjeringa vidareført og styrkt belønningsordninga for betre kollektivtransport i byområda. I forslaget til 2014-budsjett er ordninga auka med 40,4 pst. frå saldert budsjett 2013.

Infrastrukturen i luftfarten er i hovudsak sjølvfinansierande. I perioden 2002–2012 gjennomførte Avinor monalege investeringar for å sikre utviklinga av eit framtidretta luffhamnnett.

Dei mange prosjekta som er sette i gang vil òg i åra framover bidra til eit raskare, tryggare og meir miljøvenleg transportsystem som er tilgjengeleg for alle.



Figur 1.1 Økonomiske rammer og årlege løyvingar til jernbane og riksvegnettet i 2002–2013. Mrd. 2013-kr

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2014

Betegnelse	(i mill. kr)		
	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
21.10 Administrasjon m.m.	450,7	427,1	-5,2
21.20 Luftfartsformål	956,2	973,4	1,8
21.30 Vegformål	21 037,3	22 742,0	8,1
21.40 Særskilte transporttiltak	1 532,8	1 786,6	16,6
21.50 Jernbaneformål	14 367,7	18 703,6	30,2
Sum programområde 21	38 344,7	44 632,7	16,4
22.10 Post og telekommunikasjoner	555,3	601,6	8,3
Sum programområde 22	555,3	601,6	8,3
Sum Samferdselsdepartementet	38 900,0	45 234,3	16,3

Regjeringa foreslår å løyve 45,2 mrd. kr over Samferdselsdepartementets budsjett, ein auke på 6,3 mrd. kr eller 16,3 pst. frå saldert budsjett 2013.

Regjeringa sine hovudprioriteringar er:

- Følgje opp Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 for veg, jernbane og belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda
- Styrkje innsatsen på teletryggleik og -beredskap
- Støtte til å byggje ut breiband i område der dette ikkje skjer på kommersielt grunnlag.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa lagt opp til at løyvingane til infrastruktur på veg og jernbane gradvis skal trappast opp, men slik at dette skal tilpassast det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet. I tabellar som viser oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017 er det på vanleg måte vist gjennomsnittleg ramme for dei neste fire åra. Med gradvis opptrapping vil det da vere normalt å ligge under gjennomsnittet (25 pst.) det første året. Det er dermed òg normalt med ulik oppfølging det første året på dei ulike postane og undernivåa.

Med bakgrunn i at Jernbaneverket no byggjer store prosjekt på InterCity-strekningane er jernbanebudsjettet og jernbaneinvesteringane særleg tilgodesett i statsbudsjettet for 2014. Det er foreslått å løyve 9,9 mrd. kr til jernbaneinvesteringar. Av dette er det foreslått å løyve om lag 1,3 mrd. kr til nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Løyvinga til vedlike-

haldet av jernbanen er foreslått auka med 15,3 pst. og med hovudvekt på fornying.

Til vegformål og Statens vegvesen er det foreslått å løyve 22,7 mrd. kr, ein auke på 1,7 mrd. kr eller 8,1 pst. frå saldert budsjett 2013. Samla er det foreslått å løyve 11,7 mrd. kr til veginvesteringar, ein auke på 1,1 mrd. kr eller 10,8 pst. frå saldert budsjett 2013. Av dette er det foreslått 1,15 mrd. kr til skredsikring på riksvegar. Saman med løyvinga til skredsikring på fylkesvegar på 564 mill. kr er det ein auke på 197 mill. kr eller 13 pst. frå saldert budsjett 2013. Innsatsen på skredsikring har aldri vore større. I tillegg er det foreslått å løyve 500 mill. kr til fylkesvegar over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Sistnemnde inngår òg i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er berekna at om lag 9 mrd. kr i bompengar vil bli disponert til riksvegar i 2014. Samla vil Statens vegvesen dermed ha eit svært høgt aktivitetsnivå over heile landet.

Samla forslag til løyvingar for veg, inkl. fylkesvegar, og jernbane til å følgje opp Nasjonal transportplan i 2014 ligg om lag 1,5 mrd. kr høgare enn ei jamn (lineær) opptrapping frå saldert budsjett 2013. Løyvingane til jernbane og fylkesvegar ligg langt over lineær opptrapping. Budsjettforslaget inneber at regjeringa er godt i gang med å følgje opp Nasjonal transportplan 2014–2023, på same måte som regjeringa har oppfylt og til og med overoppfylt dei to tidlegare transportplanane.

Regjeringa foreslår å løyve 945,3 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda, ein auke på 272,2 mill. kr eller

40,4 pst. frå saldert budsjett 2013. Dette er i tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) og klimaforliket i Stortinget, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Vidare foreslår regjeringa å løyve 58,9 mill. kr i tilskot til teletryggleik og -beredskap, ein auke på 31 mill. kr frå saldert budsjett 2013.

Regjeringa har som mål å auke den årlege støtta til å byggje ut breiband til minimum 150 mill. kr. Det er foreslått å løyve 50 mill. kr over Post- og teletilsynets budsjett til slik utbygging i område der kommersielle aktørar ikkje finn det lønsamt. Resten av tilskotet for 2014 er foreslått

løyvd over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Det er foreslått å auke dei generelle satsane i CO₂-avgifta på mineralolje og gass frå om lag 220 kr til om lag 330 kr pr. tonn CO₂. Autodiesel som er pålagt vegbruksavgift er halde utafør, medan satsane for innanriks luftfart er foreslått auka med 50 kr pr. tonn CO₂. Kollektivtrafikken er kompensert der det følgjer av avtalar om offentlege kjøp. Kompensasjonar over Samferdselsdepartementets budsjett omfattar kjøp av flyruter, riksvegferjetenester og persontransporttenester med tog, samla rekna til 20 mill. kr i 2014.

1.3 Nærare om budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	205 939	207 200	215 500	4,0
1301	Forskning og utvikling mv.	248 541	243 500	211 600	-13,1
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>454 480</i>	<i>450 700</i>	<i>427 100</i>	<i>-5,2</i>
	Luffartsformål				
1310	Flytransport	655 714	673 000	681 000	1,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	27 477	30 900	35 000	13,3
1313	Luffartstilsynet	193 639	189 800	194 000	2,2
1314	Statens havarikommisjon for transport	60 417	62 500	63 400	1,4
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>937 247</i>	<i>956 200</i>	<i>973 400</i>	<i>1,8</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	17 204 502	21 037 300	22 742 000	8,1
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>17 204 502</i>	<i>21 037 300</i>	<i>22 742 000</i>	<i>8,1</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	1 377 685	1 532 800	1 786 600	16,6
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>1 377 685</i>	<i>1 532 800</i>	<i>1 786 600</i>	<i>16,6</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	10 706 364	11 372 700	15 577 800	37,0
1351	Persontransport med tog	2 529 816	2 921 300	3 047 000	4,3
1354	Statens jernbanetilsyn	79 443	73 700	78 800	6,9
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>13 315 623</i>	<i>14 367 700</i>	<i>18 703 600</i>	<i>30,2</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>33 289 537</i>	<i>38 344 700</i>	<i>44 632 700</i>	<i>16,4</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	179 000	353 000	320 000	-9,3
1380	Post- og teletilsynet	192 602	202 300	281 600	39,2
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>371 602</i>	<i>555 300</i>	<i>601 600</i>	<i>8,3</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>371 602</i>	<i>555 300</i>	<i>601 600</i>	<i>8,3</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>33 661 139</i>	<i>38 900 000</i>	<i>45 234 300</i>	<i>16,3</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	5 425	2 300	2 400	4,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>5 425</i>	<i>2 300</i>	<i>2 400</i>	<i>4,3</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	129 055	140 400	138 800	-1,1
4314	Statens havarikommisjon for transport	1 059			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	198 381	157 800	116 300	-26,3
5622	Aksjer i Avinor AS	421 800	438 000	478 000	9,1
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 194 665</i>	<i>1 180 600</i>	<i>1 177 500</i>	<i>-0,3</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	771 564	505 100	522 800	3,5
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	32 973	32 000	30 000	-6,3
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>824 537</i>	<i>562 100</i>	<i>577 800</i>	<i>2,8</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	735 708	654 600	693 000	5,9
4354	Statens jernbanetilsyn	17 083	15 000	13 000	-13,3
5611	Aksjer i NSB AS		176 000	225 000	27,8
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>752 791</i>	<i>845 600</i>	<i>931 000</i>	<i>10,1</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>2 777 418</i>	<i>2 590 600</i>	<i>2 688 700</i>	<i>3,8</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post- og teletilsynet	161 193	164 400	162 700	-1,0
5618	Aksjer i Posten Norge AS	276 000	217 000	188 000	-13,4
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>437 193</i>	<i>381 400</i>	<i>350 700</i>	<i>-8,0</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>437 193</i>	<i>381 400</i>	<i>350 700</i>	<i>-8,0</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>3 214 611</i>	<i>2 972 000</i>	<i>3 039 400</i>	<i>2,3</i>

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 427,1 mill. kr. Løyvinga omfattar drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og lokale trafikktryggleikstiltak, og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap. Dette utgjer til saman 215,5 mill. kr.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til utgreingar, forskning og Transnova-prosjektet. Departementet sin forskingsstrategi er utgangspunktet for mål og prioriteringar av forskingsinnsatsen. Samla er det foreslått å løyve 211,6 mill. kr i 2014. Av dette er det foreslått 69,6 mill. kr til Transnova-prosjektet.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag for luftfartsformål er 973,4 mill. kr.

Det er budsjettert med 681 mill. kr til kjøp av flytransport. Nye kontraktar som er inngått i 2013 for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms har marginalt høgare kostnader enn dei tidlegare kontraktane. Til regionale ikkje-statlege flyplassar er det foreslått å løyve 35 mill. kr, m.a. til eit nytt tilskot til Ørland lufthamn. Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 194 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 63,4 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbyte frå Avinor AS på 478 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det foreslått å løyve i alt 22,7 mrd. kr. Forslaget inneber ein auke på om lag 1,7 mrd. kr eller 8,1 pst. frå saldert budsjett 2013.

Det er foreslått om lag 9,3 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar og trafikant- og køyretøytilsyn, ein auke på 502,5 mill. kr eller 5,7 pst. frå saldert budsjett 2013.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 1 150 mill. kr til skredssikring på riksvegar og 564 mill. kr på fylkesvegar.

Til investeringar på riksvegane er det foreslått å løyve om lag 11,7 mrd. kr, som er ein auke på 10,8 pst. frå 2013. På post 30 Riksveginvesteringar er det foreslått ei løyving på om lag 9,8 mrd. kr, som er ein auke på om lag 658,4 mill. kr eller 7,2 pst. frå saldert budsjett 2013. I tillegg kjem investeringsmidlar til prosjekta E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og vegutbygging i Bjørvika, som er førte på eigne postar.

Det er prioritert statlege midlar til anleggsstart eller førebuande arbeid på desse prosjekta i 2014:

- E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold
- E18 Knapstad – Retvet i Østfold
- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud (føreset at Stortinget sluttar seg til opplegg for finansiering)
- E18 Bommestad – Sky i Vestfold
- E134 Gvammen – Århus i Telemark
- E39 Hove – Sandved i Rogaland
- Rv 508 Sømmevågen i Rogaland
- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland (føreset at Stortinget sluttar seg til opplegg for finansiering)
- Rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane
- E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms (skredsikringsprosjekt)
- Rv 13 Joberget i Hordaland (skredsikringsprosjekt som føreset at Stortinget sluttar seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiering ved å utvide Vossapakken)

- E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Sogn og Fjordane.

Det blir teke sikte på anleggstart med bompengar i 2014 på desse prosjekta, med atterhald om at Stortinget sluttar seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiering:

- E134 Seljord – Åmot i Telemark
- E6 Helgeland nord i Nordland.

Nærare utgreiingar av ei fleire større prosjekt blir no gjennomført. Regjeringa vil vurdere desse prosjekta nærare og deretter kome tilbake til Stortinget på eigna måte. Regjeringa har førebels vurdert bompengeproposisjonar og ev. anleggsstart eller førebuande arbeid med bompengar for desse større prosjekta i 2014:

- Rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud
- E16 Bagn – Bjørgo i Oppland.

Regjeringa tek vidare sikte på å vurdere bompengeproposisjonar for desse bypakkene i 2014:

- Bypakke Bodø i Nordland
- Harstadpakken i Troms.

I 2014 er desse større riksvegprosjekta venta opna for trafikk:

- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E18 Gulli – Langåker i Vestfold
- E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland
- E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane
- E16 Fønhus – Bagn i Oppland
- E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark
- E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag
- Rv 3 Åsta bru med tilstøtande veg i Hedmark
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud
- E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag.

Det er eit stort behov for å oppgradere tunnelar. Regjeringa foreslår 280 mill. kr til fornyingstiltak. Midlane vil i stor grad bli nytta til tiltak for å ta igjen forfall og følgje opp tunneltryggleiksfor-skrifta og elektroforskrifta. I 2014 er det foreslått prioritert til saman 600 mill. kr til vedlikehald og utbetnings- og fornyingstiltak i tunnelar.

Det er foreslått 882,7 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak. Dei vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulyk-kene på riksvegnettet som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyrser av mjuke trafikantar.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 516,1 mill. kr.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 1 786,6 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 253,8 mill. kr eller 16,6 pst. frå saldert budsjett 2013.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda, er det foreslått å løyve 945,3 mill. kr, ein auke på 40,4 pst. frå saldert budsjett 2013.

Det er foreslått å løyve 78,3 mill. kr til særskilt tilskot til kollektivtransport. Ordninga omfattar til-gjengetiltak, forsøk med kollektivtransport i dis-trikta, forsøk med forbetra tilbod til TT-brukarar med særlege behov og utvikling av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billette-ring.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdsels-departementet og Hurtigruten ASA for kystruta Bergen – Kirkenes er det foreslått å løyve 763 mill. kr. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner i mellom.

Jernbaneformål

I budsjettforslaget foreslår regjeringa ein kraftig auke av innsatsen på jernbane. Det er til saman foreslått å løyve 18,7 mrd. kr til jernbaneformål, ein auke på om lag 4,3 mrd. kr eller 30,2 pst. frå saldert budsjett 2013.

Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er på 15,6 mrd. kr, ein auke på 37 pst. frå saldert budsjett 2013.

Regjeringa har styrkt innsatsen til drift og ved-likehald av jernbaneinfrastrukturen vesentleg dei siste åra. For 2014 foreslår regjeringa 5,6 mrd. kr til drift og vedlikehald, ekskl. Gardermobanen. Det er nødvendig å halde fram arbeidet med å fornye eksisterande jernbaneinfrastruktur og gjere tog-trafikken meir påliteleg. Vedlikehaldet er viktig for å nå måla for driftsstabilitet, og det er foreslått 2,4 mrd. kr til dette formålet. Auken er på om lag 320 mill. kr eller 15,3 pst. frå saldert budsjett 2013.

Det er foreslått å løyve 9,9 mrd. kr til investe-ringar i ny jernbaneinfrastruktur, som er ein auke på om lag 3,8 mrd. kr eller 62,8 pst. frå saldert budsjett 2013.

Løyvinga gjer det mogleg å prioritere desse store prosjekta i 2014:

- nytt og betre togtilbud på Austlandet – infra-strukturtiltak ved ruteomlegginga og innfasing av nye tog
- dobbeltspor Langset – Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen-E6)
- dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke

- dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn
- nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen)
- modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen (dobbeltspor Hell –Værnes)
- Vossebanen (Ulriken tunnel og planlegging av dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen).

Regjeringa er oppteken av å sikre eit godt og stabilt jernbanetilbod. Det er foreslått å løyve om lag 3 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2014. Dette er ein auke på 125,7 mill. kr frå saldert budsjett for 2013. Auken heng i stor grad saman med ei gradvis innføring av nye tog og ny grunnrutemodell på Austlandet frå desember 2014. I tillegg til å dekkje togtilbodet frå NSB AS omfattar løyvinga persontransporttenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekninga Oslo – Karlstad – Stockholm.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 78,8 mill. kr. I løyvinga inngår 19,2 mill. kr til

tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar.

Det er budsjettert med eit utbyte på 225 mill. kr frå NSB AS.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 601,6 mill. kr. Det er foreslått å løyve 320 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. For Post- og teletilsynet er det foreslått å løyve i alt 281,6 mill. kr. For å gjere ekomnetta meir robuste og styrkje bereskapsevna er det foreslått å løyve 58,9 mill. kr til teletryggleik og beredskap, ein auke på 32,1 mill. kr frå saldert budsjett 2013. Vidare blir det over Samferdselsdepartementets budsjett foreslått å løyve 50 mill. kr i tilskot til breibandsutbygging.

Det er budsjettert med eit utbyte frå Posten Norge AS på 188 mill. kr.

2 Diverse tabellar

Tabell 2.1 Bruk av stikkordet «kan overførast» på andre postar enn postgruppe 30–49

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2013	Forslag 2014
1301	50	Samferdselsforskning	2 808	126 300
1301	72	Tilskot til miljøvenleg transport, Transnova-prosjektet	989 486	69 600
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	4 810	681 000
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	0	35 000
1320	23	Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	0	9 347 000
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	0	433 000
1320	62	Skredsikring fylkesveggar	199 259	564 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	516 100
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	68 133	78 300
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	0	945 300
1350	23	Drift og vedlikehald	0	5 556 900
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	5 529	112 400
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	20 800	3 047 000
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	36 078	58 900

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 blir løyvingane m.a. 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. Dette skjer ikkje alltid i budsjettåret.

Tabell 2.2 Endringer i budsjettet på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2013

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2013	Endring	Revidert budsjett
1320	23	149	470	8 844 500	10 000	8 854 000
1320	29	149	470	411 000	24 000	435 000
1320	30	149	470	9 105 800	95 000	9 200 800
1350	30	149	470	5 261 000	329 000	5 590 000
1354	21	149	470	15 000	3 700	18 700

Tabell 2.3 Endringer i budsjettet på inntektskapittel etter saldert budsjett 2013

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2013	Endring	Revidert budsjett
5611	85	149	470	176 000	120 000	296 000
5618	85	149	470	217 000	36 500	253 500
5622	85	149	470	438 000	25 400	463 400

Del II
Nærmere om budsjettforslaget

3 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

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 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1300	Samferdselsdepartementet	205 939	207 200	215 500	4,0
1301	Forskning og utvikling mv.	248 541	243 500	211 600	-13,1
	Sum kategori 21.10	454 480	450 700	427 100	-5,2

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
4300	Samferdselsdepartementet	5 425	2 300	2 400	4,3
	Sum kategori 21.10	5 425	2 300	2 400	4,3

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til trafikksikkerhetsformål og tilskudd til samferdselsberedskap. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats på forskning og utvikling mv., herunder bevilgninger til Transnova-prosjektet.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 427,1 mill. kr, en reduksjon på 23,6 mill. kr eller 5,2 pst. fra saldert budsjett 2013.

Det foreslås 141,7 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og 32,8 mill. kr til deltakelse i internasjonale organisasjoner mv. Videre foreslås 38,2 mill. kr i tilskudd til trafikksikker-

hetsformål mv. Av dette foreslås 29,8 mill. kr tildelt til Trygg Trafikk, 1,6 mill. kr til ITS Norge og 1,5 mill. kr til Syklistenes Landsforening. Videre foreslås 5 mill. kr til ordningen med tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak, herunder prisen Årets trafikksikkerhetskommune. Det settes også av midler til Trafikksikkerhetshåndboken. Til samferdselsberedskap foreslås 2,8 mill. kr.

Det foreslås et samlet budsjett på 211,6 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en reduksjon på 31,9 mill. kr eller 13,1 pst. fra saldert budsjett 2013.

Til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. foreslås 15,7 mill. kr, en økning på 1,4 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Det foreslås 126,3 mill. kr til forskning, en reduksjon på 15,7 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Forskningsmid-

lene vil i hovedsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Til Transnova-prosjektet foreslås det 69,6 mill. kr, en reduksjon på 17,6 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Reduksjonen gjelder regjeringens miljøteknologiprogram som avsluttes i 2013.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene som gis ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, jf. Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013), og i andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Departementets strategi for ekom- 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 de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og etatene under departementets ansvarsområde. For konkret rapportering innenfor de ulike sektorene vises det til postomtalen for de ulike fagområdene, samt øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Baneservice AS, NSB AS og Posten Norge AS. Regjeringens politikk for eierskapet i de tre største selskapene går bl.a. fram av eiermeldingene. Våren 2013 la departementet fram to eiermeldinger – Meld. St. 31 (2012–2013) Verksemda til NSB AS og Meld. St. 38 (2012–2013) Verksemda til Avinor AS.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Driftsutgifter	144 652	139 800	141 700
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	27 527	32 600	32 800
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	31 160	32 100	38 200
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 600	2 700	2 800
	Sum kap. 1300	205 939	207 200	215 500

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 141,7 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, om lag samme nivå som i saldert budsjett 2013.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser av maskiner, IT-materiell og programvare, inventar og utstyr samt utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Pr. 1. mars 2013 hadde Samferdselsdepartementet 140 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 32,8 mill. kr, om lag det samme som i saldert budsjett 2013.

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 departementets andel av kostnader til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).

Marco Polo er et EU-program som skal bidra til at frakt av gods overføres fra veg til sjø og jernbane. Målet er en mer miljøvennlig transport og å avlaste et sterkt trafikkert vegnett. Norge har deltatt i programmet siden 2004. Den norske deltakelsen finansieres av Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet med en tredjedel hver. Samferdselsdepartementet har koordineringsansvaret. Norske aktører kan søke om støtte for prosjekter med grensekryssende godstransport. Flere norske prosjekter har blitt realisert med støtte fra Marco Polo-programmet, noe som har bidratt til mer miljøvennlig godstransport i Norge, og avlastning av norske veier.

Programmet Marco Polo II løper ut 2013. Utbetalinger til prosjekter vil imidlertid skje i flere år framover, fordi EØS-landenes betalinger er knyttet til det programmet faktisk betaler ut i støtte det enkelte år.

EU viderefører Marco Polo-ordningen under TEN-T og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility», CEF. Det er ikke endelig avklart om Norge vil kunne delta.

Samferdselsdepartementet har sammen med Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet fått gjennomført en ekstern, uavhengig evaluering av hvordan Marco Polo-programmet har fungert i Norge. Evalueringen viste at andelen norske søknader ligger på 57 pst., mot et gjennomsnitt på 37 pst. for programmet totalt. Det ble i perioden 2004–2012 inngått avtaler med norske aktører for 26,6 mill. euro. Av i alt 12 norske prosjekter er kun to stanset. De norske prosjektene som har fått støtte, har vist seg å være meget levedyktige. 80 pst. videreføres i hele støtteperioden.

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 38,2 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 6,1 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Økningen omfatter bl.a. 5 mill. kr som gjelder tilskuddsordningen lokale trafikksikkerhetstiltak og prisen «Årets trafikksikkerhetskommune», som foreslås overført fra kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer.

Bevilgningen for 2014 foreslås fordelt med 29,8 mill. kr til Trygg Trafikk, en økning på nær 1 mill. kr fra 2013, 1,6 mill. kr til ITS Norge, en økning på 100 000 kr og 1,5 mill. kr til Syklistenes landsforening som er en videreføring av tilskuddet for 2013. Videre foreslås det 1 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune, og 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak. Tilskuddet til Transportøkonomisk institutt for å revidere «Trafikksikkerhetshåndboken» foreslås satt til 300 000 kr.

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 i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. 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.

Tilskuddet til Trygg Trafikk bidro i 2012 bl.a. til organisasjonens satsing på ungdomstiltak, aktiviteter knyttet til å videreutvikle kompetansesenteret og styrke trafikkopplæring i skolen. Organisasjonen gjennomførte videre kampanjer om sykkelhjelmer, barn i bil og reflekser.

Trygg Trafikk vil i 2014 videreføre satsingen på ungdom og myke trafikanter og være tydelige i rollen som pådriver, særlig rettet mot kommunesektoren og arbeidsrelaterede trafikulykker. Organisasjonen leder læreplanarbeidet for valgfag trafikk som innføres på ungdomstrinnet fra skoleåret 2013–2014 og vil gjennomføre kompetansehevede kurs for lærere. I tillegg vil Trygg Trafikk styrke egen evalueringskompetanse gjennom å finansiere en doktorgrad for å kartlegge langsiktige effekter av opplæringstiltak og forebyggende ungdomsarbeid. Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Tilskuddet fra Samferdselsdepartementet vil utgjøre om lag 46

pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2014.

Syklistenes Landsforening arbeider for å fremme sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det som en del av regjeringens sykkelstrategi lagt opp til at det skal bygges om lag 750 km gang- og sykkelveg i planperioden, jf. Meld. St. 26 (2012–2013). Regjeringen har som mål å doble sykkelandelen i planperioden. For å oppnå dette er det viktig å bedre trafikksikkerheten for syklister. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse i spørsmål om samferdsel, miljø og trafikksikkerhet, slik at den best mulig kan fremme bruk av sykkel som transportmiddel. Foreningen gjennomførte i 2012 en nasjonal sykkelkonferanse i Trondheim. I samarbeid med Statens vegvesen har Syklistenes Landsforening utgitt heftet «Syklister tar ansvar» som skal bidra til økt sikkerhet og bedre samspill. Syklistenes Landsforening arbeidet i 2012 også med temaet «sykling og barn» og sykling til skolen, og vært sekretariat for Sykkelbynettverket.

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. I 2014 vil ITS Norge bl.a. arbeide med Prosjekt Hårfagre (tidligere SAMTRANS), som har som mål å etablere en nasjonal samlingsplattform for alle typer transporttjenester. ITS Norge deltar i internasjonale fora samt formidler informasjon om EUs ITS-politikk, herunder ITS-direktivet.

Tilskuddet til ITS Norge bidro i 2012 til at foreningen kunne starte Prosjekt Hårfagre og ITS Arena. Resultatene fra disse prosjektene vil kunne være med på å gjøre transportsektoren mer effektiv, mer miljøvennlig og sikrere. Prosjektene er utviklet i samarbeid med Innovasjon Norge og de største medlemmene i foreningen.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetshåndboken», som er tilgjengelig på internett. Håndboken oppsummerer mer enn 200 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter om trafikksikkerhet, og er en samling av forskningsbasert informasjon om effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Oppda-

tert informasjon om trafikksikkerhetstiltakenes effekter er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet. Tilskuddet for 2014 skal benyttes til å revidere deler av boken. I 2012 ble webversjonen tilrettelagt for trykking, samt utvidet og oppdatert. Til og med 2012 ble tilskuddet dekt over kap. 1301, post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv., jf. omtale i Prop. 1 S (2012–2013).

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» og tilskuddsordningen lokale trafikksikkerhetstiltak, foreslås overført fra kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer. Det har over lengre tid vært stilt midler til rådighet for departementet over kap. 1320, post 30. Fra 2013 går disse midlene til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» og den nye tilskuddsordningen lokale trafikksikkerhetstiltak, jf. Prop. 1 S (2012–2013).

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» ble opprettet i 2012 og foreslås videreført i 2014. Formålet er å framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag og skal bidra til å løfte fram forbilder som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2012 tildelt Nøtterøy kommune, mens kommunene Austrheim og Lindås delte prisen i 2013.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak som ble opprettet i 2013, foreslås videreført i 2014. Formålet er å bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. Kunngjøring av tildeling av midler for 2014, herunder tildelingskriterier, vil bli lagt ut på departementets nettsider.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,8 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke fylkeskommunenes utgifter til arbeid med samferdselsberedskap, og utgiftene Avinor AS og Posten Norge AS har til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser. Bevilgningen dekker også Norsk institutt for luftforskning utgifter til arbeid med vulkansk aske i tilknytning til luftfart, og Post- og teletilsynets utgifter til sikkerhetsklarering av personell i samferdselssektoren utover eget ansvarsområde.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 216	2 300	2 400
16	Refusjon av foreldrepenger	1 659		
18	Refusjon av sykepenger	1 550		
	Sum kap. 4300	5 425	2 300	2 400

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 2014 på 2,4 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 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 617	14 300	15 700
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	156 432	142 000	126 300
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	74 492	87 200	69 600
	Sum kap. 1301	248 541	243 500	211 600

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 15,7 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet som er en økning på 1,4 mill. kr fra saldert budsjett 2013.

Samferdselsdepartementet er avhengig av bred og detaljert kunnskap for å fatte gode politiske beslutninger innenfor sektoren. Formålet med utredningsvirksomheten er å gi departementet kunnskap om samferdselsrelaterte temaer. Utredningene er derfor viktige for å sikre at ressursene brukes mest mulig effektivt. Hovedregelen er at prosjektene som departementet finansierer, formidles til offentligheten, f.eks. via departementets egne nettsider.

I 2012 ble det gjennomført en rekke prosjekter som bidrar til Samferdselsdepartementets kunnskapsgrunnlag. Departementet delfinansierer

bl.a. et forskningsprosjekt om barn og unge som skades i bilulykker. Hensikten er å få kunnskap om årsaksfaktorer og skademekanismer ved ulykene, vurdere betydningen av sikkerhetsutstyr som setebelter og airbag, samt avdekke holdninger og atferd i ulykkesutsatte ungdomsmiljøer.

Det er gjennomført en sikkerhetsstudie for innlandshelikoptre. Sluttrapport forelå i februar 2013. I rapporten analyseres sikkerhetssituasjonen innenfor innlandshelikoptervirksomhet i Norge. Rapporten og oppfølging er nærmere omtalt i Programkategori 21.20 Luftfartsformål.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres i 2013 og 2014. Undersøkelsen gir landsdekkende og oppdatert statistikk om befolkningens reisemønster og bygger på store, omfattende og representative spørreundersøkelser, herunder om lag 50 000 intervjuer. Statistikken gir et detaljert bilde av befolkningens daglige reiser,

lange reiser og av andre avgrensede problemstillinger, f.eks. arbeidspendling, bruk av sykkel, og trender og endringer i reisemønstret. Tallmaterialet er viktig for modell- og prognosearbeid, og som statistikkilde for transportrelaterte forskningsprosjekter.

Ved siden av Reisevaneundersøkelsen vil det i 2014 også bli gjennomført andre prosjekter som vil gi detaljert statistikk om samferdsel.

Samferdselsdepartementet har i 2013 satt i gang en vurdering av de finansielle rammevilkårene for Avinor AS.

I 2012 ble det satt i gang et prosjekt for å forbedre grunnlaget for målinger og modellberegninger for spredning av vulkanaske i norsk luftrom. Prosjektet skal være ferdig i 2015.

Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 ble lagt fram i april 2013. Samferdselsdepartementet tar i 2014 sikte på å sette i gang en ekstern evaluering av bl.a. prosessene som leder fram til meldingen og innretningen av denne.

Tidsskriftet Samferdsel utgis av Transportøkonomisk institutt og bidrar til spredning og debatt om samferdselsforskning. Som for 2013 legger Samferdselsdepartementet opp til å utbetale et tilskudd til tidsskriftet over post 21.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 126,3 mill. kr, en reduksjon på 15,7 mill. kr fra saldert budsjett 2013.

Forskningsmidlene for 2014 er planlagt fordelt med 60,4 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 65,9 mill. kr til transportforskning. Midlene vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd. For nærmere omtale av Norges forskningsråd vises det til Prop. 1 S (2013–2014) 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 forskningsmiljøer på en god måte.

Som en oppfølging av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 revideres departementets forskningsstrategi. Strategien vil gi en nærmere omtale av utfordringer og prioriteringer for transportforskningen og forskningen på elektronisk kommunikasjon samt oppfølging av det internasjonale forskningssamar-

beidet i EUs rammeprogram Horisont 2020. Strategien vil være ferdig i 2014.

Transportforskning

Transportforskningen skal framskaffe grunnleggende kunnskap for mer effektiv, miljøvennlig, universelt utformet og sikker transport. Bedre forståelse av transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler er nødvendig for å oppnå dette. Departementet ønsker å konsentrere forskningsinnsatsen til de tre strategisk viktige områdene klimarelatert forskning, smartere gods- og logistikk løsninger og transportsikkerhet. I tillegg foreslås deler av tildelingen til Norges forskningsråd satt av til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt.

Gjennom støtte til RENERGI-programmet har Samferdselsdepartementet bidratt til å utvikle kunnskap og løsninger for mer miljøvennlig transport. Programmet avsluttes i 2013 og porteføljen er overført til etterfølgeren ENERGIX (2013–2022). I 2012 gikk hoveddelen av midlene til forskning innen biodrivstoff, hydrogen og batteri. De avsluttede prosjektene har oppnådd viktige resultater innenfor områder som distribusjon av hydrogen til personbiler og ladeløsninger for elbiler. Det er også gitt støtte til samfunnsvitenskaplige prosjekter som ser på tiltak for å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren. Programmet har samarbeidet med Transnova og Innovasjon Norge for å koordinere innsatsen fra grunnforskning til markedsintroduksjon. Transnova og ENERGIX deltar også i ERA-NET Transport for å stimulere norske forskningsmiljøer til økt internasjonalt samarbeid.

Forskningsprogrammet SMARTRANS bidrar til kunnskapsutvikling til nytte for transport- og logistikksektoren. Formålet er å fremme bærekraftige og energieffektive transportløsninger. Videre skal det støtte utvikling og bruk av ITS, fremme intermodale transport og styrke sektorens innovasjonsevne. Sju nye prosjekter fikk innvilget støtte i 2012. I sentrale forskningsprosjekter er det sett på hvordan prismekanismer kan gi en mer effektiv utnyttelse av eksisterende jernbaneinfrastruktur og hvordan ITS kan brukes for å få en automatisk utvelgelse av tunge kjøretøy for kontroll. SMARTRANS avsluttes i 2014, og departementet vurderer hvordan det vil følge opp temaene i programmet.

Forskningsprogrammet TRANSIKK bidrar til økt transportsikkerhet gjennom forskningsprosjekter som er relevante for brukere innen veg,

sjø, luft og bane. Programmets andre utlysning i 2012 resulterte i at det ble satt i gang fem prosjekter som omhandler minst to transportformer. I 2012 ble det gjennomført et prosjekt som har sett på hvordan reisende opplever ulykkesrisiko for ulike transportmidler og om dette påvirker valget av transportmiddel. Et annet prosjekt har sett på hvordan ulykker til sjøs kan forebygges fra land. Formidling og kommunikasjon av forskningsresultater har vært prioritert i 2012. TRANSIKKS programperiode er 2010–2015.

Norge deltar i internasjonalt forskningssamarbeid gjennom EUs 7. rammeprogram. På transportområdet ble det i 2012 levert 42 søknader og 22 av disse ble innstilt. Dette er bedre enn tidligere år. Totalt for perioden 2007–2012 har transportprogrammet tildelt om lag 165 mill. kr til prosjekter med norske deltakere. I siste års utlysning av Green Cars Initiative, som er et spleiselag mellom det offentlige og privat næringsliv, fikk tre norske partnere (Bring Express Norge AS, Oslo kommune og SINTEF) i et konsortium med 27 andre, innvilget sin søknad. I prosjektet er Oslo en av åtte demonstrasjonsbyer som ved å bruke elektriske varebiler skal finne de mest effektive tiltakene for å redusere utslipp av drivhusgasser i by.

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.

Forskning på elektronisk kommunikasjon

Formålet med forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukere gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester i hele landet, samt bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Programmer i regi av Norges forskningsråd dekker teknologiske, næringsmessige, sikkerhets- og samfunnsmessige problemstillinger innen ekomsektoren.

Forskningsprogrammet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) blir finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Samferdselsdepartementet. Programmet er Forskningsrådets store program for IKT og ivaretar i hovedsak Samferdselsdepartementets ansvarsområder innen ekomforskning.

I 2012 ble seks nye prosjekter startet, og 20 er avsluttet. Resultater fra prosjektene er bl.a. kob-

ling av trafikksystemer og kjøretøy til internett noe som vil bidra til økt trafikksikkerhet, systemer for å gjøre ekomnettene mer robuste mot uvær og angrep, og nye løsninger for optimal videostreaming i mobile nett. Det legges stor vekt på å formidle resultater fra prosjektene.

VERDIKT-programmet avsluttes i 2014. Aktivitetene vil følges opp videre i regi av Norges Forskningsråd i initiativet IKT2025. De anses aktuelle for departementet, som vil vurdere hvordan det vil følge opp temaene i IKT2025.

Via Norges forskningsråd mottar Simula research laboratory en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Denne foreslås videreført i 2014. Senteret driver grunnleggende forskning innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Forskningen spenner fra problemstillinger som 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.

Robuste nett II har vært et femårig prosjekt finansiert gjennom Simula. 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.

Arbeidet som gjøres holder høy standard. Robuste nett videreføres nå som et senter med mandat uten tidsbegrensning. Dette får ingen økonomiske eller styringsmessige konsekvenser for departementet, men vil gjøre det enklere for prosjektet å rekruttere nødvendig kompetanse og inngå forpliktende samarbeid med næringsliv og forskningsmiljøer. Det legges opp til årlige styrings- og dialogmøter med Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet. Arbeidet ved senteret skal evalueres av Norges forskningsråd hvert femte år. De årlige budsjettene er avhengig av bevilgningene over statsbudsjettet og vil bli vurdert på bakgrunn av evalueringsresultatene. Det forutsettes at senteret henter tilleggsfinansiering fra andre kilder. Samferdselsdepartementet legger opp til å finansiere Robuste nett også i 2014.

Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet

Det foreslås å bevilge 69,6 mill. kr til Transnova for 2014 som er 17,6 mill. kr lavere enn i saldert

budsjett 2013. Reduksjonen skyldes at regjeringens miljøteknologiprogram avsluttes i 2013.

Hovedmålet for Transnova 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 hadde sju programutlysninger i 2012. Det var tre åpne utlysninger som dekte alle Transnovas områder, dvs. et program for støtte til hurtigladestasjoner for ladbare kjøretøy, en miljøteknologiutlysning, et program overfor kommuner og fylkeskommuner og et program rettet mot gange og sykling. I alt kom det inn 164 søknader på til sammen 273 mill. kr. Det ble gitt støtte til 81 prosjekter med et samlet støttebeløp på 85 mill. kr. Deler av støttebeløpet ble tildelt først i 2013.

Etter fire års drift har Transnova mottatt 455 søknader, med 1 mrd. kr i samlet søknadsbeløp og 3,5 mrd. kr i samlet prosjektkostnad. Transnova har innvilget 151 av søknadene og tildelt 257 mill. kr i tilskudd. Dette har utløst om lag 1,1 mrd. kr. i aktivitet.

Støtte til prosjekter knyttet til å innfase alternative drivstoff er Transnovas største virksomhetsområde. Totalt utgjorde det 78 pst. av de tildelte midlene i 2012. Av dette gikk 65 pst. til prosjekter om elektrifisering, 15 pst. til bio-drivstoff og 20 pst. til hydrogen.

Det er nå om lag 4 000 normalladepunkter for elbil i Norge. Transnova har støttet bygging av om lag 1 900 av disse. Det er 65 hurtigladestasjoner. Transnova har vedtatt å støtte etablering av ytterli-

gere 50. Pr. 30. juni 2013 var det over 13 000 ladbare biler i Norge. Dette er det høyeste tallet i verden i forhold til innbyggertallet.

Videre er sju biogass-stasjoner og seks hydrogenstasjoner i drift i Norge. Transnova har gitt investeringsstøtte til samtlige biogassanlegg og tre av hydrogenstasjonene.

Elektrifisering er Transnovas viktigste og mest omfattende virksomhetsområde. Norge har høy vekst i antall ladbare biler og stor aktivitet innenfor utbygging av ladeinfrastruktur for slike biler. I tillegg er det en svært positiv utvikling i antall søknader knyttet til elektrifisering av sjøtransporten som står for over 20 pst. av transportsektorens klimagassutslipp.

Miljøteknologiprogrammet som avsluttes i 2013, har pågått i tre år med en årlig bevilgning til Transnova på 20 mill. kr. Programmet har vist at teknologi kan bidra til å redusere klimagassutslippene også innen sjøtransport. Transnovas miljøteknologiprogram har bidratt til at norsk skipsindustri nå utvikler internasjonalt ledende miljøløsninger for maritim sektor.

I 2014 vil Transnova prioritere:

- videre utbygging av ladeinfrastruktur for ladbare biler
- gjennomføre fast program for pilot- og demonstrasjonsprosjekter
- formidle kunnskap for å øke utnyttelsen av erfaringene fra gjennomførte prosjekter og øke antall søknader til nye prosjekter
- lansere en nasjonal strategi for ladeinfrastruktur for ladbare biler samt av en fleksibel løsning for hurtiglading av ladbare biler som passer ulike systemer.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1310	Flytransport	655 714	673 000	681 000	1,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	27 477	30 900	35 000	13,3
1313	Luftfartstilsynet	193 639	189 800	194 000	2,2
1314	Statens havarikommisjon for transport	60 417	62 500	63 400	1,4
	Sum kategori 21.20	937 247	956 200	973 400	1,8

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	129 055	140 400	138 800	-1,1
4314	Statens havarikommisjon for transport	1 059			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	198 381	157 800	116 300	-26,3
5622	Aksjer i Avinor AS	421 800	438 000	478 000	9,1
	Sum kategori 21.20	1 194 665	1 180 600	1 177 500	-0,3

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Spredt bosetting, lange avstander og krevende topografi gjør luftfarten viktig i Norge. Regjeringen vil opprettholde og videreutvikle et desentralisert lufthavnnett. Ordningen med samfinansiering internt i Avinor AS skal videreføres, noe som innebærer at bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavner finansierer bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner. Samtidig skal ordningen med statlig kjøp av regionale flyrutetjenester videreføres for å

sikre et godt flytilbud i hele landet. Det vises til omtale av luftfartspolitikken og Avinors virksomhet i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Meld. St. 38 (2012–2013) Verksenda til Avinor AS.

Samferdselsdepartementets virkemidler for luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner. I tillegg har Statens havarikommisjon for transport et viktig ansvar for å bedre sik-

kerheten gjennom undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innenfor hele transportområdet.

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er på 973,4 mill. kr, en økning på 17,2 mill. kr fra saldert budsjett 2013.

Det foreslås å bevilge 681 mill. kr til kjøp av flytransport, en økning på 8 mill. kr fra saldert budsjett 2013.

Til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 35 mill. kr, en økning på 4,1 mill. kr eller 13,3 pst. fra saldert budsjett 2013. Forslaget omfatter 20 mill. kr til flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene med rutetraffikk, 12 mill. kr i driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken, samt 3 mill. kr til et nytt driftstilskudd til sivil drift ved Ørland lufthavn.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 194 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 63,4 mill. kr. Dette er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2013.

For Avinor AS foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 478 mill. kr og et avdrag på statslånet til Oslo Lufthavn AS på 444,4 mill. kr.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Regjeringens transportpolitikk er presentert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Dette målet ligger til grunn for utformingen av luftfartspolitikken.

Det kommersielle flyrutetilbudet i Norge vurderes som godt. For distriktene er det viktig at det fins flyselskap med landsdekkende rutenettverk med mulighet for gjennomgående reiser, dvs. at en kan kjøpe én billett som gjelder for hele reisen. Det er fortsatt en utfordring å sikre tilstrekkelig konkurranse om de flyrutene som er gjenstand for statlig kjøp, slik at utgiftene til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester ikke blir uforholdsmessig høye. Økt etterspørsel etter regionale flyruter bidrar også til økt behov for statlig kjøp. Samtidig vil økt trafikk øke mulighetene for at flere ruter kan drives uten kompensasjon fra staten.

Økt internasjonalisering bidrar til økende kostnadspress og til at baser og andre funksjoner, herunder vedlikehold av luftfartøy, flyttes til land med lavere kostnadsnivå enn Norge. Samferdsels-

departementet har satt i gang et utredningsarbeid for å se på konsekvenser av denne utviklingen. Sentrale problemstillinger er effekter på rutetilbudet, norsk luftfartskompetanse og lønns- og arbeidsforhold. I utredningen vil det bli vurdert hvilke reguleringsmuligheter norske myndigheter har innenfor rammen av internasjonale regelverk innen luftfart, arbeidsmiljø, trygderetigheter, skatt mv., samt anbefalt tiltak.

Hovedmålet for transportsikkerhet er en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen er langt på veg en realitet innen luftfarten. Målet for kommende tiårsperiode er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået. Sikkerheten i norsk luftfart for kommersiell trafikk ligger i verdenstoppen. 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. Samferdselsdepartementet arbeider for at det internasjonale regelverket skal være tilpasset norske forhold.

Det er et mål i den nasjonale transportpolitikken å bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også den ta sin del av ansvaret. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står høyt på dagsorden både i FNs klimaforhandlinger (UNFCCC) og i verdens luftfartsorganisasjon, ICAO. Norsk luftfart er inkludert i EUs kvotehandlingssystem. Videre har 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. Norge vil fortsette å arbeide for at internasjonal luftfart skal omfattes av en ny internasjonal klimaavtale.

Avinor AS har ansvaret for å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og en samlet flysikringstjeneste. Våren 2013 ble det lagt fram en stortingsmelding om virksomheten i selskapet, jf. Meld. St. 38/Innst. 492 S (2012–2013). Som følge av trafikkvekst står selskapet overfor betydelige investeringer de nærmeste årene. Regjeringen vil i 2014 komme tilbake til Stortinget med en oppdatering av framdriften i Avinors investeringsplaner og en vurdering av selskapets finansielle rammebetingelser.

Resultatrapport 2012

Trafikkutvikling

Flytrafikken i Norge økte i 2012 med 5,3 pst., målt i antall passasjerer. Totalt ble det registrert 49,8 millioner passasjerer ved norske lufthavner i 2012. Av disse reiste 29,4 millioner i Norge, mens 19,8 millioner reiste til utlandet og 0,6 millioner til oljeinstallasjoner i Nordsjøen (offshore). For registrerte passasjerer som reiste i Norge, var det en vekst på 3,6 pst. Veksten var på 7,8 pst. for registrerte passasjerer som reiste til utlandet, og 5,0 pst. til oljeinstallasjonene.

Antall kommersielle flybevegelser ved norske lufthavner økte også i 2012. Samlet økte rute-, charter-, frakt- og offshoreflyginger med 3,8 pst. Mens helikopterflyginger økte med 6,4 pst., økte antall flybevegelser for både innenlands- og utenlandstrafikken med 3,6 pst.

Samlet sett var antall flybevegelser i 2012 for første gang høyere enn nivået i 1999. Flybevegelser til utlandet økte i denne perioden med 51 pst. Antall flybevegelser i Norge var imidlertid 10 pst. lavere i 2012 enn i 1999.

Bruk av større fly har medført at antall seter til disposisjon i hver flygning har økt med 16 for reiser innenlands og 20 for reiser til utlandet siden 2002. Samtidig har også flyselskapene klart å øke gjennomsnittlig setebelegg, dvs. hvor mange av setene som blir benyttet på hver flygning. Dette gir økt effektivitet med lavere drivstofforbruk og utslipp fordelt på hver passasjer som reiser.

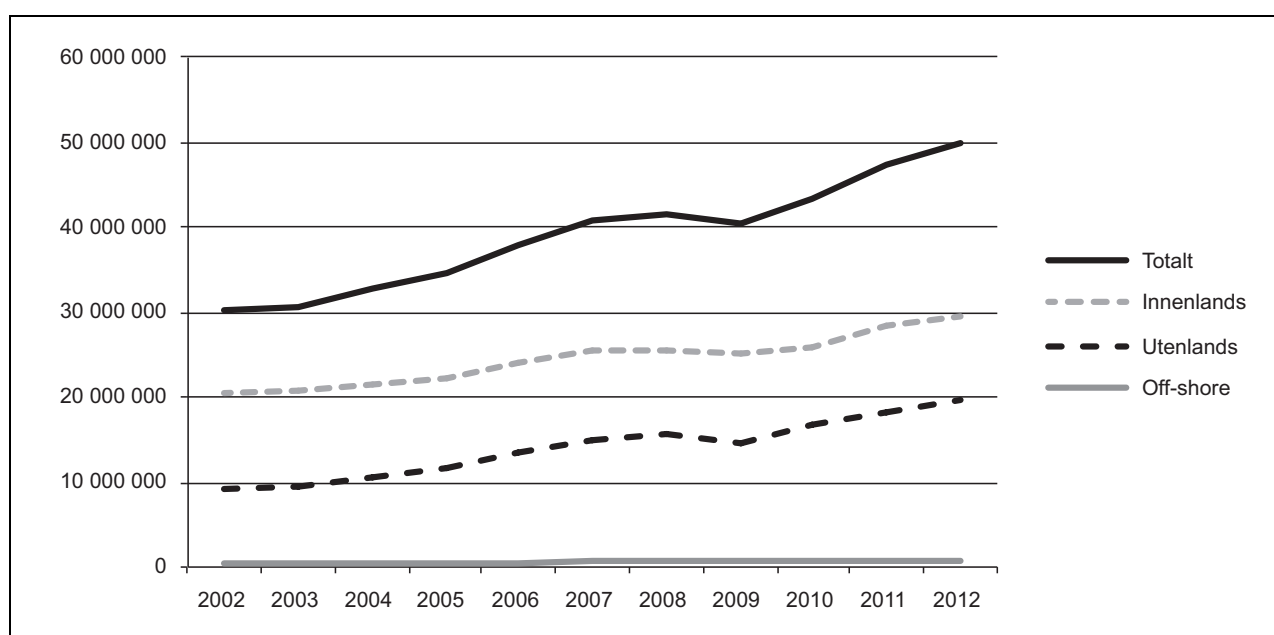
Anbudsrutene

Ett av hovedmålene i transportpolitikken er å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene. For å sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud kjøper staten flyrute-tjenester der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. Med virkning fra 1. april 2012 ble det inngått nye kontrakter for 18 eksisterende ruteområder og ett nytt ruteområde, jf. oversikt i Prop. 1 S (2012–2013). Videre ble kapasiteten økt på eksisterende ruter. Kostnadene for flyrutekjøp ble i 2012 redusert noe bl.a. som følge av økt konkurranse og økt lengde på noen av kontraktene.

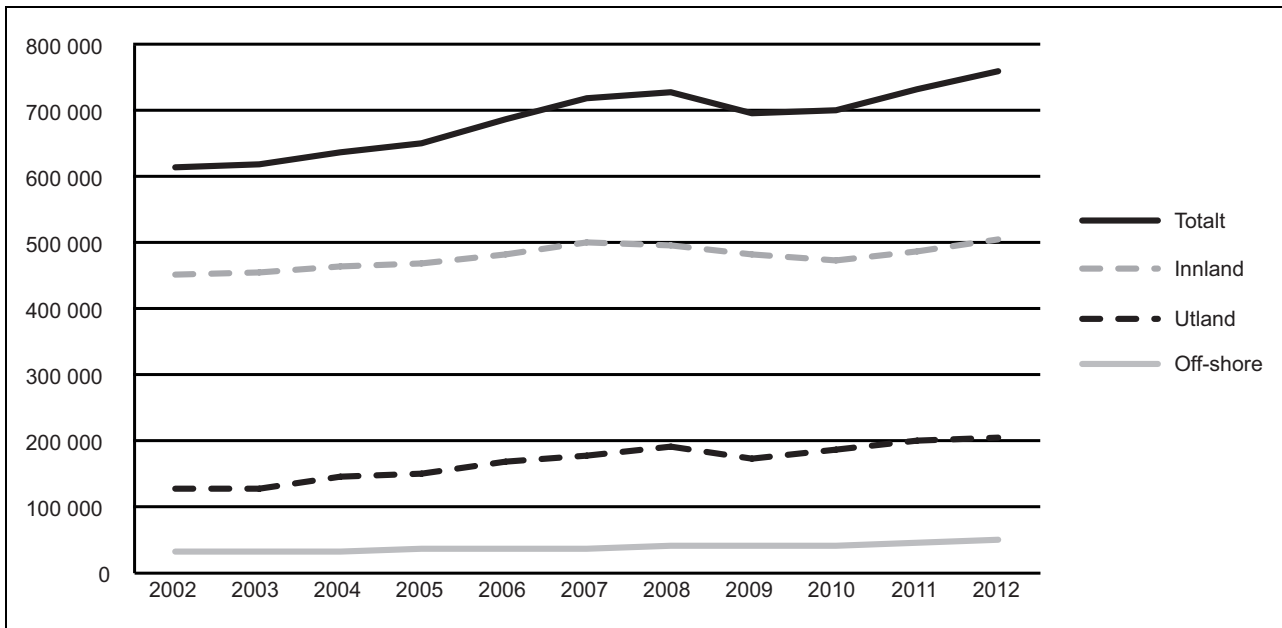
Flysikring

Avinor har i lengre tid manglet flygeledere. Sommeren 2012 var det driftsforstyrrelser i flysikringstjenesten ved Oslo lufthavn, Gardermoen, og ved kontrollsentralen i Røyken. Avinor har de siste årene trappet opp utdanningen av flygeledere. Som følge av manglende driftsstabilitet sommeren 2012 ble ytterligere tiltak satt inn. Trafikkutviklingen gikk uten problemer sommeren 2013.

Samferdselsdepartementet har vedtatt en nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenestene for perioden 2012–2014. Planen omfatter undervegstjenesten. For Avinor innebærer planen at undervegsavgiften skal reduseres med 18,5 pst. i perioden 2009–2014.



Figur 3.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 3.2 Utvikling i antall flybevegelser

Sikkerhet

I 2012 ble 68 ulykker og alvorlige hendelser innrapportert. Disse fordeler seg på:

- 2 dødsulykker
- 9 ulykker uten omkomne
- 57 alvorlige hendelser

Ruteflyging og persontransporten til og fra norsk sokkel er de områdene av norsk sivil luftfart som har det høyeste sikkerhetsnivået. Sikkerhetsnivået på disse områdene er i verdenstoppen.

Som følge av flere ulykker de senere årene har økt sikkerhet ved bruk av lette helikoptre innenlands vært et satsningsområde for Luftfartstilsynets sikkerhetsarbeid i noen år. Safetec fikk i 2011 i oppdrag å gjennomføre en sikkerhetsstudie for innlandshelikoptre. Sluttrapport ble overlevert Samferdselsdepartementet i februar 2013. I rapporten analyseres sikkerhetssituasjonen innenfor innlandshelikoptervirksomhet i Norge. Det vises bl.a. til at de seneste årene har vært en økning i antall alvorlige ulykker. Dersom det ikke blir iverksatt tiltak, ventes en ytterligere økning i havarifrekvensen. I rapporten foreslås i alt 41 tiltak.

Ulykkesraten for allmennflyging har etter en god periode på 1990-tallet økt de senere årene. Allmennflyging er en flyging som normalt skjer uten godtgjørelse og som normalt ikke er tilgjengelig for allmennheten.

Vulkanutbruddene på Island i 2010 og 2011 og påfølgende spredning av vulkanaske i norsk luftrom skapte store problemer for norsk luftfart og

samfunnet for øvrig. Samferdselsdepartementet har derfor ansett det for nødvendig å styrke den norske beredskapen for å håndtere denne type hendelser. I 2012 ble det satt i gang et prosjekt for å forbedre grunnlaget for målinger og modellberegninger for spredning av vulkanaske i norsk luftrom. Prosjektet, som gjennomføres av Meteorologisk Institutt og Norsk institutt for luftforskning, skal være ferdig i 2015.

Universell utforming og miljø

Samferdselsdepartementet har vedtatt 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.

Norge deltok også i 2012 i arbeidet for å få til internasjonal enighet om å redusere utslipp av klimagasser fra internasjonal luftfart.

Det vises for øvrig til omtale av miljø og universell utforming i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2014 til luftfartsformål tar utgangspunkt i ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer. Statens havarikommisjon for transport har undersøkelsesansvar for hele transportområdet. Oppfølgingsansvaret for sjøfart er tillagt Nærings- og handelsdepar-

tementet. Samferdselsdepartementet har ansvaret for de øvrige områdene.

Sikkerheten i norsk luftfart skal 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 det overordnede målet for transportpolitikken. Økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring vil bli prioritert. Videre har Samferdselsdepartementet gitt Luftfartstilsynet i oppdrag å følge opp anbefalingene fra sikkerhetsstudien for innlandshelikopter.

På bakgrunn av økt ulykkesrate for allmennflyging de senere årene vil også dette området få betydelig oppmerksomhet i 2014.

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.

Målet med statlig kjøp av innenlandske flyruter er å sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud. Statlig kjøp av regionale flyruter skal ved å redusere avstandsulemper bidra til velfungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet.

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Nasjonalt vil Luftfartstilsynet prioritere arbeidet med å redusere støybelastningen fra flytrafikken ved Oslo lufthavn, Gardermoen, samt helikoptertrafikken til Nordsjøen fra Bergen lufthavn, Flesland, og Stavanger lufthavn, Sola.

Internasjonalt vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Miljøverndepartementet fortsette arbeidet for at internasjonal luftfart i større grad skal bidra til å redusere utslipp av klimagasser. Norge har et mål om at medlemslandene i ICAO skal lykkes i å få til en global avtale om reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal luftfart på generalforsamlingen høsten 2013.

Norge stiller til valg i rådet i ICAO høsten 2013 og vil etter all sannsynlighet dermed ha plass i rådet for perioden 2013–2016. Den norske kandidaten vil representere de nordiske landene, og dette innebærer at arbeidet i ICAO vil ha betydelig oppmerksomhet hos norske luftfartsmyndigheter de nærmeste årene.

Passasjerrettigheter er et viktig område for regjeringen. I 2014 skal Luftfartstilsynet prioritere å følge opp den nye forskriften om universell utforming i norsk luftfart. Når det gjelder passasjerrettigheter for øvrig, pågår en revisjon av EU-

forordning som omfatter flypassasjerers rettigheter. Norge er aktivt involvert i dette arbeidet. Norsk regelverk må revideres på bakgrunn av endringer i EUs regelverk.

Statens havarikommisjon for transport har ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i 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 så langt det er mulig konsentrere ressursbruken om de hendelsene og ulykkene som har størst læringspotensial.

For å bidra til sikkerhet vil det også i 2014 gis tilskudd til flygeinformasjonstjenester på ikke-statlige lufthavner med rutetraffikk. Videre vil det gis driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken, og Ørland lufthavn.

Samfunnsoppdraget til Avinor AS skal fortsatt være å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten, jf. Meld. St. 38/Innst. 492 S (2012–2013) Verksemda til Avinor AS. Staten avgjør hvilke lufthavner selskapet skal drive. Avinor skal fortsatt i størst mulig grad være selvfinansierende, og den solidariske samfinansieringen mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner skal videreføres. I Eiermeldingen har regjeringen understreket at den vil sikre Avinor rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidig og effektivt lufthavnnett. Regjeringen er spesielt opptatt av investeringene ved de store, inntektsbringende lufthavnene som er bærebjelkene i samfinansieringssystemet. Her er Bergen lufthavn, Flesland, i en særstilling allerede i dag med store utfordringer med driften og økende passasjertall. Departementet vil følge utviklingen ved Flesland spesielt med sikte på at den nye terminalløsningen blir realisert. Regjeringen vil i 2014 komme tilbake til Stortinget med en oppdatering av framdriften i Avinors investeringsplaner og en vurdering av selskapets finansielle rammebetingelser.

Den framtidige utformingen av lufthavnnettet er vurdert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Meld. St. 38 (2012–2013) og stortingsbehandlingen av disse, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og Innst. 492 S (2012–2013). Regjeringen har i Eiermeldingen lagt til grunn at Avinor vil bli tilført midler for å kunne gjennomføre mulige investeringer i nye lufthavner på Helgeland i Mo i Rana og i Hammerfest. En mulig ny felles lufthavn for Lofoten skal utredes videre. I

forbindelse med omstruktureringen av Luftforsvaret skal det settes i gang en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

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

EU vedtok et nytt direktiv om lufthavnavgifter i 2009. Direktivet stiller en rekke prosessuelle og rolle- og ansvarsmessige krav for å fastsette lufthavnavgifter. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre direktivet gjennom en ny forskrift som ventes å bli vedtatt høsten 2013. Forskriften vil bl.a. endre noe på rollefordelingen mellom departement, tilsynsmyndighet og lufthavnoperatør ved utformingen av lufthavnavgiftene.

Norges avtale med Estland, Finland og Latvia om å etablere den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB-avtalen) trådte i kraft i desember

2012. Et tett samarbeid mellom NEFAB og luftromsblokken som består av Sverige og Danmark, er en viktig forutsetning for Norges deltakelse i luftromsblokken. Arbeid for å få styrket samarbeidet mellom de to luftromsblokkene vil bli prioritert i 2014.

Samferdselsdepartementet vil i 2014 arbeide videre med å fastsette målene i nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenestene for perioden 2015–2019. Planen vil også omfatte deler av terminaltjenestene.

Det er etablert nye internasjonale kvalitetskrav til luftfartsinformasjon som benyttes om bord i fly og av flysikringstjenesten, jf. kommisjonsforordning nr. 73/2010. For å tilfredsstille de nye kravene må Norge utvikle nye systemer for å samle inn og publisere luftfartsinformasjon. Forordningen stiller også krav om å utvikle svært nøyaktig kartinformasjon for hele landarealet i medlemslandene.

Utredningsarbeidet om konsekvensene av økt internasjonal konkurranse som Samferdselsdepartementet startet i 2013, vil bli fulgt opp i 2014.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	655 714	673 000	681 000
	Sum kap. 1310	655 714	673 000	681 000

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 681 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2014, en økning på 8 mill. kr fra saldert budsjett 2013. I økningen inngår kompensasjon for økt CO₂-avgift.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2013 nye kontrakter for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms for perioden 15. april 2013 til 31. mars 2017. De nye kontraktene er marginalt dyrere enn kontraktene som de avløste. Rutetilbudet er det samme som tidligere, men med en

kapasitetsøkning på enkelte ruter. De nye kontraktene gjelder for følgende ruteområder:

- *Ruteområde 1*
ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta.
- *Ruteområde 2*
Hasvik – Tromsø v.v.
Hasvik – Hammerfest v.v.
Sørkjosen – Tromsø v.v.

Kostnadene for kontraktene som Samferdselsdepartementet inngikk i 2012 og 2013, er samlet sett lavere enn i tidligere kontrakter.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	27 477	30 900	35 000
	Sum kap. 1311	27 477	30 900	35 000

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås å bevilge 35 mill. kr til tilskudd til ikke-statlige flyplasser, en økning på 4,1 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Bevilgningen skal dekke tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS) ved ikke-statlige flyplasser med rutetrafiikk, tilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken, og et nytt tilskudd til Ørland lufthavn.

Kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er flyplasseiernes 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.

Av den foreslåtte bevilgningen skal 20 mill. kr dekke kostnader til flygeinformasjonstjenesten.

Som en oppfølging av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, foreslås 12 mill. kr til Stord lufthavn, Sørstokken, jf. også omtale i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Stord lufthavn er en ikke-statlig flyplass med en viktig regional transportfunksjon.

Fra 2014 foreslås en årlig bevilgning på 3 mill. kr i driftstilskudd til Ørland lufthavn. Det vises til Meld. St. 26 (2012–2013) hvor det går fram at regjeringen tar sikte på å inngå en driftsavtale med Ørland kommune for å sikre videre sivil luftfart ved Ørland hovedflystasjon innenfor en ramme på 3 mill. kr i året.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Driftsutgifter	193 639	189 800	194 000
	Sum kap. 1313	193 639	189 800	194 000

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 transportpolitiske 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, arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security) og forhold knyttet til helse, miljø og sikkerhet. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt 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 utviklingen av internasjonale regler på

luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Tilsynet har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Det foreslås bevilget 194 mill. kr, en økning på 4,2 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Økningen i

bevilgningen skal bl.a. dekke kostnader ved økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring, jf. kap. 4313, post 01.

Luftfartstilsynet hadde 178 tilsatte pr. 1. mars 2013.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Gebyrinntekter	116 558	140 400	138 800
02	Refusjon av diverse utgifter	9 961		
16	Refusjon av foreldrepenger	601		
17	Refusjon lærlinger	31		
18	Refusjon av sykepenger	1 904		
	Sum kap. 4313	129 055	140 400	138 800

Post 01 Gebyrinntekter

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

I 2014 budsjetteres det med 138,8 mill. kr i gebyrinntekter.

Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal finansieres ved gebyrer. Vista Analyse AS har vurdert Luftfartstilsynets system for gebyrfinansiering i lys av retningslinjene for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger. Utredningen viser at dagens system for gebyrfinansiering i det store og hele er i samsvar med retningslinjene, men det ble fore-

slått noen endringer. Det ble bl.a. anbefalt at kostnader knyttet til kompetanseheving ikke skal dekkes av gebyrer, selv om kompetansebehovet er knyttet til tilsynsvirksomhet. På denne bakgrunn er anslaget for gebyrinntekter redusert med 8 mill. kr. Det vises også til omtale i Prop. 1 LS (2013–2014) Skatter, avgifter og toll 2014.

Tilsynsaktiviteten innenfor områdene flyplass og flysikring øker, noe som også øker Luftfartstilsynets kostnader. Anslaget for gebyrinntekter er derfor økt med 1,5 mill. kr.

Luftfartstilsynets kostnader med å føre tilsyn med luftsporten dekkes ikke av næringen. Dette har sammenheng med at luftsportens aktører anses å ikke ha økonomisk bæreevne til å dekke disse kostnadene.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Driftsutgifter	60 417	62 500	63 400
	Sum kap. 1314	60 417	62 500	63 400

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 disse sektorene.

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 63,4 mill. kr, om lag samme nivå som i saldert budsjett 2013.

Statens havarikommisjon for transport hadde 40 tilsatte pr. 1. mars 2013.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
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. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
80	Renter	198 381	157 800	116 300
	Sum kap. 5619	198 381	157 800	116 300

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 116,3 mill. kr i 2014.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
85	Utbytte	421 800	438 000	478 000
	Sum kap. 5622	421 800	438 000	478 000

Post 85 Utbytte

I 2009 ble det fastsatt en utbyttepolitikk som innebar et forventet utbytte på 50 pst. av årsresultatet i konsernet etter skatt, men at det skulle tas hensyn til de spesielle utfordringene Avinor da hadde, jf.

Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). Denne utbyttepolitikken videreføres, jf. Meld. St. 38/Innst. S 492 S (2012–2013). I tråd med dette foreslås det budsjettert med et utbytte fra Avinor AS på 478 mill. kr i 2014. Endelig utbytte fastsettes på generalforsamlingen i 2014.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012 ¹	Saldert budsjett 2013 ¹	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1320	Statens vegvesen	17 204 502	21 037 300	22 742 000	8,1
	Sum kategori 21.30	17 204 502	21 037 300	22 742 000	8,1

¹ Regnskap 2012 og saldert budsjett 2013 kan ikke sammenliknes direkte siden Statens vegvesen i Prop. 1 S (2012–2013) fikk en samlet kompensasjon på om lag 3,2 mrd. kr som følge av opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven.

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
4320	Statens vegvesen	771 564	505 100	522 800	3,5
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	32 973	32 000	30 000	-6,3
	Sum kategori 21.30	824 537	562 100	577 800	2,8

Målene for transportpolitikken er trukket opp i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Innsatsen til drift og vedlikehold og utbygging av infrastruktur har økt betydelig over flere år. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til ytterligere å øke innsatsen på å bedre transport-systemet. De økte bevilgningene vil fases inn gradvis i planperioden. Behovet for å oppruste og utbygge vegnettet er fortsatt stort. Et moderne og framtidsrettet transportsystem vil gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere og bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet vil bedre trafikksikkerheten.

Budsjettforslaget for 2014 for Statens vegvesen på 22 742 mill. kr innebærer en oppfølging på

21,1 pst. av den økonomiske rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023.

For trafikant- og kjøretøyområdet videreføres aktivitetsnivået fra 2013. Midler til drift prioriteres slik at dagens standard opprettholdes, men med noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking i driftskontrakter som gjelder fra 1. september 2013 og 1. september 2014. Det vil bli lagt asfalt om lag i samme omfang som i 2013. Regjeringen forutsetter at opptrapping av rammen vil stanse veksten i forfallet tidlig i perioden 2014–2023, samt at forfallet vil reduseres i løpet av perioden.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2014 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til anleggsstart eller

forberedende arbeider på flere større prosjekter i 2014. Videre prioriteres midler til programområdene og fornying, bl.a. til opprusting av tunneler.

Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt av 500 mill. kr til opprusting av fylkesveger. Midlene bevilges som del av rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Vegnettet skal gi effektive transportløsninger for befolkning og næringsliv, binde regioner og landsdeler sammen og knytte Norge til utlandet. I de største byene er det viktig å utvikle et hovedvegnett som leder trafikken utenom bykjerner.

Satsingen som regjeringen la opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019, har gitt god måloppnåelse i form av reisetidsreduksjoner på riksvegnettet, styrket framkommelighet for lokal kollektivtransport og for syklende og gående, bedre trafiksikkerhet og et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem.

Det er fremdeles store utfordringer med å utvikle et sikkert, miljøvennlig og universelt utformet vegsystem som har nødvendig kapasitet og kvalitet. Dette forsterkes gjennom inntektsvekst og befolkningsvekst som fører til mer person- og godstransport. Spesielt gir dette store utfordringer for transportavviklingen i de største byene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringen lagt til grunn et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Gående og syklende må sikres god og sikker framkommelighet. Samtidig må det utvikles et kollektivtilbud med høy kvalitet og kapasitet. Arealbruken må bli mer konsentrert og bygge opp under kollektivknutepunktene, slik at andelen miljøvennlige reiser kan øke.

Riksvegene er hovedårene i vegtransportsystemet, og utgjør om lag 10 500 km veg med 16 ferjesamband. Av den samlede lengden på riks- og fylkesvegnettet utgjør riksvegene om lag 20 pst., men står for om lag halvparten av vegtrafikkarbeidet. For næringstransportene med tunge kjøretøy er andelen om lag 65 pst.

Ved utgangen av 2013 vil 540 km av riksvegnettet være firefelts veg, og det vil være bygd midtrekkverk på 240 km to- eller trefelts veger. Det er fortsatt store utfordringer og behov knyttet til å få en tilfredsstillende vegstandard. Om lag 1 700 km eller 16 pst. av riksvegnettet har for smal vegbredde ut fra kravene til tofelts veg med gul midtlinje i vegnormalene. På de mest trafikkerte

strekningene er det behov for å bygge ut til to-, tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøreretningene.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til redusert framkommelighet deler av året. Selv om antallet stengninger ventes redusert som følge av tiltak på vegnettet, skyldes de fleste stengningene forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2012/2013 var sentrale vegstrekninger for godstransporten periodevis stengt. Det gjaldt bl.a. strekningene E16 over Filefjell som var stengt i til sammen 30 timer, rv 7 over Hardangervidda som var stengt i til sammen 242 timer og E134 Haukelifjell som var stengt i til sammen 35 timer.

For å sikre framkommelighet på vinterstid har Statens vegvesen økt beredskap i utekontrollvirksomheten på dager hvor det er varslet vanskelig føre. Dersom forholdene tilsier det, kan tidsbegrenset kjøreforbud ilegges og veger stenges. Det er videre etablert tiltak for å styrke samhandling mellom de som drifter vegen, og utekontrollen i Statens vegvesen.

For vinterdriften er det innført høyere standard for kontrakter som gjelder fra 2013. Dette omfatter krav om kontinuerlig brøyting under snøvær for veger der det ikke er krav om bar veg om vinteren og økte krav til friksjon/strøing på snø- og isdekke.

Forfallet på vegnettet øker sannsynligheten for at det oppstår akutte skader som må utbedres. Skadeutviklingen vil føre til økte kostnader på sikt fordi reparasjonene vil bli mer omfattende jo lenger en venter med å utføre disse. Forfallet fører til høyere kostnader til drift, bl.a. fordi spor og ujevnheter gjør det vanskeligere å holde vegene frie for snø og is.

Regjeringen prioriterer i Nasjonal transportplan 2014–2023 å øke satsingen på fornying og vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten. Veksten i forfallet på vegnettet vil stanses tidlig i perioden, og forfallet vil bli redusert i løpet av perioden. Forfallet skyldes et etterslep i vedlikeholdet som i stor grad er knyttet til tunneler. Riksvegnettet omfatter bl.a. 500 tunneler. For mange av disse er det behov for å gjennomføre omfattende tiltak. Kostnadene for tiltak i tunneler er beregnet til å utgjøre i størrelsesorden 16–26 mrd. kr. I årene fram mot 2019 vil det bli gjennomført betydelige tiltak i de om lag 200 riksvegtunnelene med en lengde mer enn 500 meter som har mangler etter tunnelsikkerhets- og elek-

troforskriftene, jf. nærmere omtale under Mål og prioriteringer.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade også i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Dette får store konsekvenser for samfunnet. De ventede klimaendringene vil kreve økt innsats til forebyggende investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak, beredskap og krisehåndtering. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen. Eksempelvis er det etablert et prosjekt «Naturfare – infrastruktur, flom og skred» (NIFS). Dette har gitt grunnlag for faglig utvikling og bedre samarbeid om klimarelaterte hendelser og krisesituasjoner mellom Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen. Prosjektet blir slutført i 2015. Resultater som ikke allerede er implementert, vil implementeres fortløpende.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 legger regjeringen opp til at hvert ferjesamband blir vurdert individuelt ved ny utlysning av kontraktene. Trafikkveksten i enkelte samband har vært høyere enn forutsatt da kontraktene med ferjeselskapene ble inngått. Det vil bli en utfordring i tiden framover å tilpasse tilbudet til den økte trafikken. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene prioriteres. Det vil bli lagt vekt på næringslivets behov.

Et målrettet trafikksikkerhetsarbeid de siste årene gir resultater. Det har vært en stabil nedgang i antall hardt skadde og drepte i vegtrafikken. I 2012 omkom 145 personer i trafikkulykker, mens 699 ble hardt skadd. Utviklingen fra januar til og med august 2013 viser en økning i antall drepte og hardt skadde sammenliknet med tilsvarende periode i 2012, men likevel lavere enn gjennomsnittstallet for perioden 2005–2012.

Nesten 40 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet og vel 60 pst. på fylkesveger og kommunale veger. Innsatsen fra stat, fylkeskommune og kommune er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen. De dominerende ulykkestypene er møteulykker på riksvegnettet, utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet og ulykker med gående på det kommunale vegnettet.

Analyser av dødsulykkene viser at høy fart og bruk av rusmidler er viktige årsaker til ulykkene. Manglende bruk av bilbelte er en vesentlig faktor for alvorlighetsgraden av utfallet av ulykken. Andre faktorer som kan medvirke til ulykker, er forhold knyttet til vegen og involverte kjøretøy.

Selv små hastighetsforandringer har stor betydning for antall alvorlige ulykker og muligheten for å oppnå en varig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i tråd med nullvisjonen. Høyere fart gir i tillegg mer støy og luftforurensing. Regjeringen ønsker derfor ikke å øke fartsgrensene på det norske vegnettet.

I trafikksikkerhetsarbeidet må det arbeides både med tiltak som kan påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak.

Statens vegvesens nye forskningsprogram om trafikksikkerhet vil bl.a. se på hvordan trafikantenes atferd påvirker trafikksikkerheten, slik at effektive tiltak kan gjennomføres.

Økt trafikk og økt vegutbygging øker klimagassutslippene og presset på naturen. Konsekvensene av klimagassutslipp og reduksjon av naturmangfold er skader som i liten grad lar seg reparere. Disse utfordringene skal sammen med hensynet til dyrket jord vektlegges spesielt i planlegging, utbygging og drift av vegene.

Klimagassutslippene fra vegtrafikken utgjør om lag 19 pst. av de totale norske utslippene. Utslippene fra vegtrafikken har økt med 30 pst. siden 1990 og har de siste årene ligget stabilt på om lag 10 mill. tonn. I samme periode har antall kjørte kilometer økt med om lag 50 pst. Energi- og utslippseffektiviteten blir stadig bedre for både personbiler og tunge biler, men dette motvirkes av større kjørelengde, tyngre last, mer bykjøring m.m. Utslippene fra tunge kjøretøy har økt med i størrelsesorden 60 pst. fra 1990.

Dårlig luftkvalitet forekommer først og fremst i de største byene om vinteren, og vegtrafikk er den viktigste årsaken. Utslippene fra hvert enkelt kjøretøy er vesentlig redusert de siste 20 årene, men i enkelte byer er det fortsatt periodevis konsentrasjoner av NO₂ og svevestøv (PM10) over forurensingsforskriftens krav.

Analyser fra Transportøkonomisk institutt og Norsk institutt for luftforskning viser at nyere dieslbiler er en vesentlig utslippskilde og at NO₂-nivået i enkelte norske byer i perioder vil være relativt høyt fram til rundt 2015 for deretter å synke. Andel dieslbiler er redusert fra nær 75 pst. til om lag 50 pst. i 2013. Fra 2014 innføres strengere utslippskrav ved typegodkjenning av nye biler som gradvis vil bidra til at utslippene reduseres, slik at forurensningsforskriftens krav oppfylles en gang mellom 2020 og 2025.

Vegtrafikken er fortsatt den største kilden til støyplage. Støymålene er vanskelige å overholde. Antall personer som er utsatt for støy over 55 dB utendørs ved bolig, har økt med rundt 225 000

siden 1999, dvs. en økning på om lag 22 pst. Økningen skyldes i hovedsak trafikkvekst, økt tungtrafikk og økt boligbygging langs vegnettet. Totalt er 1,2 mill. personer utsatt for utendørs støy over 55 dB. Statens vegvesen beregner hvor mange som er utsatt for støy over forurensningsforskriftens krav om maksimalt 42 dB innendørsstøy fram til 2017, og gjennomfører fortløpende tiltak for disse.

En hovedutfordring i byområdene er å gjennomføre en arealdisponering som gir fortetting. Dette vil bygge opp under målet om mer miljøvennlig transport og utnytte dagens infrastruktur på en mest mulig effektiv måte. I tråd med Meld. St. 34 (2012–2013) Folkehelsemeldingen, vil samferdselsmyndighetene bidra i holdningsskapende arbeid for å fremme økt bevissthet om fordeler ved sykling og gange, og med tiltak for å påvirke ulike befolkningsgrupper til å gå eller sykle mer.

Det meste av transportsystemet ble bygd før det var krav om universell utforming. Behovet for oppgraderinger og ombygginger er derfor omfattende. Det er om lag 6 500 bussholdeplasser og kollektivknutepunkt på riksvegnettet, og en vesentlig del av disse må oppgraderes for å bli universelt utformet. Det er betydelige utfordringer med å gjøre hele reisekjeder universelt utformet og tilgjengelige hele året.

Det har vært en betydelig økning i ressursinnsatsen til transportsektoren i en rekke år. Med økt aktivitet og flere oppgaver for Statens vegvesen har det vært nødvendig å øke bemanningen. Kjøp av kapasitet fra eksterne leverandører, bl.a. for å produsere planer og forestå byggherrerelaterte oppgaver, har også økt. Med den økte aktiviteten i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil det være en utfordring å rekruttere rett kompetanse og sikre tilstrekkelig kapasitet.

Statens vegvesen skal utnytte de midler som stilles til rådighet, på en mest mulig effektiv måte. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt klare føringer om at etatene skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene knyttet til egen virksomhet, målt mot en forventet utvikling av disse kostnadene uten effektiviseringstiltak. Det vises til nærmere omtale av effektivisering under Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde.

Resultatrapport 2012

Framkommelighet

Driften av vegnettet i 2012 er i hovedsak gjennomført i henhold til den standarden som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Statens vegvesen gjennomførte høsten 2012 og vinteren

2012/2013 brukerundersøkelser for å måle trafikantenes tilfredshet med drift og vedlikehold av hovedvegene. Tilsvarende undersøkelser ble sist gjennomført i 2009. Trafikantene var jevnt over mer tilfreds med forholdene i 2012 enn i 2009. Det er størst forbedring for vegdekker, siktforhold og brøyting.

Til vedlikehold av vegdekker og vegfundament ble det i 2012 benyttet om lag 870 mill. kr. Om lag 1 000 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt asfaltdekke. Dette var noe mer enn forutsatt i budsjettet for 2012.

Statens vegvesen har i sin vedlikeholdsstandard satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Andelen av vegdekker på riksvegnettet som har bra eller meget bra standard, økte fra 71 pst. i 2011 til 73 pst. i 2012.

I 2012 ble til sammen om lag 43 km nye riksvegstreknings åpnet for trafikk. Følgende større prosjekter med kostnad over 100 mill. kr ble åpnet:

- *E6 Øyer – Tretten i Oppland*. Prosjektet har omfattet bygging av ny veg, delvis i ny trasé og delvis gjennom utvidelse av eksisterende trasé, på en om lag 13 km lang ulykkesutsatt strekning på E6. Prosjektet omfattet utbygging til tofelts veg med forbikjøringsfelt, samt en om lag 4 km lang tunnel. Prosjektet har medført en innkorting av E6 på om lag 2 km. Prosjektet E6 Øyer – Tretten i Oppland var forutsatt åpnet i 2013, men ble forsert og åpnet for trafikk i 2012.
- *E18 Sky – Langangen i Vestfold og Telemark*. Prosjektet har omfattet bygging av 9,5 km ny firefelts veg, planskilte kryss og tosidig rasteplass. E18 på strekningen var svært ulykkesutsatt og hadde stedvis noe av den dårligste standarden på E18 mellom Oslo og Kristiansand.
- *E39 Torvund – Teigen i Sogn og Fjordane*. Prosjektet har omfattet 5,5 km ombygget trasé, inkludert en ny tunnel på 2,6 km. Prosjektet har gitt en innkorting av E39 på om lag 1 km.
- *E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal*. Prosjektet inngår i E39 Kyststamvegen og omfattet omlegging av E39 i ny trasé gjennom Kviven med bygging av vel 17 km ny veg fra Grodås i Hornindal kommune til Geitvika i Volda kommune.
- *Rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal*. Prosjektet har omfattet bygging av tunnel samt oppgradering av eksisterende veg på en om lag 4,6 km lang strekning. Prosjektet har også omfattet bygging av gang- og sykkelveg.
- *Rv 510 Solasplitten i Rogaland*. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken og har omfattet byg-

ging av en ny veglenke mellom E39, Stavanger lufthavn Sola og stamnetthavnen i Risavika.

- *Rv 706 Dortealyst – Stavne i Sør-Trøndelag.* Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim og har omfattet bygging av 420 m ny veg på strekningen Dortealyst – Stavne, samt gang- og sykkelveger og kollektivfelt. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet rundt Trondheim og vil medvirke til at gjennomgangstrafikken kan føres utenom Trondheim sentrum.

Rehabilitering av E16 Nestunnelen i Buskerud er som varslet i Prop. 1 S (2012–2013) forsinket og tunnelen åpnes først for trafikk i 2013.

Målet for 2012 var å åpne 11 km firefelts veg for trafikk. Det ble åpnet 10,5 km. Gjennomføringen av E39 Klepland – Tangvall i Søgne i Vest-Agder ble forsinket bl.a. på grunn av en tidkrevende grunnervvervsprosess.

I Prop. 1 S (2011–2012) var det satt som mål å utbedre 5 rasutsatte punkter/strekninger. Det ble utbedret 10 punkter/strekninger.

I Prop. 1 S (2011–2012) var det satt som mål å utbedre og breddeutvide 15 km riksveg slik at det tilfredstilte kravet til gul midtlinje. Det ble utbedret og breddeutvidet 31 km.

I 2012 ble det etablert 37 km gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 33 km. Framdrift for enkelte prosjekt ble forsert.

Ved utgangen av 2012 oppfylte 12 av 18 riksvegferjesamband målene som var satt i Nasjonal

transportplan 2010–2019 for åpningstid og frekvens, mens 15 oppfylte målene om å komme med ønsket avgang.

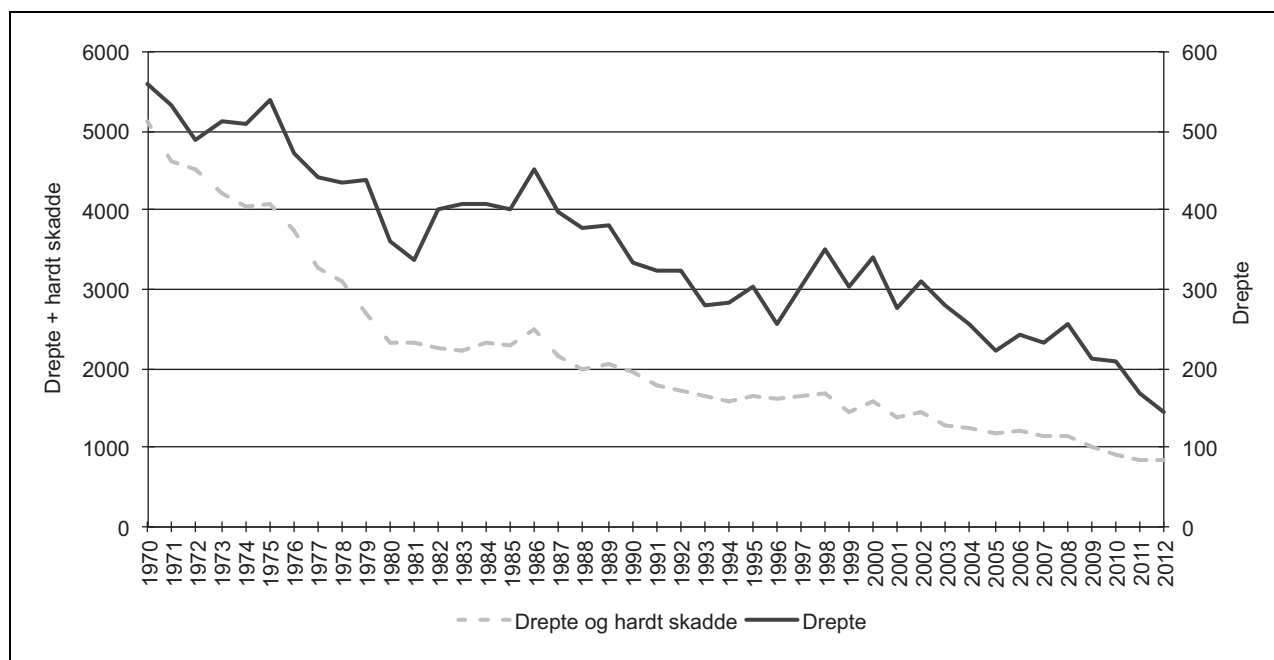
Trafikksikkerhet

I 2012 ble 844 hardt skadd eller drept i vegtrafikkulykker på riksvegnettet, det vil si tre færre enn i 2011. 145 personer omkom, en nedgang på 23 sammenliknet med 2011, mens antall hardt skadde økte med 20. Siden 1970 er tallet på omkomne i vegtrafikken redusert med nærmere 75 pst. og antall hardt skadde med om lag 85 pst.

Av de som omkom i bilulykker i 2012, var det 41 pst. som ikke brukte bilbelte, mens høy fart var en medvirkende faktor i 28 pst. av dødsulykkene. 46 pst. av alle kjøretøy som passerte utvalgte målepunkt, hadde fart over fartsgrensen. Forhold knyttet til vegen, som vegens linjeføring, sikthindringer og mangelfull skilting og oppmerking, ble vurdert å være medvirkende årsak til om lag 30 pst. av dødsulykkene. Den menneskelige faktoren, herunder individuelle adferdsvalg, var en medvirkende faktor i om lag 60 pst. av dødsulykkene i trafikken.

Statens vegvesen gjennomførte i 2012 tiltak som var beregnet å gi 11 færre drepte og hardt skadde.

I 2012 ble det bygd midtrekkverk på 29 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 17 km. Flere prosjekt ble forsert, bl.a. på E18 i Aust-Agder. Sammen med 10,5 km nye firefelts veger ga dette



Figur 3.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

nesten 40 km nye riksveger i 2012 med atskilte kjøreretninger.

Forsterket midtoppmerking er et tiltak som bl.a. skaper større avstand mellom motgående kjøretøy. Tiltaket er et godt alternativ til midtrekkverk på eksisterende veg, der midtrekkverk av ulike grunner ikke er aktuelt. I 2012 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 70 km veg, som var 45 km mer enn målet. Enkelte prosjekter ble forsert. Videre la Statens vegvesen mer vegdekker enn opprinnelig planlagt, hvor forsterket midtoppmerking ble utført samtidig.

Strekningsvis automatisk trafikk kontroll (ATK) ble innført som en permanent ordning i 2011, og ved utgangen av 2012 var dette installert på 13 strekninger på riks- og fylkesveg.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken i tettbygde strøk var på 93 pst. i 2012 som er samme nivå som i 2011. Utenfor tettbygde strøk var det en reduksjon fra 95 pst. til 94 pst. Undersøkelsen omfatter lette kjøretøy og gjelder både førere og passasjerer. Statens vegvesen har i sitt handlingsprogram for 2010–2013 satt som mål at bruken av bilbelte i 2014 skal være minimum 92 pst. i tettbygde strøk og 95 pst. utenfor tettbygde strøk.

Krav til antall kjøre- og hviletidskontroller er fastsatt gjennom EU-direktiv. Kontrollene gjennomføres ved at det for hver kontrollerte sjåfør kontrolleres et visst antall sjåførdøgn (en sammenhengende periode på inntil 24 timer hvor en sjåfør er underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid). I 2012 ble kravet til antall kontroller nådd ved at det ble gjennomført kontroll av om lag 140 000 sjåførdøgn langs veg og 240 000 i bedrift. Av 8 106 kontrollerte sjåfører ble 1 303 anmeldt for ett eller flere alvorlige brudd på bestemmelsene. Til sammenlikning ble det i 2011 kontrollert 9 389 sjåfører, og 1 284 ble anmeldt.

I 2012 var de store atferdskampanjene innenfor trafikksikkerhet rettet mot fart og fartsrelaterte ulykker og bruk av bilbelte.

Tilsynsvirksomheten i Statens vegvesen innen trafikant- og kjøretøyområdet er hovedsakelig rettet mot godkjente opplæringsinstitusjoner (trafikkskoler og læresteder for yrkessjåførutdanning m.m.), godkjente kjøretøyverksteder og kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll. Statens vegvesen har i stadig større grad målrettet tilsynsvirksomheten for å avdekke kritiske feil, brudd og mangler. Ulovlig verksteddrift og aktører som ulovlig tilbyr føreropplæring, øker i omfang. Dette er utfordrende å håndtere.

Det ble gjennomført 605 tilsyn med opplæringsinstitusjoner i 2012. I 164 tilfeller ble det

utfordriget vedtak om pålegg, advarsel eller tilbakekalling av godkjenning overfor trafikklærere og faglige ledere knyttet til opplæringsinstitusjonene. Det ble videre gjennomført 1 068 tilsyn på kjøretøyområdet, og 235 fikk pålegg, ilagt advarsel eller godkjenningen tilbakekalt.

Basert på Statens vegvesens kartlegginger, gjennomførte tilsyn og eksterne undersøkelser har det i 2012 vært gjennomført møter og samlinger med trafikkskolene om intensjoner og innhold i obligatoriske deler av føreropplæringen.

Miljø

I 2012 lå de beregnede klimagassutslippene fra vegtrafikken om lag på samme nivå som i 2011. Utslippene fra nye personbiler er redusert med 27 pst. fra 2006 til 2012.

I de største byene er det en utfordring å overholde forurensingsforskriftens krav til luftkvalitet for NO₂. I 2012 ble det rapportert om overskridelser i Oslo og Bergen.

Målinger av luftkvalitet i 2012 viste at forurensningsforskriftens krav for svevestøv (PM10) ble overskredet i Trondheim. I de andre byene der det måles luftkvalitet, var det ikke overskridelser. Piggfriandelen økte noe i Oslo og i Bergen fra 2011 til 2012, men gikk ned i Trondheim. I 2012/2013-sesongen var piggfriandelen i Oslo 86 pst. og Bergen 85 pst. Trondheim kommune vedtok å avvikle piggdekkavgiften høsten 2010. Piggfriandelen er redusert fra 80 pst. i 2010 til 65 pst. i 2012. Statlige miljømyndigheter har pålagt anleggseierne i Trondheim å samarbeide om å løse problemet med tidvis dårlig luftkvalitet i byen. Innen fristen forelå en liste hvor det er enighet om 11 tiltak. Gjeninnføring av piggdekkgebyr er ikke blant disse tiltakene, men kommunen og Statens vegvesen vil følge luftkvaliteten nøye og gebyr skal vurderes blant flere virkemidler mot svevestøv.

I 2012 kartla Statens vegvesen utendørs støy nivå for alle veger i de største byområdene og for hovedvegnettet i resten av landet i henhold til forurensingsforskriften. Resultatet fra kartleggingen inngår som grunnlag for kommunevise handlingsplaner mot støy som blir ferdig i 2013. Det ble i 2012 utført tiltak på 67 boliger langs riksveg med innendørs støy nivå over forskriftens grenseverdi på 42 dB.

Saltforbruket var mellom 60 000 og 100 000 tonn i året i perioden 1993 til 2002/2003. Deretter økte forbruket til rundt 200 000 tonn fram til 2008/2009. Vinteren 2012/2013 gikk forbruket opp til om lag 215 000 tonn. Statens vegvesen

arbeider for å redusere saltbruken på vegnettet og foretar årlige målinger av vannkvaliteten langs riksvegnettet. Mengden salt vil variere noe med været i de ulike årene. Andelen av vegnettet som inngår i «bar veg strategi» har økt noe og bidrar således til å øke bruken av salt.

Det var ikke inngrep i, eller nærføring til, nasjonalparker og landskapsvernområder som følge av nye riksveganlegg i 2012. Det var nærføring til eller inngrep i 140 daa naturreservat på grunn av at E6 Øyer – Tretten ble åpnet for trafikk i 2012 mot tidligere forutsatt i 2013. 36 kulturminner og 15 kulturmiljøer gikk tapt eller fikk redusert verdi som følge av nye veganlegg. Dette er fire kulturminner mer enn opprinnelig planlagt for 2012, og skyldes også den tidlige åpningen av E6 Øyer – Tretten. Antall konfliktpunkter mellom veg og biologisk mangfold ble redusert med 38 i 2012, som var i tråd med det planlagte.

Antall dekar dyrket jord som ble brukt til riksvegformål, økte fra planlagt 155 daa til 260 daa, fordi noen prosjekter ble forsert, bl.a. E6 Øyer – Tretten i Oppland.

Statens vegvesen utarbeidet og vedtok i 2012 en egen strategi for å fremme god arkitektonisk kvalitet. «Vakre vegers pris» ble delt ut til utbyggingsprosjektet Bybanen i Bergen og til drift- og vedlikeholdet av Borgestadalléen i Skien.

I 2012 ble det inngått kontrakt om leveranse av verdens første 100 pst. batteridrevne bilferje. Dette var en følge av Statens vegvesens utviklingskonkurranse om levering av den mest energi- og miljøeffektive ferjen til sambandet E39 Lavik – Oppedal. Ferjen vil i drift ikke ha noe direkte utslipp til luft. En moderne konvensjonell ferje fra rundt 2010 ville til sammenlikning hatt et utslipp

på om lag 1 800 tonn CO₂ og 18 tonn NO_x i året. Det totale energiforbruket vil samtidig reduseres med mer enn 50 pst.

Fra 2006 til 2011 gikk utslipp av NO_x fra ferjedriften ned med om lag 15 pst. samtidig som transportarbeidet med ferjer økte med om lag 6 pst. Sentrale bidrag for å oppnå denne reduksjonen kommer fra regjeringens satsing på gassdrift, strengere krav til NO_x-utslipp i anbudskonkurransene samt tiltak finansiert helt eller delvis gjennom NO_x-fondet. Alle riksvegferjesamband trafikkeres i 2014 av ferjer som er innmeldt i NO_x-fondet.

Universell utforming

Universell utforming integreres i planlegging og bygging av nye veganlegg. Arbeidet med å oppgradere holdeplasser og kollektivknutepunkt til universell utforming er omfattende og krever ofte samarbeid mellom flere aktører. I 2012 ble 8 knutepunkt langs riksveg universelt utformet, mens målet var å utbedre 13. Videre ble 162 holdeplasser langs riksveg universelt utformet, mens målet var å utbedre 210. Avvikene skyldes hovedsakelig forsinket planlegging, prosjektering og grunnerverv, samt at tiltak har blitt dyrere enn forutsatt.

36 av 37 riksvegferjer oppfylte i 2012 kravene til universell utforming. I anbudskonkurransene som er gjennomført innenfor riksvegferjedriften etter 2009, er det stilt krav til universell utforming som går lengre enn eksisterende forskriftskrav. Spesielt for samband med over 25 minutters overfartstid er kravene skjerpet, bl.a. til utforming av og atkomst til toalett og salong.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	¹ Regnskap 2012	^{1 2} Saldert budsjett 2013	³ Forslag 2014
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>	8 296 713	8 844 500	9 347 000
25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	14 100		
26	Vegtilsyn	8 497	15 500	16 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	401 625	411 000	433 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 419 942	9 105 800	9 764 200
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	762 741	966 400	1 150 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	329 996	101 400	18 000
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	226 002	173 900	377 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	361 908	202 900	380 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	109 726	140 000	176 700
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	700 604	550 800	564 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	572 648	525 100	516 100
Sum kap. 1320		17 204 502	21 037 300	22 742 000

¹ Regnskap 2012 og saldert budsjett 2013 kan ikke sammenlignes direkte siden Statens vegvesen i Prop. 1 S for 2013 fikk en samlet kompensasjon på om lag 3,2 mrd. kr som følge av opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven fra 1. januar 2013.

² Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 10 mill. kr, post 29 er økt med 24 mill. kr og post 30 er økt med 95 mill. kr, jf. Prop. 149 S/Innst. 470 S (2012–2013).

³ I 2014 foreslås det en kompensasjon på ytterligere 164 mill. kr på grunn av helårsvirkning av opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven.

Budsjettforslaget for 2014 for Statens vegvesen er totalt på 22 742,0 mill. kr som er en økning på 1 704,7 mill. kr eller 8,1 pst. fra saldert budsjett 2013. Dette innebærer en oppfølging på 21,1 pst. av den økonomiske rammen for den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det legges opp til en opptrapping utover i planperioden.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 9 347,0 mill. kr. Dette er en økning på 502,5 mill. kr eller 5,7 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013.

Det foreslås bevilget 16,0 mill. kr til post 26 Vegtilsyn, og 433 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

Til investeringspostene 30, 31, 35, 36 og 37 foreslås bevilget til sammen 11 689,2 mill. kr. Dette er en økning på 1 138,8 mill. kr eller 10,8 pst. fra saldert budsjett for 2013.

Til post 30 Riksveginvesteringer, foreslås det bevilget 9 764,2 mill. kr som er en økning på 658,4 mill. kr eller 7,2 pst. fra saldert budsjett 2013.

Til skredsikring foreslås det bevilget 1 714,0 mill. kr. Bevilgningen er fordelt med 1 150,0 mill. kr til tiltak på riksvegnettet, post 31 Skredsikring riksveger, og 564,0 mill. kr til post 62 Skredsikring fylkesveger. For post 31 er det en økning på 183,6 mill. kr eller 19,0 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013. For post 62 er det en økning på 13,2

mill. kr eller 2,4 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013.

Den foreslåtte bevilgningen til post 35 Vegutbygging i Bjørvika, er på 18,0 mill. kr. Dette er en reduksjon på 82,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013.

Til post 36 E16 over Filefjell, foreslås det bevilget 377,0 mill. kr som er en økning på 203,1 mill. kr eller 116,8 pst. fra saldert budsjett 2013.

Det foreslås bevilget 380,0 mill. kr til post 37 E6 vest for Alta, som er en økning på 177,1 mill. kr eller 87,3 pst. fra saldert budsjett 2013.

Til post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, foreslås det bevilget 176,7 mill. kr som er en økning på 36,7 mill. kr eller 26,2 pst. fra saldert budsjett 2013. Det gis ikke nye lånerammer fra og med 2014. Foreslått beløp i 2014 vil dekke statens renteforpliktelser på rammer stilt til disposisjon i perioden 2010–2013.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, er 516,1 mill. kr. Dette er en reduksjon på 9 mill. kr eller 1,7 pst. fra saldert budsjett 2013.

Mål og prioriteringer 2014

Det er et mål å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet vil bedre trafiksikkerheten. Regjeringen vil utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset og bidra til at Norge på noe lengre sikt omstilles til et lavutslippssamfunn. Transportsystemet må utvikles slik at det i størst mulig grad kan benyttes av alle.

Det er store utfordringer knyttet til vedlikeholdet av transportinfrastrukturen, og behovet for midler er stort. I Nasjonal transportplan 2014–2023 forutsettes det at innsatsen til drift og vedlikehold skal trappes opp. Det er lagt til grunn at veksten i forfallet vil stoppe tidlig i planperioden 2014–2023 og at forfallet reduseres i løpet av peri-

oden. Midler til drift prioriteres slik at dagens standard opprettholdes, men med noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking i kontrakter med oppstart 1. september 2013 og 1. september 2014. Endringen i standarden ventes å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Effekten for trafikantene vil gradvis øke når nye driftskontrakter inngås de nærmeste årene.

Det vil bli lagt asfalt i om lag samme omfang i 2014 som i 2013. Forfallet i tunneler medfører snarlige behov for tiltak. Arbeidet med å oppgradere tunneler blir derfor prioritert. Det settes av 280 mill. kr til den nyopprettede posten fornying under post 30 Riksveginvesteringer. Den største delen av disse midlene vil gå til tiltak i tunneler, samtidig som midler til vedlikehold av tunneler også prioriteres. Dette vil bidra til at det ikke opparbeides nytt forfall i tunnelene. I tillegg gjennomføres det systematiske inspeksjoner av tunnelene som skal bidra til rettidig vedlikehold. I 2014 foreslås det prioritert til sammen om lag 600 mill. kr til vedlikehold av og utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler. Det vises til nærmere omtale av opprusting av tunneler under post 30 Riksveginvesteringer.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2014 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Innenfor rammene på alle investeringspostene prioriteres rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter.

Det er i tillegg prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på en rekke nye prosjekter. I tillegg kan det bli aktuelt med anleggsstart eller forberedende arbeider med bompenger på flere prosjekter. Det tas for noen av prosjektene forbehold om Stortingets tilslutning.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 3.1 viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen for den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023, forslag til bevilgning for 2014 og oppfølging av rammen i Nasjonal transportplan i pst. etter ett år.

Tabell 3.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan

Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Forslag 2014	Oppfølging av NTP etter ett år i pst.
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	9 723,0	9 347,0	24,0
26	Vegtilsyn	17,0	16,0	24,2
29	Vederlag til OPS-prosjekter	473,0	433,0	22,9
30	Riksveginvesteringer	13 594,0	9 764,2	18,0
31	Skredsikring riksveger	930,0	1 150,0	30,9
36	E16 over Filefjell	486,0	377,0	19,4
37	E6 vest for Alta	331,0	380,0	28,7
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215,0	176,7	20,5
62	Skredsikring fylkesveger	656,0	564,0	21,5
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	489,0	516,1	26,4
	Sum kap. 1320	26 914,0	22 724,0	21,1
	Annen finansiering	9 779,0	9 227,0	23,6
	Totalt	36 693,0	31 951,0	21,8

Som vist til tidligere er Nasjonal transportplan 2014–2023 basert på en forutsetning om gradvis opptrapping av rammen. Oppfølgingen etter ett år er 21,1 pst. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

I tillegg til tabell 3.1 er det til oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 satt av 500 mill. kr til opprusting av fylkesveger. Midlene bevilges som del av rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Med dette vil 17,7 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan være fulgt opp på dette området.

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

Det foreslås bevilget 9 347,0 mill. kr i 2014. Med dette vil 24,0 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp.

Midlene på post 23 benyttes til; forvaltning av riks- og fylkesveger, herunder overordnet ledelse og strategisk planlegging, drift, vedlikehold, byggherre, trafikant- og kjøretøytilsyn, forskning og utvikling og drift av Norsk vegmuseum.

Norsk vegmuseum er etablert som etatsmuseum på Fåberg ved Lillehammer. Ny publi-

kumsutstilling vil bli åpnet i 2014. Kostnadene til ny utstilling påløp i 2012 og 2013. For 2014 settes det av 36,2 mill. kr til driften av vegmuseet som er 8 mill. kr lavere enn i 2013.

Det settes av 50,0 mill. kr til forskning og utvikling. Det vises til nærmere omtale under «Andre saker» og i Del III.

Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.

Det foreslås 2 055 mill. kr til forvaltning av riks- og fylkesveg i 2014. Innenfor denne rammen ligger også overordnet ledelse og strategisk planlegging.

Overordnet ledelse og strategisk planlegging omfatter Statens vegvesens arbeid med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, ivaretagelse av sektoroppgaver, ledelse- og styringsoppgaver og kommunikasjon. I overordnet ledelse og strategisk planlegging inngår også bistand til fylkeskommunene med utredninger og andre faglige underlag i deres arbeid med strategier, økonomiplaner, handlingsprogrammer og budsjetter for fylkesvegene.

Etter vegloven har staten ansvaret for forvaltning av riksvegene og fylkeskommunene ansvaret for forvaltningen av fylkesvegene. Statens vegvesen gjennomfører forvaltningens oppgaver for

både staten og fylkeskommunene. Statens vegvesen har i tillegg oppgaver etter vegtrafikkloven både på riks- og fylkesveg.

Forvaltningsoppgavene etter vegloven og oppgaver etter vegtrafikkloven er en omfattende del av virksomheten til Statens vegvesen knyttet til både riks- og fylkesveg. Av oppgaver kan nevnes:

- vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veglister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
- ansvar for å drifte vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveger
- forvaltning av grunneiendommer, avgi eller bistå ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, behandle eller bistå ved behandling av søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel, gravetillatelse
- samle inn eller bistå ved innsamling og bearbeiding av veg- og vegtrafikkdata, herunder ivareta arkivfunksjoner
- etablere og drifte automatisk trafikk kontroll (ATK) i samarbeid med politiet
- inspisere/føre tilsyn med og gjennomføre sikkerhetskontroll av veg og vegrelaterte elementer
- ivareta arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

Aktivitetsnivået innen veg- og trafikkforvaltning videreføres på samme nivå som i 2013.

Drift

Det foreslås om lag 3 mrd. kr til drift av riksveger i 2014.

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver som er nødvendig for at vegnettet skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk, og for å holde god miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon m.m.

Midler til drift i 2014 prioriteres slik at dagens standard opprettholdes, men med noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking i kontrakter som gjelder fra 1. september 2013 og 1. september 2014. Endringen i standarden ventes å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene, og innføres gradvis ved utlysning av nye driftskontrakter.

Målet for driften er at alle trafikantgrupper tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året, samtidig som natur- og miljøforhold langs

vegene ivaretas. Dette innebærer bl.a. riktig bruk av salt om vinteren, slik at forbruket av salt er på et lavest mulig nivå, samtidig som kravene i driftskontraktene ivaretas. Tiltak som ivaretar trafiksikkerheten, prioriteres. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Strekkninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Etter trafiksikkerhet prioriteres driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, særlig for å legge til rette for forutsigbar transport spesielt for næringslivet. Det prioriteres også å bedre forholdene for de som velger kollektivtransport, sykkel og gange. I tillegg inngår en rekke tiltak som har betydning for miljøet og de som bor langs vegen, som støytiltak, driftsmessige utbedringer av konflikter mellom vegen og biologisk mangfold, tiltak mot fremmede arter, drift av målestasjoner for luftkvalitet, måling av vannkvalitet og drift av objekter som er statens ansvar i Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner m.m.

Driftskontraktene, som normalt har en varighet på fem år, har gjennomgått betydelige endringer de siste årene. Den viktigste endringen har vært en mer balansert risikoplassering. Statens vegvesen har tatt en større del av risikoen for bl.a. vinter- og nedbørsforhold. Dette har bidratt til både økt konkurranse og lavere entreprisekostnader.

I nye driftskontrakter er arbeidsomfanget økt på grunn av økt veglengde, større andel motorveger, tunneler, rasteplasser m.m. Disse får derfor høyere driftsutgifter enn de kontraktene som de avløser. Trafikkmengden har også økt, og det er stilt høyere krav til standard og kvalitet. Dette gjør det krevende å sammenlikne prisene i 2013-kontraktene med de kontraktene som avløses. En direkte sammenlikning hvor alle endringer er innkalkulert viser en samlet prisøkning på 9 pst. Kontraktene med start høsten 2013 har om lag samme samlet prisnivå som inngåtte kontrakter med oppstart høsten 2012. Prisene flater ut sammenliknet med økningen i perioden 2008–2011 selv om kontraktsinnhold og veglengde har økt.

I 2012 ble det gjennomført en ekstern utredning av byggherrevirksomheten for driftskontraktene. Det ble særlig sett på marked og videreutvikling av kontraktene. Noen av forslagene til forbedringer og forenklinger ble tatt inn i konkurransegrunnlagene for kontrakter som ble inngått i 2013. Det vil bli vurdert om det skal gjøres mer gjennomgripende endringer for de driftskontraktene som inngås fra 2015.

Vedlikehold

Det foreslås om lag 2 mrd. kr til vedlikehold av riksveger i 2014.

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på og sikre funksjonaliteten på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker og vegfundament, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til å sikre god trafikksikkerhet, god framkommelighet, godt miljø og god tilgjengelighet for alle trafikanter. I tillegg vil det bidra til å redusere driftskostnadene.

Det er store utfordringer knyttet til vedlikeholdet. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2014–2023 forutsatt at innsatsen til drift og vedlikehold skal trappes opp. Det er lagt til grunn at veksten i forfallet vil stoppe tidlig i planperioden og at forfallet skal reduseres i løpet av ti-årsperioden.

Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder hvor det er behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold på bruene. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. Det budsjetteres med om lag 250 mill. kr i 2014 til vedlikehold av bruer og ferjekaier.

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. Det har siden 1985 blitt bygd flere lange tunneler med mye teknisk utstyr. I ettertid har Statens vegvesen erfart at levetiden til det tekniske utstyret har vært overvurdert. Det medfører at kostnader til reparasjon og vedlikehold har oppstått tidligere enn antatt.

EU-direktivet om tunnelsikkerhet ble implementert gjennom forskrift i 2007. Statens vegvesen har anslått et behov på 16–26 mrd. kr til å utbedre forfall i riksvegtunneler inklusive oppgradering for å ivareta tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriften. Utbedring av forfall og oppgraderinger er forutsatt finansiert over investeringspostene. I tillegg er det behov for å øke nivået til vedlikehold av tunneler. Det vises til nærmere omtale under post 30 Riksveginvesteringer, underpost Fornyning, ang. tiltak for å ta igjen forfallet i tunneler.

Det gjennomføres systematiske inspeksjoner av tunneler for å bidra til at vedlikehold blir gjennomført til rett tid. Dette sikrer at skader blir opp-

daget, overvåket eller rettet, slik at alvorlige hendelser ikke oppstår. I 2014 prioriteres tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk. Det foreslås prioritert til sammen 600 mill. kr til vedlikehold av og utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler. Det settes av 280 mill. kr til fornying på post 30 Riksveginvesteringer, jf. nærmere omtale under post 30.

Til vedlikehold av vegdekker og vegfundament er det satt av om lag 1,0 mrd. kr i 2014. Dette er om lag samme omfang som for 2013. Midlene vil gi nye vegdekker på om lag 950 km riksveg.

Det ble i 2012 startet forsøk med finkornete vegdekker som et støyreducerende tiltak. Strekningene som ble lagt i 2013, utgjør om lag 13 km. For å få tilstrekkelig systematisk dokumentasjon av støyeffekt og holdbarhet vil det bli gjennomført forsøk med slike vegdekker også i 2014.

Det er nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene, herunder rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringssystemet langs vegene. Vegfundamentet må holdes fritt for vann for å sikre vegens bæreevne.

Vedlikehold av vegutstyr som ivaretar trafikksikkerheten, prioriteres på samme nivå som i 2013. Dette omfatter bl.a. utbedring av rekkverk langs vegen, oppsetting av nytt siderekkverk, profilerte kantlinjer, ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet veg- og trafikktutstyr m.m., som skal redusere faren for personskaade ved påkjørsel. Nivået i budsjettet for 2013 til strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner videreføres i 2014.

Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg

Gjennom forvaltningsreformen påtok staten seg ansvaret for byggherrekostnader for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet.

Det foreslås 355 mill. kr til byggherrekostnader for fylkesveger i 2014.

Byggherreoppgaver omfatter bl.a. planlegging av tiltak, utarbeidelse av konkurransegrunnlag, innhenting og behandling av tilbud, kontrakt-sinngåelse, oppfølging og kontroll av entreprenørens leveranser, ivaretagelse av byggherrens HMS-ansvar gjennom hele prosessen, overtakelsesforretning og oppfølging i garantiperioden.

Trafikant- og kjøretøytilsyn

Til trafikant- og kjøretøyområdet foreslås 1 825 mill. kr i 2014. I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å legge til rette for gode trafikkkferdigheter hos førere av kjøretøy og sikre god trafikksikker-

hetsmessig standard på kjøretøyene. Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EU-regelverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Andre oppgaver er å forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter, sikre forbrukerrettigheter, og å fremme like konkurransevilkår mellom aktører i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen. I tillegg skal Statens vegvesen sikre at miljøhensyn ivaretas i vegtrafikken.

En stor del av oppgavene innen trafikant- og kjøretøyområdet gjelder tjenester som utføres ved trafikkstasjonene, slik som førerprøver, utstedte førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroller i hall og registrerings- og vognkortbehandlinger. Øvrige oppgaver er knyttet til utekontroll og innsats for bedre føreropplæring, og tilsyn med virksomheter underlagt regelverk for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon m.m.

Kontroller prioriteres til tider og steder som gir størst trafikksikkerhetsmessig effekt. Hovedprioriteringer for tunge kjøretøy er kjøretøyenes vinterutrustning og bremses. På trafikantområdet prioriteres kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroller. Bilbeltekontrollene rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte, er relativt lav. Framtidige bilbeltekampanjer vil også rettes mot riktig bruk av bilbelte. Et nytt administrativt kontrollverktøy for utekontrollpersonellet skal tas i bruk i 2014. Dette vil bidra til en mer effektiv utnyttelse av kontrollressursene, samt bedre statistikk- og rapporteringsmuligheter.

Innenfor tilsynsvirksomheten vil Statens vegvesen øke antall stikkprøver etter periodisk kjøretøykontroll (PKK) og gjennomføre flere tilsyn med yrkessjåførutdanningen. Regelverket for PKK skal i 2014 gjennomgås bl.a. for å tilpasses kommende EU-regelverk. Nytt verksted- og PKK-register blir ferdig i 2014. Systemet vil innebære en vesentlig modernisering. Det vil åpne for mer målrettet tilsyn, samt redusere muligheten for svindel. Det vil også gjøre det mulig å publisere informasjon om godkjente virksomheter på nettsiden til Statens vegvesen.

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 forurensning og støy fra vegtrafikken. Strengere avgasskrav til nye biler fases inn fra 2014. Disse kravene skal på sikt bidra til bedre luftkvalitet i byer.

Godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy er en ny oppgave for Statens vegvesen som vil bli satt i verk i 2014.

Med utgangspunkt bl.a. i evaluering av dagens modell for føreropplæringen, vil Statens vegvesen fortsette å utvikle opplæringen, herunder videreutvikle opplæringsmodellen, førerprøven og krav til trafikkskolene.

Statens vegvesen har ansvaret for prøveordningen med modulvogntog (kjøretøy med lengde 25,25 m) og vil i 2014 gjennomføre en midtveisevaluering av ordningen. Sentrale vurderingstema vil være omfanget av bruk av modulvogntog i Norge, ulykkestall, generell trafikksikkerhet og om formålet med ordningen er oppfylt.

I 2014 vil kampanjen rettet mot fart og fartsrelaterte ulykker bli utviklet og videreført.

Det skal som en del av regjeringens transportpolitikk legges til rette for at langt flere kan gå og sykle. Dette gir utfordringer for trafikksikkerheten da risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr. transportert km er betydelig høyere som fotgjenger og syklist enn i bil. Målet er at en økning av antallet gående og syklende ikke skal få negativ effekt på antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen startet i 2013 en kampanje for å bedre samspillet mellom bilister og syklister. Kampanjen videreføres i 2014.

Post 26 Vegtilsyn

Det foreslås bevilget 16 mill. kr i 2014. Midlene vil bli nyttet til tilsyn, FoU-oppgaver og arbeid med forslag til regelverksendring.

Etablering av et statlig vegtilsyn for offentlig veg er omtalt i tidligere proposisjoner til Stortinget, sist i Prop. 1 S (2012–2013).

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen har etablert og bruker tilstrekkelige styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for riksvegnettet. 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.

Vegtilsynet åpnet offisielt i juni 2012. Hovedmålet for 2012 var derfor å rekruttere personell og bygge opp tilsynet. Tilsynsvirksomheten startet på slutten av året. Ved utgangen av 2012 hadde Vegtilsynet sju tilsatte og dette ble økt til ni i 2013.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 433 mill. kr i 2014. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 220 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i juni 2005, samtidig som strekningen Øysand – Thamshamn ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2030. For 2014 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 173 mill. kr, som forutsettes finansiert med 83 mill. kr av statlige midler og 90 mill. kr av bompenger.

OPS-prosjektet på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006, samtidig som strekningen Handeland – Fedå ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. For 2014 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, samtidig som strekningen ble åpnet for tra-

fikk. Kontrakten løper fram til 2034. For 2014 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 328 mill. kr, som forutsettes finansiert med 198 mill. kr av statlige midler og 130 mill. kr av bompenger.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 9 764,2 mill. kr i 2014. Med budsjettforslaget er 18,0 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn 8 900 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 3.2 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2014, sammenliknet med rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 for første fireårsperiode.

Tabell 3.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014

	Mill. 2014-kr		
	Gjennom- snittlig NTP- ramme pr. år for 2014–2017	Forslag 2014	Oppfølging NTP 2014–2017 i pst.
Store prosjekter	7 910,0	6 338,9	20,0
Programområder:			
– <i>bymiljøavtaler</i>	781,0		
– <i>utbedringstiltak</i>	594,0	438,0	18,4
– <i>tiltak for gående og syklende</i>	594,0	441,0	18,6
– <i>trafiksikkerhetstiltak</i>	1 053	882,7	21,0
– <i>miljø- og servicetiltak</i>	168,0	73,5	10,9
– <i>kollektivtrafikk og universell utforming</i>	125,0	73,8	14,8
Sum programområder	3 315,0	1 909,0	14,4
Fornyning	890,0	280,0	7,9
Planlegging og grunnverv m.m.	939,0	652,3	17,4
Sum rutefordelte midler	13 054,0	9 180,2	17,6
Ikke rutefordelte midler			
– <i>nasjonale turistveger</i>		150,0	
– <i>kjøp av reservebrumateriell</i>		18,0	
– <i>etablering av nødkommunikasjon i riksvegtunneler</i>		185,0	
– <i>uskifting av ledningsnett i tunneler</i>		105,0	
– <i>forskning og utvikling</i>		50,0	
– <i>øvrige</i>		76,0	
Sum ikke rutefordelte midler	540,0	584,0	27,0
Sum post 30	13 594,0	9 764,2	18,0

Det er et svært høyt aktivitetsnivå ved inngangen til 2014 som innebærer betydelige bindinger for å følge opp allerede igangsatte eller vedtatte store prosjekter. Rasjonell anleggsdrift har første prioritert i fordelingen av bevilgningen på post 30. Det er funnet rom for en rekke nye tiltak innenfor programområdene og fornyelse. Trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og utbedringstiltak er prioritert. Det settes av 280 mill. kr til fornying (ny underpost). Innenfor ikke rutefordelte midler er det foreslått 185 mill. kr til etablering av nødkommunikasjon og DAB i riksvegtunneler.

Virkningene av budsjettforslaget på aktuelle infrastrukturparametre er vist i tabell 3.7.

Store prosjekter

Det foreslås 6 338,9 mill. kr til store prosjekter i 2014. Dette gir en oppfølging på 20,0 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 8 320 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende større riksvegprosjekter med kostnad over 100 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2014:

- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E18 Gulli – Langåker i Vestfold
- E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland
- E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane
- E16 Fønhus – Bagn i Oppland
- E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark
- E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag
- Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg i Hedmark
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud
- E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag.

Det er prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på følgende større riksvegprosjekter (med kostnadsanslag over 100 mill. kr) på post 30 Riksveginvesteringer, i 2014:

- E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold
- E18 Knapstad – Retvet i Østfold
- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud (forutsatt tilslutning til finansieringsopplegg)
- E18 Bommestad – Sky i Vestfold
- E134 Gvammen – Århus i Telemark
- E39 Hove – Sandved i Rogaland
- Rv 509 Sømmevågen i Rogaland
- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland (forutsatt tilslutning til finansieringsopplegg)
- Rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane.

I tillegg er det prioritert statlige midler på post 31 Skredsikring riksveger, til anleggsstart på prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms. På post 36 E16 over Filefjell, er det prioritert midler til anleggsstart på prosjektet E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Sogn og Fjordane.

Det tas sikte på anleggsstart med bompenger i 2014 på følgende prosjekter, med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering:

- E134 Seljord – Åmot i Telemark, jf. Prop. 194 S (2012–2013)
- E6 Helgeland nord i Nordland, jf. Prop. 201 S (2012–2013).

Videre blir det på post 31 tatt sikte på anleggsstart med bompenger på rv 13 Joberget i Hordaland, med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering gjennom en utvidelse av Vossapakken.

Det pågår nærmere utredninger av en rekke større prosjekter. Regjeringen vil vurdere disse prosjektene nærmere og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det er foreløpig vurdert som aktuelt med bompengeproposisjon og evt. anleggsstart eller forberedende arbeider med bompenger på følgende prosjekter i 2014:

- Rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud
- E16 Bagn – Bjørge i Oppland.

Det tas videre sikte på å vurdere bompengeproposisjoner for følgende bypakker:

- Bypakke Bodø i Nordland
- Harstadpakken i Troms.

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

Programområdene

Det foreslås 1 909,0 mill. kr til tiltak innenfor programområdene i 2014. Dette gir en oppfølging på 14,4 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 360 mill. kr i ekstern finansiering.

Det er store bindinger og et svært høyt aktivitetsnivå ved inngangen til 2014. Store deler av rammen vil gå til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter. Det er likevel funnet rom for å prioritere en rekke tiltak, i hovedsak innenfor programområdene trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og utbedringstiltak.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2014–2017 vil det bli lagt opp til at gjennomføring av programområdetiltak i større grad skal skje samordnet for lengre strekninger.

Nedenfor omtales nærmere prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Bymiljøavtaler

I Nasjonal transportplan 2014–2023 presenteres bymiljøavtaler som et nytt tiltak for å styrke transportpolitikken i byområdene. Det er satt av 3,1 mrd. kr til bymiljøavtaler i første fireårsperiode. Fordelingen av midlene vil være et resultat av forhandlinger mellom de aktuelle kommunene, fylkeskommunene og staten. Dette er en prosess som vil ta noe tid, og det er derfor ikke satt av midler til oppfølging av slike avtaler i 2014. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette i senere budsjetter.

Utbedringstiltak

Det foreslås avsatt 438,0 mill. kr til utbedringstiltak i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 120 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til breddeutvidelser, tiltak i tunneler, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Utbedringstiltak må ses i sammenheng med underposten fornying.

Tiltak for gående og syklende

Det foreslås 441,0 mill. kr til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 150 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder og utbygging av strekninger knyttet til skoleveger.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås 882,7 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 15 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 gående og syklende. Bygging av midtrekkverk er prioritert. Andre tiltak er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, veg-

belysning, kurve- og kryssutbedringer og rekkverk.

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås 73,5 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 20 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser etter vannforskriften og ivaretagelse av biologisk mangfold.

Innenfor rammen er det satt av 14,1 mill. kr til bygging av to døgnhvileplasser på E39 på Sokn i Rogaland og på Digernes i Møre og Romsdal, samt på E134 i Røldal i Hordaland og på E6 i Fauske i Nordland.

Kollektivtransporttiltak og universell utforming

Det foreslås 73,8 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å oppgradere holdeplasser og knutepunkter. I tillegg er det satt av midler til bl.a. bygging av kollektivfelt.

Fornyning

Det foreslås 280,0 mill. kr til fornyingstiltak i 2014.

Midlene vil i stor grad bli benyttet til tiltak for å ta igjen forfall i tunneler og for å tilfredsstille krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til brurehabilitering samt til forsterkning av vegfundament og rehabilitering av drens- og avløpssystem. I 2014 foreslås det prioritert til sammen 600 mill. kr til vedlikeholds-, utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler. Det vises til omtale av fornying/vedlikehold av tunneler også under post 23.

Det vil i årene fram mot 2020 bli gjennomført betydelige tiltak i de om lag 200 riksveggtunnelene lengre enn 500 meter som har mangler knyttet til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I dette arbeidet inngår også tildekking av ubeskyttet PE-skum. Det legges opp til at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften vil være innfridd for alle tunneler på TEN-T, med noen unntak omtalt nedenfor, innen utgangen av april 2019. Dette er fristen for opprustning i henhold til EUs tunneldirektiv. For de øvrige tunnelene på riksvegnettet vil de siste tunnelene utbedres innen utgangen av 2019.

Det vil samtidig bli gjennomført tiltak for å ta igjen forfallet som ikke er knyttet til krav i forskrif-

tene. Dette omfatter utskifting av gammel sikkerhetsutrustning og elektroinstallasjoner for å øke pålitelighet og driftssikkerhet. Denne delen av utbedringsarbeidet vil imidlertid pågå i flere år utover 2019.

For noen tunneler er det aktuelt med utbygging av helt nye vegtraséer og/eller tunneler. Her vil det bare bli gjennomført mindre tiltak i påvente av at nye traséer/tunneler er på plass. Dette gjelder tunnelene på E16 mellom Arna og Voss i Hordaland og på E6 gjennom Sørfold i Nordland, samt noen få andre tunneler der det allerede er prioritert midler til nye prosjekter i NTP 2014–2023. For E16 pågår arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Arna – Voss og for E6 i Sørfold vil planarbeidet starte opp tidlig i 2014. Med bakgrunn i brannen i Gudvangatunnelen på E16 i Sogn og Fjordane i sommer har Statens vegvesen igangsatt et arbeid for å se om sikkerheten kan styrkes ytterligere i lange tunneler. Det vurderes tiltak både på kort og lang sikt, både i eksisterende og i nye tunneler. Hvilke tunneler som skal oppgraderes når, vil framgå av Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014–2017.

Planlegging og grunnerverv m.m.

Det foreslås 652,3 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.m. i 2014. I tillegg er det lagt til grunn om lag 220 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene til grunnerverv vil bli benyttet før prosjekter tas opp til bevilgning, inkludert innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres ved vegtiltaket.

Ikke rutefordelte midler

Nasjonale turistveger

Det foreslås 150 mill. kr til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2014.

Attraksjonen Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekninger. Samlet veglengde er knapt 2 000 km, fordelt med om lag 1 500 km fylkesveg og om lag 500 km riksveg. Fra 2013 er alle de 18 strekningene skiltet og merket som Nasjonale turistveger. Om lag halvparten av de 220 planlagte turistvegtiltakene er gjennomført. Målet er at alle strekningene skal framstå med god turistvegkvalitet innen 2020 og at alle planlagte tiltak skal være fullført innen 2023.

I tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Destinasjon Norge» skal satsingen på Nasjonale

turistveger videreføres. Dette innebærer at de store attraksjonene Steindalfossen i Hardanger og Eldhusøya langs Atlanterhavsvegen kan bli ferdige i 2014 og Almannajuvet i Ryfylke i 2015. For disse tiltakene er økonomisk medvirkning fra fylkeskommuner og kommuner avklart. I tillegg kommer flere mindre og mellomstore tiltak som kan gjennomføres de kommende to år, etter hvert som det foreligger finansiell og planmessig avklaring. Parallelt arbeides det med planer for de store attraksjonene Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda og Gjende langs Nasjonal turistveg Valdresflye. Andre planlagte tiltak med stor regional innsats er ferjeleiene Holm og Horn langs Nasjonal turistveg Helgelandskysten.

Nasjonale turistveggers verdi er avhengig av god og ensartet kvalitet på drift, vedlikehold og forvaltning av turistvegtiltakene og vegstrekningenes øvrige kvaliteter. Staten har ansvaret for drift og vedlikehold av turistvegstrekningene med tilhørende stoppunkter som er riksveg. Aktuell fylkeskommune har tilsvarende ansvar for fylkesveg. Midlene til Nasjonale turistveger skal finansiere oppgradering og fornyelse av spesielle turistveginstallasjoner samt den statlige forvaltningen av de store attraksjonene. Statens vegvesen skal i samråd med aktuelle fylkeskommuner, utarbeide forslag til hvordan en god og ensartet kvalitet på drift, vedlikehold og forvaltning av turistvegtiltak og turistveggenes øvrige kvaliteter kan oppnås over tid. Statens vegvesen skal i tillegg se nærmere på hvordan kvaliteten på drift og vedlikehold av rasteplasser langs resten av riksvegnettet kan bedres.

Den statlige satsingen på de nasjonale turistvegene er et godt utgangspunkt for å videreutvikle reiselivsproduktet i distriktene.

Nødkommunikasjon

Det foreslås 185,0 mill. kr til installering av nødnett og DAB i riksvegtunneler i 2014. I tråd med Stortingets behandling av Prop. 100 S (2010–2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomføres full utbygging av nødnett innen 1. juni 2015. Dette krever at det blir installert nødnett i riksvegtunneler over 500 meter og som har nødkommunikasjon i dag, og i alle nye tunneler over 500 meter. Det vil også bli etablert nytt nødnett i noen få tunneler som ikke har eksisterende nødkommunikasjon i dag, for å sikre at alle tunneler lengre enn 500 meter og med ÅDT høyere enn 5 000 kjøretøy vil få det nye nødnettet.

Innenfor rammen videreføres også arbeidet med å installere digitalt radiosendeutstyr i riks-

vegtunneler. DAB i vegtunneler vil bli prioritert samtidig med annen nødvendig oppgradering i tunneler. 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 tunneler

Det foreslås 105,0 mill. kr til å skifte ut ledningsnett i riksvegtunneler i 2014.

Statens vegvesen har på bakgrunn av en vurdering av risiko startet opp arbeidet med nødvendig utskifting av ledningsnett. Rekkefølgen i utskiftningsarbeidet er basert på konkrete vurderinger av de enkelte tunnelene. Omfanget er omfattende, og arbeidet må gå over flere år. For å sikre god ressursutnyttelse vil arbeidet ses i sammenheng med øvrige oppgraderingsbehov og falltiltak i riksvegtunnelene.

Øvrig

Statens tilskudd til fv 714 ny bru over Dolmsundet i Sør-Trøndelag utgjør 85,8 mill. kr, jf. Prop. 119 S (2010–2011). Av dette foreslås 53 mill. kr avsatt i 2014.

Post 31 Skredsikring riksveger

Det foreslås bevilget 1 150,0 mill. kr til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2014. Dette gir en oppfølging på 30,9 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende større riksvegprosjekter med kostnad over 100 mill. kr ventes åpnet for trafikk i 2014:

- E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- Rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal
- E10 Solbjørneset – Hamnøy i Nordland
- E10 Trældal – Leivik i Nordland.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2014 er svært høyt. Med foreslått bevilgning vil allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter kunne drives rasjonelt. I tillegg legges det opp til anleggsstart i 2014 med statlige midler på prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms. Med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging, kan det bli mulig med anleggsstart på prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland med bompenger i 2014.

Det vises til nærmere beskrivelse under den korridorvise omtalen av investeringsprogrammet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 18,0 mill. kr 2014. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 42,0 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3. Foreslått bevilgning er fastsatt ut fra behovet for midler for å sikre rasjonell anleggsdrift for prosjektet.

Rammen vil bli benyttet til å videreføre etappen som omfatter nytt lokalt vegsystem i området. Utbyggingen av Dronning Eufemias gate vil bli ferdig i 2014, mens Bispegata er ventet åpnet for trafikk i 2016–2017. Det vises til nærmere beskrivelse av prosjektet under den korridorvise omtalen av investeringsprogrammet, korridor 3.

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 377,0 mill. kr i 2014.

Utbyggingen av E16 over Filefjell omfatter strekningen mellom Øye i Vang kommune i Oppland og Borlaug i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Strekningen er delt inn i fire delstrekninger; Øye – Eidsbru, Eidsbru – Varpe bru, Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen og Smedalsosen – Maristova – Borlaug. Prosjektet Eidsbru – Varpe bru åpnet for trafikk i 2012. Det pågår utbygging eller planlegging av de resterende strekningene.

I 2014 videreføres arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Prosjektet åpnes for trafikk i 2014.

Det er satt av midler til sluttfinansiering av strekningen Eidsbru – Varpe bru i Oppland/Sogn og Fjordane. Strekningen ble åpnet for trafikk i juni 2012. Det er også prioritert midler til anleggsstart på prosjektet Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Sogn og Fjordane. Det vises til nærmere beskrivelse i den korridorvise omtalen av investeringsprogrammet, korridor 5.

Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 380,0 mill. kr i 2014. I tillegg er det lagt til grunn 7,0 mill. kr i ekstern finansiering.

Utbyggingen av E6 vest for Alta omfatter strekningen mellom Storsandnes og Hjemmeluft i Alta kommune i Finnmark. Strekningen er delt inn i fem delstrekninger; Storsandnes – Langnesbukta, Langnesbukta – Jansnes, Jansnes – Halselv, Halselv – Sandelv – Møllnes og Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Prosjektet Langnesbukta – Jansnes åpnet for trafikk i 2009, mens det pågår utbygging eller planlegging av de resterende strekningene.

Midlene i 2014 prioriteres til sluttfinansiering av prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft som åpnes for trafikk i oktober 2013. I tillegg prioriteres midler til å slutføre prosjektet Jansnes – Halselv. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Videre er det satt av midler til å videreføre prosjektet Halselv – Sandelv – Møllnes. Det vises til nærmere beskrivelse under omtalen av investeringsprogrammet, korridor 8.

Bompenger, forskudd og refusjoner

I 2012 ble det stilt til rådighet 8 019 mill. kr i ekstern finansiering til bygging av riksveger. Av dette utgjorde bompenger 7 365 mill. kr, forskudd 404 mill. kr og tilskudd 250 mill. kr. Bompenger stilt til rådighet er bompengeselskapenes bidrag til finansieringen av utbyggingskostnadene til de ulike vegprosjektene. Med tilskudd menes bidrag fra hovedsakelig lokale myndigheter eller næringslivet til finansieringen av riksvegtiltak. I tilfeller der det ikke er aktuelt med lokale bidrag i form av tilskudd, men der det likevel er sterke ønsker

lokalt om raskere oppstart av tiltak/prosjekter, kan lokale myndigheter eller andre bidragsytere utbetale forskudd til finansiering. Forskuddene tilbakebetales fra staten etter nærmere avtale.

For 2013 er det ventet stilt til rådighet om lag 10 200 mill. kr i ekstern finansiering av riksveger som er om lag 450 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2012–2013). Av dette utgjør bompenger 9 450 mill. kr, forskudd 400 mill. kr og tilskudd 350 mill. kr. Endringen skyldes at det ventes større finansieringsbidrag i form av forskudd og tilskudd enn forutsatt.

For 2014 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre 9 270 mill. kr, hvorav om lag 35 mill. kr i forskudd, om lag 190 mill. kr i tilskudd og om lag 9 045 mill. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene.

Tabell 3.3 gir en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2012 for investering og totalt innbetalte bompenger, prognoser for 2013 og anslag for 2014, fordelt på riks- og fylkesveger.

Tabell 3.3 Bompenger stilt til disposisjon for investering og totalt innbetalte bompenger

År	Mill. 2014-kr			
	Bompenger stilt til disposisjon riksveg	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Innbetalte bompenger – totalt
2002	2 282	-	2 282	4387
2003	2 912	-	2912	4484
2004	3 124	-	3124	4886
2005	4 255	32	4287	5477
2006	4 535	16	4551	5152
2007	5 006	1	5007	4861
2008	6 297	29	6326	5445
2009	7 323	111	7434	6265
2010 ¹	5 062	3 986	9 048	6790
2011	5 228	4 077	9 305	7073
2012	7 365	3 960	11 325	7647
2013 Prognose ²	9 450	5 300	14 750	-
2014 Anslag ²	9 045	3 200	12 245	-

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

² Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2013 og anslag for 2014 foreligger ikke.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesvegnettet i 2014 er det lagt til grunn at om lag 2,9 mrd. kr vil gå til kollektivtiltak, hvorav om lag 1,3 mrd. kr til Bergensprogrammet til videreføring av Bybanen, byggetrinn 2 og 3 samt 1,5 mrd. kr til investeringer i kollektivtrafikk i Oslo-pakke 3, bl.a. til utbyggingen av Kolsåsbanen og Lørenbanen, samt til å oppgradere bane og stasjoner for T-bane og trikk.

I tillegg til 3,2 mrd. kr i tabell 3.3 (anslag 2014 for bompenger til disposisjon til fylkesveger) er det forutsatt om lag 750 mill. kr til drift av kollektivtransport i Oslopakke 3 og i Miljøpakke Trondheim.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 7,3 mrd. 2012-kr i bompenger på riks- og fylkesveg i 2012. Dette er nominelt om lag 700 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2013 var det 75 bompengeprosjekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2012 er det vedtatt 14 nye prosjekt og fire prosjekt er vedtatt utvidet. I samme periode er tre bompengeprosjekter avviklet. Innen utgangen av 2014 er det ventet at ytterligere syv bompengeprosjekter vil bli avviklet.

Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2013 var på om lag 3,3 mrd. kr. Det er ventet at refusjonsforpliktelsene pr. 1. januar 2014 vil være om lag 4,7 mrd. kr.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2014 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskut-

tering av midler til vegformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 400 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bindinger

Pr. 1. januar 2014 vil bindingene knyttet til fullføring av allerede vedtatte prosjekter utgjøre om lag 42,7 mrd. kr, hvorav om lag 24,5 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2014 vil bindingene pr. 31. desember 2014 utgjøre om lag 41,2 mrd. kr, hvorav om lag 25,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Dette omfatter også bompengeprosjekter der det foreløpig ikke er lagt fram bompengeproposisjon, men der det er foreslått statlige midler i 2014. Inkl. allerede inngåtte refusjonsavtaler vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 28,6 mrd. kr. Som omtalt er det også vurdert som aktuelt å legge fram bompengeproposisjon for flere prosjekter uten statlige midler i 2014. Inkl. disse prosjektene vil de totale statlige bindingene pr. 31. desember 2014 utgjøre om lag 31,5 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabell 3.4 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2014, budsjettforslag for 2014, bindinger ved inngangen til 2015, behov/bindinger i 2015 og 2016 og bindinger ved inngangen til 2017.

Tabell 3.4 Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt/er aktuelle å vedta i 2013 og 2014

Post	Mill. 2014-kr					
	Bindinger pr. 1.1.2014	Forslag 2014	Bindinger pr. 1.1.2015	Behov 2015	Behov 2016	Bindinger etter 2016
29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	-	433	-	430	430	-
30 Riksveginvesteringer ²	21 800	9 764	21 500	9 360	7 610	7 650
– store prosjekter	19 300	6 339	19 400	6 400	5 400	7 600
– programområdene	2 100	1 909	1 650	1 100	500	50
– fornying	400	280	450	300	150	0
– planlegging og grunnerverv ²	-	652	-	1 035	1 035	-
– ikke rutefordelte midler ²	-	584	-	525	525	-
31 Skredsikring riksveger	1 310	1 150	1 320	680	350	290
35 Vegutbygging i Bjørvika	110	18	100	70	30	0
36 E16 over Filefjell	330	377	1440	550	420	470
37 E6 vest for Alta	980	380	600	330	240	30
Ev. nye bompengeprosjekter uten statlige midler i 2014	-	-	2 280	190	340	1 750
Sum ekskl. refusjoner ³	24 530	12 122	27 240	11 610	9 420	10 190
Vedtatte refusjonsforpliktelser ^{3 4}	3 700	-	3 400	900	900	1 600
Sum	28 230	12 122	30 640	12 510	10 320	11 790

¹ Årlig vederlag etter 2014 vil utgjøre om lag 430 mill. kr pr. år (løpende priser).

² Forutsatt lik årlig ramme i resten av handlingsprogramperioden (2015–2017).

³ Refusjoner i 2014 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

⁴ Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2013 og 2014.

Tabell 3.5 viser tilsvarende informasjon for prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tabell 3.5 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2)

Post 30 Riksveginvesteringer	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Tildelt for 2014			Forslag 2014			Anslag 2015			Anslag etter 2015		
			for statlige		annen finans.	statlige		annen finans.	statlige		annen finans.	statlige		annen finans.
			midler	sum		midler	sum		midler	sum		midler	sum	
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor														
<i>E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>														
E18 Melleby – Momarken	1 195	1 111	704	162	866	170	75	170	75					
E18 Knapstad – Retvet, inkl. forskuttering/refusjon ¹	1 508	1 383	28	119	147	50	300	350	180	200	380	530	205	735
<i>E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hobbsund med tilknytninger</i>														
Rv 2 Kongsvinger – Slomarka, inkl. forskuttering/refusjon	2 250	2 121	292	1 157	1 449	410	150	560	182	182	133	133		
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger														
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>														
E18 Gulli – Langåker, inkl. forskuttering/refusjon	3 400	3 273	230	1 996	2 226	510	348	858	215	23	238	185		185
E18 Sky – Langangen	2 198	2 086	656	1 370	2 026	32	27	32	27					
E18 Bommestad – Sky	5 028	4 295	51	512	563	70	530	600	170	780	950	936	1 246	2 182
E39 Eiganestunnele	2 639	2 547	136	141	277	100	325	425	200	300	500	840	505	1 345
E18 Bjørvikprosjektet (post 35)	7 399	7 288	2 938	3 982	6 920	18	42	60	65	143	208	30	70	100
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim														
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>														
E39 Svegatjørn – Rådal ²	–	6 470	130		130	50	400	450	400	400	800	3 030	2 060	5 090
E39 Kvivsvegen, inkl. forskuttering/refusjon	1 340	1 275	1 120	52	1 172	19	19	40	40	40	88	88		
E39 Hjartåberga (post 31)	642	612	542		542	66	66	66	4	4	4	4		
<i>Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal</i>														
Rv 13 Hardangerbrua, inkl. forskuttering/refusjon ³	2 951	2 632	260	2 230	2 490	61	85	146	4	4	52	52		
Rv 13/E16 Vossapakken, inkl. forskuttering/refusjon (inkl. post 31) ⁴	1 517	1 515	465	869	1 334	68	25	93	68	38	106	172	172	
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø														
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger</i>														
E134 Damåsen – Saggrenda ²	–	3 360	90		90	50	200	250	200	600	800	1 170	1 050	2 220
E134 Gvammen – Århus	2 242	2 074	154		154	266		266	430		430	1 224	1 224	
Rv 13 Ryfåst	7 143	6 378	114	814	928	150	1 025	1 175	160	950	1 110	458	2 707	3 165
<i>Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Col – Borlaug</i>														
Rv 7 Sokna – Ørgervika, inkl. forskuttering/refusjon	2 040	1 650	176	1 092	1 268	350		350	132		132	218	218	
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>														
E6 Varpe bru – Smedalsosen (post 36)	1 741	1 526	38		38	150		150	400		400	938	938	
E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug (post 36)	1 062	867	542		542	226		226	99		99			

Mill. 2014-kr

Tabell 3.5 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2)

Post 30 Riksveginvesteringer	Kostnadsramme	Prognose for statlige for sluttikostnad			Tildelt for 2014			Forslag 2014			Anslag 2015			Anslag etter 2015		
		sluttikostnad	midler	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum
		midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler	midler
KORRIDOR 6. Oslo Trondheim																
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>																
E6 Minnesund – Skaberud, inkl. forskuttering/refusjon	6 134	5 825	184	2 391	2 575	400	1 700	2 100	700	232	932	863	863			
E6 Øyer – Tretten ⁵	1 503	1 478	712	516	1 228	33	33	33	38		38					
E6 Frya – Sjøa, inkl. forskuttering/refusjon ¹	5 151	4 904	98	764	862	170	1 030	1 200	530	670	1 200	1 654	1 88	188	1 842	
E6 Nidelv bru – Grillstad og Vernes – Kvithamar ⁶	4 394	4 290	785	2 959	3 744	105	178	283	16	5	21	98	144	144	242	
Rv 4 Lunner grense – Jaren, inkl. Lygna sør, inkl. forskuttering/refusjon ¹	2 404	2 264	34	304	338	50	590	640	220	430	650	559	197	197	756	
Rv 150 Uvensplitten – Sinsen	4 371	4 267	1 217	2 650	3 867	135	262	397		3	3					
<i>E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger</i>																
E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen (inkl. post 31)	1 649	1 608	325	381	706	306	298	604	230	28	258	40	40			
<i>Rv 70 Oppdal – Kristiansund</i>																
Rv 70 Oppdølstranda (post 31)	1 113	1 039	759	759	759	240	240	240	40		40					
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen																
<i>E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>																
E6 Helgeland nord	1 812	1 676		72	72		100	100	250	250	500	803	201	201	1 004	
Rv 80 Løding – Vikan, inkl. forskuttering/refusjon (inkl. post 31)	733	618	293	282	575	43	43	43	48		48					
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes																
<i>E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger</i>																
E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal – Leirvik (post 31)	3 443	3 052	149	848	997	465	55	520	717	7	724	780	31	31	811	
<i>E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger</i>																
E6 Sørkjøsfjellet	964	901	5		5	250	250	250	350		350	296	296			
E6 Indre Nordnes – Skardalen ²	–	1 020				50	50	50	350		350	620	620			
E6 Halseiv – Møllnes (post 37)	1 016	922	62	62	264	330	264	264	330		330	266	266			
E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft (post 37)	839	783	527	184	711	65	7	72								

1 Foreløpig anslag for forskuttering fra bompengeselskapet.

2 Foreløpig prognose for sluttikostnad (styringsramme og kostnadsramme ikke fastsat).

3 Forskuttering/refusjon etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd.

4 Inkl. tildelinger innenfor rammen til E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger (korridor 5).

5 Kostnadsramme og prognose for sluttikostnad er inkl. iv 254, mens tildeling for 2014, i 2014 og anslag for behov etter 2014 bare omfatter riksvegdelene.

6 Inkl. tildelinger innenfor rammen til E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (korridor 7).

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 fra 2010. Det ble lagt til grunn en årlig ramme på 2 mrd. kr for årene 2010–2013. Ordningen med å gi nye årlige rammer med rentekompensasjon avvikles fra og med 2014.

Tabell 3.6 viser rentekompensasjon for lånerammer fordelt på fylker.

Tabell 3.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Investeringsramme hvert år 2010–2013 Mill. kr	Rente- kompensasjon for 2014 1 000-kr
Østfold	87	7 690
Akershus	139	12 287
Oslo	112	9 900
Hedmark	104	9 193
Oppland	83	7 337
Buskerud	92	8 132
Vestfold	69	6 099
Telemark	83	7 337
Aust-Agder	52	4 596
Vest-Agder	69	6 099
Rogaland	131	11 580
Hordaland	176	15 557
Sogn og Fjordane	139	12 287
Møre og Romsdal	131	11 580
Sør-Trøndelag	118	10 431
Nord-Trøndelag	92	8 132
Nordland	160	14 055
Troms	100	8 839
Finnmark	63	5 569
Sum	2 000	176 700

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Det foreslås bevilget 564 mill. kr i 2014. Dette gir en oppfølging på 21,5 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for finansieringen av de prosjektene som tilskuddet bidrar til finansieringen av, inkludert dekning av ev. kostnadsøkninger.

Det arbeides med å fastsette et tilskuddsprogram for perioden 2014–2017. Samferdselsdepartementet vil fastsette fylkesfordelingen innenfor post 62.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 516,1 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester i 2014, som er en reduksjon på 9 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2013. Reduksjonen er knyttet til nedleggelse og omklassifisering av ferjesamband. Isolert sett økes posten som følge av økt CO₂-avgift på mineralolje. Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjertakstene økes med gjennomsnittlig 3,5 pst. Ferjetilbudet i 2013 foreslås i hovedsak videreført i 2014.

På rv 19 Moss – Horten er det satt inn en femte ferje hele året.

I 2013 ble ferjesambandet rv 13 Bruravik – Brimnes erstattet av Hardangerbrua og sambandet E39 Volda – Folkestad blir omklassifisert til fylkesveg etter åpningen av E39 Hjartåberga. Etter omklassifiseringen vil Møre og Romsdal fylkeskommune bli tilført midler gjennom inntektsystemet til fylkeskommunene.

Innføring av AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedriften er et stort arbeid og en rekke problemstillinger må avklares. Innenfor rammen til post 72 er det i 2014 tatt høyde for kostnader knyttet til arbeidet med å utvikle AutoPASS-løsning for ferjer.

I dialog med aktuelle brukerorganisasjoner har Statens vegvesen i de siste anbudsutlysninger for drift av ferjesamband stilt strengere krav til universell utforming. Det legges opp til å innføre nye krav til universell utforming når driften av sambandene lyses ut på nytt.

Sikkerhet i riksvegferjedriften er viktig og følges opp særskilt i de løpende ferjekontraktene og i framtidige anbudsutlysninger. Likevel har det i de siste fem årene vært en økning i antall uønskede hendelser i innenriks ferjedrift, herunder bl.a. påkjørsler av ferjekai og grunnstøting. Statens vegvesen har, i dialog med Sjøfartsdirektoratet og næringen, satt et særskilt fokus på sikkerhet.

Ordningen med statsgaranti for pantelån til ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift vil i

2014 falle bort som følge av overgangen til anbudsdrift for samtlige riksvegferjer.

Virkninger av budsjettforslaget

Tabell 3.7 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2014 og oppfølging av indikatorer for infrastrukturstandard på riksvegnettet for perioden 2014–2023.

Tabell 3.7 Endringer i infrastrukturstandard som følge av budsjettforslaget for 2014

	Forslag 2014
Antall km veg med gul midtstripe åpnet for trafikk	20,9
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	65
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veger	22
Antall km veg med forsterket midtoppmerking	74
Antall skredutsatte punkt utbedret	16
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	51
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	16

Når Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014–2017 er fastsatt, vil virkningsberegninger bli sett i forhold til planlagte virkninger for planperioden 2014–2017.

I 2014 forutsettes 20,9 km veg å bli utbedret og breddeutvidet, slik at gul midtlinje kan etableres.

På møtefrie veger er den gjennomsnittlige skadeposten per kjørt kilometer mindre enn en tredjedel sammenliknet med høyt trafikkerte veger uten midtrekkverk. Bygging av midtrekkverk er derfor prioritert. I tillegg blir bl.a. forsterket midtoppmerking, tiltak mot utforkjøringsulykker, kryss- og kurveutbedringer og tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner prioritert. På riksvegnettet er det i 2014 planlagt å etablere forsterket midtoppmerking på om lag 74 km veg, å bygge midtrekkverk på om lag 22 km to- og trefelts veg, og å bygge 65 km firefelts veg.

Pr. 1. januar 2015 ventes 261 km av riksvegnettet å ha midtrekkverk på to- og trefelts veger, og

605 km av riksvegnettet ventes å ha firefelts veg. Totalt vil det pr. 1. januar 2015 være 866 km møtefrie veg.

Ved inngangen til planperioden er om lag 2 100 km lagt til rette for sykkeltrafikk langs riksveg. Det omfatter både gang- og sykkelveger, sykkelveger med fortau, sykkelfelt og fortau. I 2014 er det lagt opp til å bygge 51 km gang- og sykkelanlegg i alt, og om lag 2 km i byer og tettsteder.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til å oppgradere om lag 900 holdeplasser langs riksvegene. I tillegg kommer tiltak gjennom bymiljøavtalene. Statens vegvesen legger opp til å oppgradere 16 holdeplasser langs riksvegene i 2014.

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 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Salgsinntekter m.m.	159 553	166 600	172 400
02	Diverse gebyrer	397 705	306 700	317 500
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	105 400	31 800	32 900
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 433		
16	Refusjon av foreldrepenger	40 909		
17	Refusjon lærlinger	245		
18	Refusjon av sykepenger	66 319		
	Sum kap. 4320	771 564	505 100	522 800

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettet med inntekter på 172,4 mill. kr i 2014. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for varierer over tid. Det er derfor knyttet usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av oppslag fra Autosys og salg av kjennemerker og bilde til førerkort.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettet med inntekter på 317,5 mill. kr i 2014. De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkort-utstedelser, utstedelser av dagsprøvekjennemerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inn-

dratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale fellesskapslisenser.

Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter/refusjoner på 32,9 mill. kr i 2014.

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	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
90	Avdrag på lån	20 000	25 000	25 000
	Sum kap. 4322	20 000	25 000	25 000

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005. Bompengeneinnkrevningen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån. Sverige og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 483,9 og 574,9 mill. norske kroner ved utløpet av 2012. Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele lånet fram til og med 2016.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevningen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2014 vil være om lag 78 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	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
80	Renter	32 973	32 000	30 000
	Sum kap. 5624	32 973	32 000	30 000

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 budsjettet med 30 mill. kr i renter i 2014.

Andre saker

Effektiviseringstiltak som slutføres senest i 2013

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 ved å gjennomføre tiltakene på en kostnadseffektiv måte.

I Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013) er det gitt et oppdrag om å etablere et program for effektivisering i Statens vegvesen og Jernbaneverket i perioden 2014–2023. Dette er omtalt i Del III Omtale av særlege tema. I det etterfølgende omtales tiltak som ble slutført i 2012, eller som slutføres i løpet av 2013. Effekter som vil kunne tas ut i 2014, omtales som en del av effektiviseringsprogrammet i del III.

Innenfor IKT-området er samtlige avtaler innenfor utstyr, telefoni og datakommunikasjon konkurranseutsatt. Videre er det inngått nye forvaltningsavtaler for flere av systemene samt etablert nye rammeavtaler innenfor IKT-konsulenttjenester. Enkelte tjenester som tidligere ble kjøpt eksternt er erstattet av interne løsninger for å oppnå kostnadsreduksjoner. Dette dreier seg bl.a. om dokumenthotell.

Nye avtaler samt endringer i tjenestekjøp har gitt besparelse på vel 80 mill. kr.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet er det iverksatt flere tiltak som forenkler og effektiviserer hverdagen både for brukere og Statens vegvesens ansatte. Dette omfatter bl.a.:

- Utvikling av kontrollverktøy, noe som vil bidra til bedre styring av utekontrollvirksomheten og effektivisere etatens ressursbruk, samtidig som dette vil gi færre ulemper for trafikantene.
- Utviklet applikasjon for mobil og nettbrett med kjøretøyinformasjon, som gir publikum enklere tilgang til tekniske kjøretøydata. Tjenesten er utvidet til web-tjeneste i 2013.
- Dynamisk kartinformasjon på vegvesen.no, som gjør at brukerne lett kan finne frem til hvilke trafikkstasjoner som befinner seg i nærheten av et geografisk område. Tjenesten vil bli videreutviklet til å kunne søke etter hvilke trafikkstasjoner som tilbyr den tjenesten brukeren har behov for.
- Elektronisk bestillingssystem for myndighetskontroll i hall. Dette har ført til bedre utnyttelse av interne ressurser og kortere bestillingstid for publikum.
- Kjøretøyregistreringssystemet Autoreg er lagt over på ny plattform og med banknøytral løsning. Dette forventes å gi effekt i form av forenkling i registreringen for bilforhandlerne som bruker Autoreg og at flere forhandlere velger å ta i bruk systemet.

Bemanning – kjøp av tjenester – kompetanse

Antall hele stillinger i Statens vegvesen pr. 31. desember økte fra 6 120 i 2011 til 6 420 i 2012.

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Ved årsskiftet 2012/2013 var 82,1 pst. av medarbeiderne i Statens vegvesen lokalisert utenfor Oslo. Til sammenlikning var det 79,1 pst. ved årsskiftet 2011/2012.

Med stor aktivitet og flere oppgaver for Statens vegvesen i perioden 2007 til 2012 har det vært nødvendig å øke bemanningen betydelig. Kjerneområdene planlegging og byggherrevirksomhet har hatt en økning på henholdsvis om lag 95 og 130 hele stillinger fra 2011 til 2012. Det har også vært en stor økning i kjøp av kapasitet fra eksterne leverandører til bl.a. å produsere planer og forestå byggherrelaterte oppgaver.

For å nå målene i Nasjonal transportplan 2014–2023 må det arbeides videre for å utvikle rett kompetanse og sikre tilstrekkelig kapasitet slik at etaten får den nødvendige gjennomføringskraften.

Den sterke konkurransen om ingeniører i markedet og omfattende nye krav til dokumentert kompetanse innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, gjør det nødvendig å arbeide systematisk med kompetanseutvikling. Statens vegvesen samarbeider derfor med en rekke høyskoler og universiteter om kurs- og studietilbud på ulike nivå innenfor disse områdene. Etaten bidrar her både med utvikling av fag og kurs og gir bidrag til undervisning.

Støttefunksjonene i Statens vegvesen er søkt tilpasset en voksende organisasjon. I takt med at organisasjonen vokser og det blir flere ansatte, har etaten sett et behov for å øke antall ledere. Innenfor ledelse og støtteprosesser har det vært en økning på om lag 60 hele stillinger.

Statens vegvesen vurderer løpende om oppgaver skal løses ved bruk av egne ansatte eller ved kjøp av kapasitet fra eksterne. Vegvesenet skal ha god kompetanse og rett kapasitet innenfor både planlegging og byggherre. Samtidig har etaten behov for å utvikle et godt eksternt marked innenfor disse områdene. Et godt eksternt marked vil bidra til bredere kompetanse, økt kapasitet og større fleksibilitet som vil være en styrke for bransjen som helhet, særlig i en tid med vekst i aktivitetsnivået.

I 2012 kjøpte Statens vegvesen kapasitet fra eksterne for 2 550 mill. kr. Om lag 1 850 mill. kr av dette beløpet er knyttet til planlegging av veger og kjøp av byggherretjenester til gjennomføring av vegprosjekter.

Statens vegvesen har flere store systemutviklingsoppgaver hvor det er behov for spesialistkompetanse som det ikke er hensiktsmessig at etaten selv innehar. Det er også behov for ekstern støtte til andre krevende utviklingsoppgaver innenfor IKT, og noe til IKT drift og -forvaltning. Samlet kjøpte etaten IKT-tjenester for om lag 400 mill. kr i 2012.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med forebyggende sikkerhet, beredskapsplanlegging og oppfølging av konkrete hendelser på riksvegnettet. Arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) videreføres for å kartlegge kritiske forhold slik at tiltak kan iverksettes for å redusere sårbarheten. For å være forberedt på uforutsette hendelser prioriteres i 2014 øvelser både internt i Statens vegvesen og i samarbeid med bl.a. svenske vegmyndigheter og Norges vassdrags- og energidirektorat.

Statens vegvesen samarbeider med mange virksomheter og etater for å forebygge og styrke beredskapen ved uforutsette hendelser. Den nasjonale skredvarslingen www.varsom.no som ble etablert i 2013, er et effektivt beredskapstiltak. Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Jernbaneverket etablerte i 2012 FoU-prosjektet «Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS)». Dette er et 4-årig program hvor målene er et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god skred- og flomvarsling. Det er et stort potensiale i økt samarbeid knyttet til utvikling, bruk og vedlikehold av databaser på geo- og klimadata.

Det er satt i gang et arbeid for å oppgradere til nye typer reservebrumateriell. Dette arbeidet fortsetter i 2014, og vil pågå i flere år framover. Arbeidet omfatter også anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, samt oppgradering av lagrene. Statens vegvesens hovedlager er oppgradert, som gir betydelig bedre logistikk og kortere reaksjonstid. Når de regionale lagrene oppgraderes i årene framover, vil logistikk og reaksjonstid bli ytterligere forbedret.

Fylkeskommunene har etter forvaltningsreformen i 2010 blitt en større vegeier med ansvar for å følge opp hendelser på fylkesveg. Beredskap og krisehåndtering på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen gjennom de avtalene fylkeskommunene har inngått med regionvegsjefene. Gjennom avtalene håndterer Statens vegvesen hendelser på fylkesveg, slik at skade på liv og helse, miljø og

materielle verdier 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. Fylkeskommunene og Statens vegvesen har evaluert avtalene, og eventuelle behov for å forbedre dem når det gjelder samfunnssikkerhet og beredskap, prioriteres i 2014.

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling (FoU), som er initiert av eller utført i Statens vegvesen, skal være rettet mot hovedmålene for transportpolitikken. Hovedsatsingene i arbeidet gjennomføres i større etatsprogram som går over 4–5 år. I tillegg til etatsprogrammene gjennomføres det prosjekter på årsbasis og deltakelse i internasjonalt forskningsarbeid.

I dag er en relativt liten del av FoU-arbeidet knyttet til drifts- og vedlikeholdskontrakter 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 100 mill. kr fordelt på postene 23 og 30 på kap. 1320 til kjøp av FoU-tjenester i 2014.

Etaten vil i tillegg bruke om lag 65 mill. kr i egeninnsats til forskning, oppfølging og gjennomføring av FoU-kontrakter med forskningsinstitutt, universiteter og høyskoler.

I 2014 prioriteres følgende områder gjennom pågående etatsprogram:

- Vegteknologi med fokus på bestandighet og økt levetid på vegdekker
- Bestandighet av materialer, særlig knyttet til tunneler og bruer
- Håndtering av vann på og langs vegen med hovedfokus på implementering av vannforskriften
- Smartere vegtrafikk med ITS der et hovedelement er implementering av EUs ITS-direktiv
- Infrastrukturens sårbarhet knyttet til naturskade som skred og flom
- Trafikksikkerhet med to hovedprosjekter:
 - a. potensiale for ytterligere reduksjon av drepte og hardt skadde
 - b. fartsrelaterte ulykker og gang-/sykkelulykker
- Lavere energiforbruk innenfor Statens vegvesens utadrettede og interne virksomhet
- Vinterdrift.

I tillegg vil Statens vegvesen vurdere nye etatsprogram innen utfordringer knyttet til bytransport, veg- og gateplanlegging, redusert klimagassutslipp og lokal luftkvalitet.

Statens vegvesen deltar i flere av Norges forskningsråds (NFR) prosjekter. Det er et mål å øke samarbeidet med NFR både gjennom et tettere samarbeid om innhold i programmer som er transportrelatert, og gjennom økonomiske bidrag til denne forskningen.

SaltSmart-prosjektet har bidratt til økt kunnskap om salting. De to siste årene har denne kunnskapen blitt brukt til å beskrive mer differensierte krav i driftskontraktene om hvordan salting skal utføres. Hensikten er å redusere forbruket av salt, samtidig som trafikksikkerheten ivaretas.

Gjennom et europeisk samarbeidsprosjekt om risiko- og sårbarhetskartlegging og risikohåndtering (risk management) har Statens vegvesen fått tilgang på kunnskap om kartleggings- og analysemetoder som gir et bedre grunnlag for å kartlegge områder eller strekninger som kan være mest utsatt for f.eks. skred eller flom.

I et nordisk samarbeidsprosjekt er det arbeidet med å finne en metode for en enhetlig klassifisering av kjøretøy. Parallelt med dette er det prøvd ut ulike typer registrerings- og telleutstyr. Det er nå etablert et enhetlig klassifiseringssystem som er felles for Norden, og alle de nordiske landene kan bruke samme type telleutstyr. Dette har åpnet et nytt og større marked for utstyrsleverandører, og lagt grunnlag for en bedre konkurranse enn tidligere. Ved et nylig utsendt anbud på nytt utstyr i Norge, er prisen på registreringsutstyr betydelig redusert fra forrige anbudsrunde.

Regionale bompengeselskap

I Nasjonal transportplan 2014–2023 omtales en utvikling i retning av færre og større bompengeselskap som et viktig grep for å effektivisere innkrevingen av bompenger gjennom stordriftsfordeler og enda mer profesjonell drift av selskapene. Statens vegvesen er godt i gang med å forberede en ordning med faste, regionale/fylkeskommunale bompengeselskap. Statens vegvesen vil også i det videre arbeidet legge opp til en tett dialog med fylkeskommunene og andre berørte aktører. Siktemålet er å legge til rette for opprettelsen av regionale bompengeselskap så snart som mulig.

Statens vegvesens rapport om regionale bompengeselskap fra september 2012 har vært sendt på høring til 74 høringsinstanser: Fylkeskommunene, Oslo kommune, bompengeselskapene og deres interesseorganisasjoner, driftsselskap og

relevante interesseorganisasjoner. Statens vegvesen har mottatt i alt 45 høringsuttalelser til rapporten. I høringen uttrykkes det generelt stor grad av støtte til å samle fylkeskommunenes bompengeprojekter i større selskap framfor dagens ordning med ett selskap pr. prosjekt. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.

Obligatorisk bompengebrikke

Forslag om endring av vegtrafikkloven § 13 som åpner for at det kan innføres en ordning med obligatorisk bompengebrikke for kjøretøy over 3 500 kg, ble lagt fram for Stortinget 15. mars 2013, jf. Prop. 80 L (2012–2013) Endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy). Lovendringen ble vedtatt 29. april 2013 og trer i kraft 1. januar 2014. Før ordningen kan settes i verk gjenstår det å fastsette en forskrift som regulerer ordningen, og teknisk og administrativt arbeid med bl.a. systemet for brikkedistribusjon, kontroll og sanksjonsordning for brudd på påbudet. Det tas sikte på at et forslag til forskrift om ordningen sendes på offentlig høring høsten 2013. Forslaget må også forelegges EFTAs overvåkningsorgan før forskriften kan tre i kraft. Departementet legger opp til at dette kan foretas parallelt med den offentlige høringen i Norge. Statens vegvesen er godt i gang med det tekniske og administrative arbeidet knyttet til ordningen.

Muligheten for å utvide ordningen til også å omfatte lette kjøretøy under 3500 kg er til vurdering i departementet. En slik utvidelse krever at alle vesentlige konsekvenser vurderes, slik som økonomiske og administrative konsekvenser og konsekvensene for personvernet. Arbeidet med å utrede konsekvensene for personvernet og vurdering av tekniske løsninger mv. er startet opp av Statens vegvesen i samarbeid med Datatilsynet.

Status for prosjektet om nytt kjøretøy- og førerkortregister, Autosys

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

Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 156 S (2012–2013) for forsinkelse og økte kostnader i Autosys-prosjektet, samt for det videre arbeidet, herunder om kvalitetssikring av prosjektet.

Det er tidligere avdekket at risikoen i prosjektet er vesentlig undervurdert, særlig med hensyn

til tid og kostnad. Dette skyldes både at kompleksitet og omfang for å erstatte den eksisterende løsningen er undervurdert, at prosjektledelse og styring av prosjektet har vært for dårlig samt at etterlevelse av kontrakt og leverandørstyring ikke har vært tilfredsstillende. Kostnadsrammen for prosjektet på 700 mill. 2009-kr ble vedtatt av Stortinget ved behandling av Prop. 127 S (2009–2010). Som det ble redegjort for i Prop. 156 S (2012–2013) innebærer den omtalte kostnadsøkningen at man innenfor gjeldende kostnadsramme ikke vil få et system som dekker alle de behov som ble skissert i Prop. 127 S (2009–2010).

Det er gjennomført en uavhengig ekstern etterevaluering av prosjektet. Vurderingen avdekket vesentlige mangler knyttet til prosjektledelse, kontraktsetterlevelse og kontraktstrategi. Statens vegvesen har iverksatt, og arbeider videre med, tiltak på disse områdene.

På bakgrunn av de mangler som er avdekket er det satt i gang en revidert ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, med hovedvekt på å vurdere prosjektledelse, kontraktstrategi og kostnadsoverslag.

Leveransen som omfatter funksjoner innen førerkortområdet ble tatt i bruk i juni 2013. På bakgrunn av kvalitetssikrers foreløpige anbefalinger, har departementet lagt til grunn at den mest effektive løsningen for prosjektet nå er å gjennomføre leveransene knyttet til førerkort innenfor eksisterende kontrakt med dagens leverandør. På denne bakgrunn ble det i august 2013 besluttet å igangsette arbeid med neste leveranse (leveranse 2), som omfatter funksjonalitet knyttet til søknad om førerkort på nett og administrativt program for registrering og behandling av søknad om førerkort. Denne delen skal etter planen tas i bruk før sommeren 2014. Når leveranse 2 er ferdig vil førerkortdelen i det gamle Autosys, med tilhørende sidesystemer, være erstattet av nytt Autosys. Arbeid med øvrige funksjonaliteter beskrevet i Prop. 127 S (2009–2010), kjøretøyfunksjonalitet og utvikling av selvbetjeningsløsninger, er ikke igangsatt.

Parallelt med arbeidet med leveranse 2 arbeider Statens vegvesen videre med å ferdigstille underlagsmaterialet til KS2-prosessen. I dette arbeidet inngår vurdering av ulike alternativer med tilhørende risiko og konsekvenser for gjennomføringen av prosjektet. Beslutning om hva som skal skje med prosjektet videre tas etter gjennomført KS2. Departementet vil komme tilbake til saken når KS2 er gjennomført.

For 2014 er det på kap. 1320, post 23 avsatt 200 mill. kr til Autosys. Beløpet vil bli vurdert på nytt etter at KS2 er avsluttet.

Økt totalvekt og lengde på tømmervogntog

Mer kostnadseffektive transporter og utjevning av konkurranseforskjeller overfor utenlandske aktører er svært viktig for treforedlingsindustrien. Økt nyttelast på tømmervogntog vil gi en effektivisering som styrker treforedlingsindustrien, og vil kunne bidra til færre kjøretøy på vegene og reduserte klimagassutslipp. Statens vegvesen har derfor vedtatt forskriftsendringer i 2013 som gjør det mulig å øke tillatt lengde på tømmervogntog fra 22 til 24 meter og tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn for de vegstrekninger som er dimensjonert for dette.

Realisering av effektiviseringspotensialet ved økt lengde og vekt, avhenger av at større deler av det offentlige vegnettet kan åpnes for slike transporter. Dette krever kunnskap om flaskehals på vegnettet med hensyn til bl.a. kurvatur og hvilke belastninger bruene tåler. For riksvegnettet er utbedringsbehovet kjent, men for fylkesvegnettet er dette ikke kartlagt. I revidert nasjonalbudsjett for 2013 ble det bevilget 10 mill. kr til å gjøre nødvendige beregninger for å kunne kartlegge flaskehals for tømmertransporten på fylkesvegnettet og hvilke tiltak som må gjennomføres for å fjerne disse. Resultatet for de deler av fylkesvegnettet som er viktigst for tømmertransporten, vil foreligge i første halvår 2014. Det legges til grunn at utbedring av flaskehals på det kommunale vegnettet vurderes løpende av den enkelte kommune i samarbeid med skog- og treforedlingsindustrien.

En ny gjennomgang av riksvegnettet viser at nesten samtlige strekninger som har vært tillatt for 22 meter lange tømmervogntog, kan skrives opp til 24 meter. Også for fylkesveger og kommunale veger ser det ut til at de fleste vegene som i dag er åpnet for 22 meter, kan skrives opp til 24 meter. De fleste endringene er allerede kunngjort i reviderte veglister, og ytterligere endringer vil bli innarbeidet i nye veglister.

I revidert nasjonalbudsjett for 2013 ble det bevilget 90 mill. kr til utbedring av flaskehals for tømmertransport på riksvegnettet. Midlene brukes til forsterkning og utskifting av bruer. Når arbeidene er gjennomført, vil tilnærmet alle prioriterte flaskehals for tømmertransport på riksvegnettet være utbedret i henhold til den opprinnelige målsettingen om 56 tonn tillatt totalvekt. En gjennomgang viser at nesten alle strekningene som allerede er åpnet for 56 tonn tillatt totalvekt, kan åpnes for 60 tonn i samsvar med forskriftsend-

ringen. For de fleste strekningene må imidlertid tykkelsen av asfaltdekket på bruene kontrolleres. Der det er behov for å redusere tykkelsen av asfaltdekket, vil dette bli gjort høsten 2013 og våren 2014. De bruene som må forsterkes eller erstattes av nye bruer for å kunne skrives opp til 60 tonn tillatt totalvekt for tømmervogntog, vil bli vurdert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet 2014–2023.

Tverrsektorielt råd mot dyrepåkjørsler

I 2013 vil det bli opprettet et tverrsektorielt råd mot dyrepåkjørsler ledet av Statens vegvesen. Rådet skal bidra til å koordinere arbeidet med å redusere antall påkjørsler av elg og annet hjortevilt, sau og tamrein på veg og jernbane, gjennom samordnet innsats mellom samferdsels-, naturforvaltnings-, og dyrehelsemyndigheter og andre aktuelle aktører. Rådet skal koordinere forebyggende tiltak på et overordnet nivå og spre kunnskap om tiltak mot slike påkjørsler. Rådet skal ikke ha myndighet til å pålegge de involverte partene å gjennomføre tiltak. Statens vegvesen og Jernbaneverket skal dele på sekretariatsopp-gavene.

Arbeidet med ITS-løsninger

ITS omfatter løsninger som benytter informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i et trafikk- eller transportsystem, med hensikt å bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling slik at en oppnår bedre framkommelighet, trafikk sikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet. For å kunne møte de transportpolitiske målene vil Statens vegvesen utnytte mulighetene i ny teknologi og ITS. EU er gjennom ITS-direktivet og et tett samarbeid med bilindustrien sentral i å koordinere dette arbeidet. Et konkret resultat av samarbeidet er e-call, som er et felles europeisk nødsystem, som blir obligatorisk i nye biler fra 2015. Norge støtter denne satsingen på europeisk ITS og bidrar ved å delta i komiteer og utvalg. I tillegg deltar norske universiteter og forskningsinstitutter i det europeiske forskningssamarbeidet, Horizon 2020.

Det ble høsten 2011 etablert et nasjonalt ITS-råd. Rådet er sammensatt av deltagere fra industri, forskning, transportbransje og utdanningsorganisasjoner. Rådet skal bl.a. komme med innspill til høringer i forbindelse med ITS-direktivet, og stimulere til ITS-samarbeid i Norge. Rådet ledes av Statens vegvesen som også har sekretariatet.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2014 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Etterfølgende tabeller viser forslaget til investeringsprogram for 2014. En vesentlig del av budsjetttrammen i 2014 benyttes til å videreføre igangsatte prosjekter, inkl. å fullfinansiere prosjekter som er åpnet for trafikk før 2014. Det er likevel prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider på 11 nye store prosjekt i 2014. Det er med forbehold om Stortingets tilslutning, lagt til grunn bompenger til anleggsstart eller forberedende arbeid på to prosjekt som allerede er lagt fram for Stortinget. Det kan bli aktuelt med bompenger til anleggsstart eller forberedende arbeider på ytterligere prosjekt, herunder flere bypakker, gitt Stortingets tilslutning til opplegg for bompengefinansiering.

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksvegtrute i 2014 samt en omtale av de byområdene som inn-

går i Framtidens byer. Framtidens byer er et samarbeid mellom staten og de ni største byområdene i Norge.

Alle prosjekter med styringsramme over 500 mill. kr er nærmere omtalt. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammer som er angitt. Øvrige prosjekter forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak VI. I tabelloversiktene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (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 Prop. 1 S (2012–2013).

Tabellene 3.8 til 3.12 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2014, fordelt på korridorer og ruter.

Tabell 3.8 Post 30 Riksveginvesteringer – forslag 2014

Korridor/rute	Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering			Mill. 2014-kr
	Handlings- program 2014–2017*	Forslag 2014 i % av HP	Forslag 2014 i % av HP	Handlings- program 2014–2017*	Anslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	Totalt til investeringer i 2014	
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	1 272	153,0	12,0	570	200	35,0	353	
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger								
2. Oslo – Ørje/Magnor	1 556	344,4	22,1	1 610	450	28,0	794	
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo								
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	1 620	526,0	32,5	1 480	150	10,1	676	
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger								
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	7 697	1 280,4	16,6	8 580	1 879	21,9	3 159	
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim								
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	5 337	908,5	17,0	6 240	70	1,1	979	
E39 Ålesund – Trondheim	1 209	303,8	25,1	40	22	55,5	326	
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal	576	128,1	22,2	130	90	69,2	218	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø								
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	4 535	722,3	15,9	8 200	1 311	16,0	2 033	
Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug	1 177	467,5	39,7	–	–	–	468	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	3 133	512,7	16,4	1 370	108	7,9	620	
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund								
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	9 255	1 711,5	18,5	8 050	4 245	52,7	5 956	
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	1 015	248,1	24,4	1 700	–	–	248	
Rv 15 Otta – Måløy	259	23,5	9,1	–	–	–	24	
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	1 175	252,5	21,5	260	215	82,8	468	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	266	36,8	13,8	20	–	–	37	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige								
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	3 566	319,3	9,0	2 160	101	4,7	420	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland								
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	3 188	685,0	21,5	1 040	55	5,3	740	
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	2 854	557,2	19,5	–	–	–	557	
Sum rutefordelte midler	49 690	9 180,2	18,5	41 450	8 896	–	18 076	
Ikke rutefordelte midler	–	584,0	–	–	–	–	584	
Sum post 30	49 690	9 764,2	19,7	41 450	8 896	–	18 660	

* Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014–2017

Tabell 3.9 Post 31 Skredsikring – forslag 2014

Korridor/rute	Statlige bevilgninger		Ekstern finansiering		Totalt til investeringer i 2014	
	Handlingsprogram 2014–2017*	Forslag 2014 i % av HP	Handlingsprogram 2014–2017	Anslag 2014		Forslag 2014 i % av HP
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø						
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger						
2. Oslo – Ørje/Magnor						
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo						
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger						
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	70					
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger						
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	70	66,0	94,3		66	
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger						
E39 Ålesund – Trondheim	914			130		
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal						
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	360	224,0	62,2		224	
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	39	4,0	10,3		4	
Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug	121	80,0	66,1		80	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger						
6. Oslo Trondheim mer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund						
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger						
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg						
Rv 15 Otta – Måløy						
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	249	83,0	33,3	97	180	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	280	240,0	85,7		240	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige						
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger						
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland						
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	574	370,0	64,5		370	
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	1 045	83,0	7,9		83	
Sum post 31	3 722	1 150,0	30,9	227	1 150	

* Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014–2017

Tabell 3.10 Post 35 Vegutbygging i Bjørnvika – forslag 2014

Korridor/rute	Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering			Mill. 2014-kr
	Handlings- program 2014–2017*	Forslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	Forslag 2014 i % av HP	Handlings- program 2014–2017*	Anslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	113	18,0	15,9	15,9	255	42	16,5	60
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	113	18,0	15,9	15,9	255	42	16,5	60
Sum post 35								

* Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014–2017

Tabell 3.11 Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2014

Korridor/rute	Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering			Mill. 2014-kr
	Handlings- program 2014–2017*	Forslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	Forslag 2014 i % av HP	Handlings- program 2014–2017*	Anslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	1 946	377,0	19,4	19,4	0	0	–	377
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	1 946	377,0	19,4	19,4				377
Sum post 36								

* Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014–2017

Tabell 3.12 Post 37 E6 vest for Alta – forslag 2014

Korridor/rute	Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering			Mill. 2014-kr
	Handlings- program 2014–2017*	Forslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	Forslag 2014 i % av HP	Handlings- program 2014–2017*	Anslag 2014	Forslag 2014 i % av HP	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	1 336	380,0	28,4	28,4	7	7	100,0	387
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger	1 336	380,0	28,4	28,4	7	7	100,0	387
Sum post 37								

* Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014–2017

Byomtaler

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er ambisiøst og krever målrettede tiltak og samordnet innsats på tvers av forvaltningsnivåene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 innføres helhetlige bymiljøavtaler som et nytt grunnlag for å utvikle transportinfrastrukturen og transporttilbudet i storbyområdene i tråd med dette overordnede målet. Avtalene vil gi en mer helhetlig tilnærming i transportpolitikken i byområdene ved at staten, fylkeskommunene og kommunene går sammen i forhandlinger som likeverdige parter og forplikter seg til å følge opp felles mål. Det er lagt til grunn 26 mrd. kr i tiårsperioden til statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler og til Belønningsordningen.

Helhetlige bymiljøavtaler vil bli rettet inn mot storbyområdene, definert som byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø.

For flere av disse områdene er det allerede etablert bypakker basert på et bompengeprogger. Staten vil overfor disse storbyområdene ta initiativ til forhandlinger om nye helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Også lokale myndigheter kan ta et slikt initiativ. Forhandlingene vil ta utgangspunkt i de eksisterende bypakker.

Det er også aktuelt for staten å gå inn i forhandlinger med storbyområdene som i dag ikke har bypakker. Det er imidlertid et krav om at det skal være gjennomført KVVU/KS1 for byområdet som er aktuelt, og at regjeringens føringer om videre planlegging følges opp.

For de helhetlige bymiljøavtalene må det etableres et system for styring og politisk forankring. Det er viktig å sikre overordnet politisk styring av prioriteringer i bypakker som er aktuelle for avtaler om helhetlige bymiljøavtaler.

Under følger en omtale av de ulike storbyområdene, særlig av de områdene der det allerede er etablert bypakker. For disse byområdene er det i 2014 lagt til grunn et samlet bompengebidrag på om lag 6,5 mrd. kr.

Oslopakke 3

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.

En revidert avtale for Oslopakke 3 ble framforhandlet lokalt våren 2012. Avtalen fastsatte nye, økte bomtakster, lavere brikkerabatter og en forlengelse av avtaleperioden til 2032, jf. omtale i Prop. 1 S (2012–2013) og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Som ledd i porteføljestylingen av Oslopakke 3 gjennomførte partene samtidig en fornyet prioritering av konkrete tiltak i pakken. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for perioden 2014–2017 er utarbeidet på grunnlag av enigheten i Revidert avtale.

Ett hovedmål for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper. Målet i Klimaforliket er lagt inn som nytt hovedmål sammen med framkommelighetsmålet etter beslutning i styringsgruppen for Oslopakke 3 våren 2013. Dette innebærer at forventet vekst i persontransport skal skje med kollektivtransport, med sykkel eller til fots. Dette er en stor utfordring fordi befolkningen i Oslo og Akershus i følge befolkningsframskrivninger kan komme til å øke med 430 000 innbyggere i løpet av de neste 30 årene (40 pst.), og hver innbygger gjør flere enn tre reiser pr. døgn. Det er også viktig at pakken bidrar til å utvikle et sikkert og universelt utformet transportsystem, et attraktivt kollektivtilbud samt bidrar til bedre miljø og økt by- og tettsteds-kvalitet.

Siden oppstarten av Oslopakke 3 i 2008 har det vært en sterk vekst i antall kollektivreiser i Oslo og Akershus og tilnærmet nullvekst i biltrafikken. I Oslo foregår nesten halvparten av motoriserte reiser med kollektivtransport. Det antas at økningen i kollektivreiser skyldes kombinasjonen av bedre kollektivtilbud til lave priser og økte priser for bilbruk som følge av omleggingen av takstsystemet i bomringen, og etablering av betalingssnittet mellom Bærum og Oslo.

I 2012 ble det foretatt 295 mill. kollektivreiser i Oslo og Akershus, noe som er over 10 mill. flere reiser enn i 2011. Dette representerer en økning på 3,5 pst. Akershus hadde størst økning i antall kollektivreiser med 7,6 pst., mens antallet i Oslo økte med 1,9 pst. Siden 2007 har antall kollektivreiser økt med hele 38 pst. i Akershus og 27 pst. i Oslo. I samme periode økte befolkningen i dette området med 10 pst. Samtidig ligger vegtrafikken

i Oslo 1 pst. under 2007-nivået, mens den har økt med 5 pst. i Akershus i samme periode.

Det er foreløpig for lite datagrunnlag til å si hvor stor del av vegtrafikken i Oslo og Akershus som er næringstransport og persontransport. Økt økonomisk aktivitet og vekst i befolkning og arbeidsmarked vil normalt føre til økt transport av både varer og personer. Det har derfor sannsynligvis vært økt nærings- og servicetransport i Oslo og Akershus i Oslopakke 3-perioden. Nullvekst i vegtrafikken i Oslo innebærer dermed trolig at persontransport med bil har gått ned. Det kan heller ikke utelukkes at økningen i vegtrafikken i Akershus, som er om lag det halve av befolkningsøkningen, for en stor del er knyttet til næringstransport. Dette er det behov for å utrede videre.

Reisevaneundersøkelser viser at andelen av hverdagsreiser som innbyggerne i Oslo og Akershus utfører med bil, har sunket med 10 pst. i perioden 2007–2012, mens andelen kollektiv- og gangturer har økt tilsvarende. I begge fylker har kollektivtrafikken tatt betydelige markedsandeler fra biltrafikken. Dette kan tyde på veksten i persontransporten er tatt med kollektivtrafikk, sykling og gåing i regionen siden starten av Oslopakke 3.

Gjennom Oslopakke 3 gjennomføres en rekke tiltak for å bedre framkommeligheten for gående og syklende. Dette skjer bl.a. ved at anlegg for gående og syklende inngår i de store riksvegprosjektene, som f.eks. E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. I tillegg gjennomføres det en rekke tiltak innenfor programområdene for å fullføre hovedsykkelvegnettet samt bygge gang- og sykkelveger til skoler, idrettsanlegg og stasjoner. I de senere årene har det vært brukt om lag 300 mill. kr årlig til denne typen tiltak innenfor programområdene i Oslo og Akershus. I 2012 ble det ferdigstilt til sammen 9,2 km gang- og sykkelanlegg i Oslo og Akershus. Foreliggende forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 gir grunnlag for å videreføre satsingen. Mer attraktivt tilbud

for gående og syklister vil normalt føre til økte gang- og sykkelandeler.

En stor del av tiltakene i Oslopakke 3 finansieres med bompenger. I 2014 er det lagt opp til en bompengandel på om lag 37 pst. av disponibel ramme (inkl. økt merverdiavgift og jernbane). I tillegg finansieres Oslopakke 3 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 finansieres av staten.

Bruk av inntektene i en bompengepakke må ses i sammenheng med de transportoppgaver som skal løses. For å nå målene med pakken må det tilstrebes at det er de samfunnsøkonomisk sett beste tiltakene som blir realisert. Mårettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten.

Høsten 2010 ble det etablert et mål- og resultatstyringssystem for Oslopakke 3. Dette systemet skal ligge til grunn for de vurderinger som skal gjøres, og er et verktøy for prioritering av tiltak innenfor Oslopakke 3. Utviklingen av mål- og resultatstyringssystemet var første del i arbeidet med et revidert beslutningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer i Oslopakke 3. Styringsgruppen reviderte våren 2013 mål- og resultatstyringssystemet der målet i Klimaforliket ble besluttet lagt til som hovedmål i Oslopakke 3, jf. omtale over.

Resultatrapportering 2012

Tabell 3.13 gir en oversikt over nivået på indikatorer for Oslopakke 3 i 2012 sammenliknet med 2011. Revisjonen av mål- og resultatstyringssystemet innebærer at det er gjort endringer i indikatorene og metodiske forbedringer som kan påvirke sammenlikningen med resultater tidligere år.

Tabell 3.13 Indikatorer for Oslopakke 3. Resultater i 2011 og 2012

Mål	Indikator	2011	2012	Endring
<i>God framkommelighet</i>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet	39,9 km/t	40,9 km/t	+2,5 %
	Rushtidsvarighet	n/a	n/a	n/a
Kollektivtrafikk – reisehastighet i rush	– Regionbuss	28,3 km/t	28,0 km/t	-1,0 %
	– Bybuss	17,9 km/t	17,8 km/t	-0,6 %
	– Trikk	15,6 km/t	15,5 km/t	-0,4 %
Gange og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg	Riksveg: 2,4 km	Riksveg: 2,5 km	
		Fylkesveg	Fylkesveg	+9,2 km
		Akershus: 6,5 km	Akershus: 3,2 km	
		Kommunal veg	Kommunal veg	
		Oslo: 1,6 km I alt: 10,5 km	Oslo: 3,5 km I alt: 9,2 km	
<i>Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling</i>				
Kollektivtrafikk (mill. kollektivreiser)	– Oslo	218	222	+1,9 %
	– Akershus	67	73	+7,6 %
	– Oslo og Akershus	285	295	+3,5 %
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	– Oslo	3 597	3 644	+1,3 %
	– Akershus	5 184	5 293	+2,1 %
	– Oslo og Akershus	8 781	8 937	+1,8 %
Bompasseringer/døgn	Bomringen Oslo og Bærum	310 936	312 175	+0,4 %
Reisemiddelfordeling (hverdager bosatte i Oslo og Akershus 15 år +)	Kollektiv	22 %	23 %	+1 %-poeng
	Gange	25 %	24 %	-1 %-poeng
	Sykkel	4 %	4 %	0
	Bil	47 %	47 %	0
<i>Sikkert og universelt utformet transportsystem</i>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde:	129	126	-2,4 %
	Antall drepte:	17	21	+19 %
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr. år	n/a	128	n/a
<i>Attraktivt kollektivtilbud</i>				
Frekvens (ant. minutter mellom hver avgang)		n/a	n/a	n/a
Tilbudt kapasitet:	– Buss, T-bane og trikk:	6 981 mill. plasskm	7 336 mill. plasskm	+5,1 %
	– Tog:	2 741 mill. setekm	3 053 mill. setekm	+11,4 %
	– I alt:	9 722	10 389	+6,9 %
	– T-bane	75 %	83 %	+8 %-poeng
Punktlighet ¹	– Trikk	34 %	32 %	-2 %-poeng
	– Bybuss (utvalg)	53 %	50 %	-3 %-poeng
	– Tog	89 %	91 %	+2 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		69 %	70 %	+1 %-poeng
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		92 %	91 %	-1 %-poeng
<i>Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</i>				
Klimagassutslipp fra veitrafikk		n/a	n/a	n/a
Antall overskridelser nasjonale mål NO ₂		313 timer	154 timer	-51 %
Antall overskridelser nasjonale mål PM10		41 døgn	39 døgn	-4,9 %
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		3414	3428	+0,4 %
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		31 %	33 %	+2 %-poeng
Elbiler over bomringen (ÅDT en retning)		n/a	2224 pr døgn	n/a

n/a: ikke tilgjengelige eller anvendbare data

¹ Punktighet 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 rushtiden.

Under hovedmålet *God fremkommelighet for alle trafikantergrupper, prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk* inngår en rekke indikatorer. En indikator er gjennomsnittlig hastighet i rush-tiden på hovedvegnettet. Den var 40,9 km/t i 2012 – en prosentvis forbedring på 2,5 fra 2011. Indikatoren som viser reisehastigheten for kollektivtrafikken (inkl. oppholdstid på holdeplasser), viser en svak nedgang på inntil én pst. fra 2011 til 2012. Det er krevende å forbedre framkommeligheten i en situasjon med befolkningsvekst, arealknapphet og pågående anleggsarbeider mange steder. Oslo kommune har utarbeidet en plan for «kraftfulle framkommelighetstiltak» som nå følges opp. Akershus fylkeskommune har satt i gang tilsvarende arbeid. Partene har et felles mål om å bedre framkommeligheten. Det er satt av midler til framkommelighetstiltak i Oslopakke 3 innenfor programområdene. Den siste indikatoren under dette hovedmålet er antall km ferdigstilte sykkelanlegg langs riks- og fylkesveg i Akershus og langs riks- og kommunal veg i Oslo. I 2012 ble i alt 9,2 km nye sykkelanlegg tatt i bruk i Oslo og Akershus.

Oppfølgingen av hovedmålet å *ta veksten i persontransporten med kollektivtrafikk, gåing og sykling* viser at antallet kollektivreiser i Oslo og Akershus har økt med 10 mill. eller 3,5 pst. fra 2011 til 2012. Økningen var størst i Akershus med 7,6 pst. Vegtrafikken økte samlet i Oslo og Akershus med 1,8 pst. i 2012. Veksten var høyere i Akershus enn i Oslo. Antall passeringer i bomringen pr. dag økte med 0,4 pst. fra 2011 til 2012.

Indikatoren tilknyttet målet om et *sikkert og universelt utformet transportsystem* viser at 21 personer omkom i trafikulykker i Oslo og Akershus. Det var fire flere enn i 2011. Nivået var lavere i 2012 enn i 2010 hvor 33 mennesker omkom i trafikulykker. Antall hardt skadde fortsetter å gå ned. Tre personer færre ble hardt skadd i trafikken i fjor sammenlignet med 2011 (sum for alle transportformer). I 2012 ble 128 holdeplasser og stasjoner oppgradert eller bygd i tråd med krav til universell utforming.

Oppfølging av målet om et *attraktivt kollektivtilbud* vises gjennom fem indikatorer. Kapasitet er en viktig egenskap ved et attraktivt kollektivsystem. Det ble tilbudt om lag 7,3 mrd. plasskm på buss, trikk og T-bane og litt over 3 mrd. setekilometer på tog. Samlet var det en økning i tilbudt kapasitet på om lag 7 pst. fra 2011 til 2012.

Punktligheten for de ulike transportmidlene viser ulik utvikling. T-bane og tog hadde en positiv utvikling, med åtte prosentpoeng flere avganger i rute ved passering av Jernbanetorget i rushtiden. Togene i Osloområdet hadde også en positiv

utvikling i 2012, med 91 pst. av avgangene i rute til endestasjonen over døgnet i 2012. Punktligheten for trikk gikk ned fra 2011 til 2012. Halvparten av reisene med bybuss var innenfor punktlig-hetskravet på tre minutter i 2012, en reduksjon på tre prosentpoeng i forhold til 2011.

En høy andel av befolkningen i Oslo og Akershus, rundt 70 pst. er fornøyd med kollektivtilbudet. Brukertilfredsheten var i overkant av 90 pst. i 2012.

Rapportering av NO₂ etter nasjonale mål base-res på målestasjoner langs vegnettet. Det oppgis antall målte overskridelser av nasjonale mål på den målestasjonen som representerer vegtrafikk med høyest antall overskridelser foregående år. Det er målestasjonen ved E18 Hjortnes som er grunnlaget for rapporteringen for 2011 og 2012. Her var det 154 timer med overskridelser over nasjonalt mål for NO₂, som er en halvering sammenliknet med året før. Også for PM10 var det en positiv utvikling. Her ble antall dager med overskridelser redusert med 5 pst. til 39 dager med overskridelser over nasjonale mål. Antall bosatte utsatt for innendørs støy over 38 dB fra riksveg var tilnærmet uforandret fra 2011 til 2012, og gjaldt i overkant av 3 400 personer i Oslo og Akershus.

Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser viser andelen av alle motoriserte reiser på hverdager som skjer med kollektivtrafikk. Dataene er basert på et representativt utvalg av bosatte i Oslo og Akershus som er 15 år eller eldre. I 2012 var kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser i Oslo og Akershus 33 pst., en liten økning fra 2011.

Indikatoren Elbiler over bomringen følger opp utviklingen i kjøretøyparkens sammensetning med hensyn til miljøegenskaper. Tall for 2012 viser at det var i overkant av 2 200 elbiler som kjørte gjennom bomringen pr. døgn i hver retning. Det er ikke tilgjengelige data for hele 2011.

Bruk av midler i 2013

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2013 ble fastsatt gjennom Stortingets og lokale myndigheters budsjettvedtak som i hovedsak fulgte opp styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2013–2016 fra mai 2012. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013) ble det åpnet for at Fjellinjen AS kan låne inntil 1,45 mrd. kr i 2013. Et låneopptak i 2013 er nødvendig for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3.

Om lag 60 pst. av bompengemidlene i 2013 ble satt av til kollektivtrafikktiltak.

For 2013 ble det lagt til grunn om lag 1,8 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med 1,2 mrd. kr til store prosjekter og om lag 0,6 mrd. kr til mindre tiltak innenfor programområdene.

En stor del av midlene på riksveg brukes til å videreføre 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. I tillegg var det anleggsstart på rv 22 Lillestrøm – Fetsund våren 2013. Veggen bygges som firefelts veg med midtrekkverk. Dette prosjektet vil medføre økt framkommelighet og trafikksikkerhet på en strekning med store rushtidsforsinkelser. Det ble videre satt av midler til å bygge om E18 ved Høvik i forbindelse med Jernbaneverkets ombygging av Høvik stasjon.

For programområdene ble det satt av midler til gang- og sykkelveger som f.eks. E18 Nygårds-krysset – Vinterbru, Fiskevollbukta – Ulvøybrua, Ring 3 Gaustad – Vinderen, rv 120 Kirkeveien og Vestvollveien – Leirsundveien.

Det ble lagt til grunn om lag 1,4 mrd. kr til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2013. Av dette utgjør bompenger om lag 1,2 mrd. kr og fylkeskommunale midler om lag 200 mill. kr. Disse midlene foreslås bl.a. brukt til ombygging av fv 154 Nordbyveien i Ski, gang- og sykkelveger primært for å følge opp planen om å sikre skolevegene i Akershus, trafikksikkerhetstiltak og andre kollektivtrafikktiltak (knutepunktsutvikling, holdeplassoppgraderinger og innfartsparkeringsplasser).

Av større kollektivtrafikktiltak i Akershus er videreføring av Kolsåsbanen til Avløs i 2013 og videre til Kolsås i 2014 det største enkelttiltaket.

Til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Oslo var tilsvarende beløp 1,5 mrd. kr, hvorav bompenger utgjør rundt 1,3 mrd. kr og kommunale midler rundt 190 mill. kr. Viktige kollektivtiltak i 2013 er å fullføre oppgraderingen av Lambertseterbanen, anleggsstart på Lørenbanen, ferdigstillelse av Ensjø T-banestasjon samt framkommelighetstiltak for trikk og buss. Oppgradering av Bogstadveien – Hegdehaugsveien og utbygging av lokalvegnettet tilknyttet hovedvegutbyggingen i Bjørvika og Ulvensplitten – Sinsen prioriteres på veggside.

Basert på det foreslåtte nivået i handlingsprogrammet 2013–2016, utgjør driftsmidler til Ruter om lag 27 pst. av netto bompengeneinntekter i perioden. Inkl. infrastrukturtiltak på T-bane og trikk og

tiltak for kollektivtrafikk på veg, er kollektivandelen 61 pst. i denne perioden.

Det ble satt av om lag 2,2 mrd. kr til investeringer og fornying i jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3-området i 2013. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det største enkeltprosjektet. Videre er det satt av midler for å legge til rette for innføring av NSBs nye tog og ny grunnrute (inkl. vendedelegg Høvik) og planlegging for utvikling av Alnabru godsterminal, fjernstyring av Østfoldbanens østre linje (erfaring med ERTMS), IC-utbygging og godsforbindelse til Alnabru. Midler på programområdene skal dekke tiltak som ikke fanges opp av større nyanlegg. I Oslo-prosjektet er det også i 2013 stor aktivitet i fornyelsen av infrastrukturen mellom Lysaker og Etterstad, inkl. Oslostunnelen, for økt pålitelighet og kapasitet.

Ved inngangen til 2013 ble det overført om lag 800 mill. kr fra 2012 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger om lag 600 mill. kr.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til Handlingsprogram 2014–2017

Det er lagt opp til en årlig rullering av handlingsprogrammet, bl.a. av hensyn til årlig rullering av fireårig økonomiplan i Oslo og Akershus. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2014–2017 ble lagt fram i mai 2013 og fikk bred tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre 13. juni 2013 og i Akershus fylkesting i 18. juni 2013.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for 2014–2017 er basert på prinsipper for porteføljestyring, og tar utgangspunkt i hovedmålene for Oslopakke 3 som definert i St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og Revidert avtale for Oslopakke 3 fra mai 2012. Målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, gåing eller sykling er innarbeidet som ett av hovedmålene i Oslopakke 3. Forslaget er basert på de fire partenes (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen) handlingsprogrammer (økonomiplaner) for sine deler av transportsystemet. Styringsgruppen har avholdt møter med politiske referansegruppe om utformingen av handlingsprogrammet.

Porteføljestyring innebærer at prioritering av tiltak i Oslopakke 3 skjer på grunnlag av flere kriterier. Sentrale kriterier er disponible midler, måloppnåelse, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Det er noe mindre bompenger til disposisjon enn forutsatt i forrige handlingsprogram. Det er

forutsatt at prioriteringer gjøres innenfor disponible midler og innenfor lånerammen i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Styringsgruppen legger til grunn at igangsatte prosjekter gjennomføres med rasjonell anleggsframdrift. Ved reduserte midler vil en derfor kun vurdere utsettelse eller kutt i prosjekter som ikke er startet eller reduksjon i rammer til programområder og kollektivtrafikk.

Ut fra en samlet vurdering av disponible midler, forventet måloppnåelse og andre kriterier som inngår i porteføljestyling av Oslopakke 3, har styringsgruppen for Oslopakke 3 lagt til grunn følgende endringer i sitt forslag til Handlingsprogram 2014–2017 sammenliknet med Revidert avtale:

- På bakgrunn av at det er mindre bompenger til disposisjon enn hva som var forutsatt tidligere, foreslås byggestart for E16 utsatt med ett år til 2015. Dette medfører noen mindre ulemper og kostnadsøkninger for gjennomføringen av prosjektet. Samtidig gir det bedre tid til grunnerverv og kvalitetssikring med mulighet for forbedringer og besparelser samt økt sikkerhet for deponiløsning og sikrere prising av massetransport i prosjektet.
- En mindre reduksjon i rammer til lokale vegtiltak og programområder for riksveg i 2014 og 2015 på grunn av akkumulert mindreforbruk på disse områdene fra tidligere år. Mindreforbruket har oppstått som følge av bl.a. forsinkede reguleringsplanvedtak og lav kapasitet på planlegging og gjennomføring. Styringsgruppen understreker at det er viktig å få en god framdrift på programområdetiltak fremover, fordi disse bidrar til god måloppnåelse i Oslopakke 3.

Samlet sett innebærer forslaget til Handlingsprogram 2014–2017 etter Styringsgruppen for Oslopakke 3 sin vurdering at igangsatte og bundne tiltak fullfinansieres for rasjonell gjennomføring. Videre vil kollektivsatsingen og tiltak for gåing og sykling samt trafikksikkerhet, miljø og universell utforming videreføres i perioden. Dette gir etter Styringsgruppens vurdering et godt grunnlag for å nå målene satt for Oslopakke 3.

Basert på forutsetninger om statlige midler, bidrag fra lokale budsjetter og økte takster i Revidert avtale, legger Styringsgruppen for Oslopakke 3 til grunn en disponibel ramme for perioden 2014–2017 på om lag 13,4 mrd. 2014-kr (ekskl. jernbane), hvorav bompenger ventes å utgjøre om lag 8,7 mrd. 2014-kr. Dette er noe lavere enn tidligere beregnet.

Planlagt aktivitetsnivå i perioden er høyere enn disponibel ramme, og innebærer derfor at det i perioden må tas opp om lag 2,9 mrd. 2014-kr i nye lån, i tillegg til 3,95 mrd. kr som Stortinget tidligere har sluttet seg til, jf. Prop. 113 S (2011–2012) og Prop. 1 S (2012–2013). Alle lånekostnadene er hensyntatt i handlingsprogrammet for 2014–2017. Gjeld nedbetales fortløpende i handlingsplanperioden. Akkumulert gjeld ved utgangen av 2017 blir etter dette anslått til om lag 5,7 mrd. 2014-kr., som er innenfor lånerammen som er fastsatt gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014–2023.

I tillegg til allerede igangsatte prosjekter foreslår styringsgruppen for Oslopakke 3 midler til oppstart av E16 Sandvika – Wøyen og E18 Vestkorridoren.

Det er i Styringsgruppens forslag lagt til grunn at om lag 730 mill. 2014-kr i bompenger pr. år benyttes til å styrke driften av kollektivtransport i Oslo og Akershus. Akershus fylkeskommune har lagt til grunn at disse midlene skal brukes til høyere frekvens og styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og til et bedre tilbud på Nesoddbåtene. Midlene vil også brukes til å gjennomføre et forenklet takst- og sonesystem. Samferdselsdepartementet har på visse vilkår gitt tilslutning til at det er anledning til å bruke bompenger til et slikt tiltak. I Oslo er det lagt til grunn å prioritere midlene til økt frekvens, økt vognkapasitet og mindre investeringer for trikk og T-bane.

Basert på det foreslåtte nivået i handlingsprogrammet for 2014–2017, utgjør *drift og småinvesteringer* til Ruter om lag 34 pst. av netto bompenginntekter i perioden. Når infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg inkluderes, er kollektivandelen 66 pst. i denne perioden.

Innsatsen på programområdene skal øke framkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken, bidra til universell utforming, økt trafikksikkerhet og sammenhengende sykkelvegnett. I tillegg settes det av midler til gang- og sykkelveger, 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 er det kollektivtransportmiddelet i Oslo og Akershus som har flest trafikanter. Styrket busstrafikk gjennom økt frekvens, kollektivfelt og annen prioritering for økt framkommelighet samt tiltak for økt tilgjengelighet er viktige deler av kollektivtrafikksatsingen i Oslopakke 3. For reiser i Akershus og over bygrensa er jernbanen det viktigste skinnegående transportmiddelet, mens T-bane er viktigst for reiser i Oslo. Sammen dan-

ner de ryggraden i kollektivtilbudet for Oslo og Akershus. I følge Ruters årsmelding for 2012 fordelte kollektivreisene seg mellom transportmidlene som vist i tabell 3.14.

Tabell 3.14 Kollektivreiser i Oslo og Akershus i 2012

	Mill. reiser
Buss	133
T-bane	82
Trikk	48
Tog*	27
Båt	4,5
Sum	295

* Ekskl. Flytoget (ca 6 mill.).

Kilde: Ruter AS' årsrapport 2012

Jernbanelinjen i Osloområdet er viktig for å oppnå målene i Oslopakke 3 om god mobilitet og redusert støy, lokal forurensing og klimagassutslipp. Utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski vil i tillegg til økt punktlighet og redusert reisetid, gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høyere frekvens i Osloområdet. Utvidelse av terminalkapasiteten på Alnabru, modernisering av strekningen Etterstad – Skøyen og å legge til rette for ny grunnrute og nye tog er også viktige elementer i Jernbanelinjen sin satsing framover.

Tabell 3.15 viser styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til handlingsprogram for perioden 2014–2017.

Tabell 3.15 Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2014–2017

	Mill. 2014-kr											
	2014			2015		2016		2017		2014–17		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Totalt	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Totalt
<i>Riksveg</i>												
E18 Bjørvikaprojektet	18	42	60	64	143	30	70			112	255	367
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	135	201	336							135	201	336
E18 Sydhavna	70	100	170	55	70	11	12			136	182	318
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	30	160	190	21	160		23			51	343	394
E16 Sandvika – Wøyen	53	23	75	90	260	400	226	276	459	818	967	1 785
E18 Lysaker – Slependen	5	102	107			100		463		568	102	670
Riksveg – programområder inkl. planlegging	44	130	174	241	130	241	136	241	136	767	532	1 298
Sum riksveg	355	758	1 113	471	763	782	467	979	595	2 587	2 582	5 169
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>												
Akershus	370	165	535	351	165	354	262	244	262	1 319	854	2 173
Oslo	189	230	419	189	230	189	262	189	262	758	984	1 741
Sum lokale vegtiltak og programområder	559	395	954	540	395	544	524	434	523	2 077	1 837	3 914
<i>Store kollektivtiltak</i>												
Bane og bussfremkommelighet Fornebu		34	34		11		10				55	55
Kolsåsbanen (Gjønnnes – Kolsås)		425	425		48						473	473
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk		460	460		503		462		481		1 908	1 908
Lørenbanen		533	533		483		223				1 239	1 239
Sum store kollektivtiltak		1 452	1 452		1 045		695		481		3 674	3 674
<i>Bompenger til drift og mindre inv. kollektiv</i>												
Akershus		325	325		348		367		314		1 355	1 355
Oslo		392	392		392		392		392		1 570	1 570
Sum til drift og mindre investeringer kollektiv		718	718		741		760		706		2 925	2 925
Sum Oslopakke 3	914	3 322	4 237	1 011	2 945	1 325	2 446	1 413	2 306	4 663	11 018	15 682

* Inkludert lån

Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til fordeling av midler i 2014

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2014 fikk bred politisk tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og i Akershus fylkesting. Ventede bompengeneinntekter i 2014 er om lag 2,2 mrd. 2014-kr. I tillegg er det lagt til grunn 355 mill. kr i statlige midler, 189 mill. kr fra Oslo og 370 mill. kr fra Akershus.

For å sikre rasjonell framdrift for store pågående prosjekter og en videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og på programområdene, er det anslått et merbehov utover ventede bompengeneinntekter og bidrag fra statsbudsjettet og lokale budsjetter på 1,2 mrd. kr i 2014. Styringsgruppen for Oslopakke 3 foreslår at dette finansieres ved opptak av nye lån.

For 2014 foreslår styringsgruppen om lag 1,1 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med om lag 940 mill. kr til store pro-

sjekt og om lag 170 mill. kr til planlegging og mindre tiltak innenfor programområdene som f.eks. kollektivfelt, sykkelveger og ombygging av farlige kryss.

Av St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 framgår at det framtidige transportsystemet i Osloregionen skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og lokal miljøkvalitet. I 2014 vil en betydelig del av midlene til riksveg brukes til å videreføre igangsatte prosjekter som E18 Bjørvikaprojektet, E18 Sydhavna og rv 22 Lillestrøm – Fetsund. For E18 Vestkorridoren foreslår styringsgruppen at det bevilges midler til å videreføre vegombyggingen ved Høvik stasjon som gjennomføres i forbindelse med Jernbaneverkets ombygging av Høvik stasjon. For E16 Sandvika – Wøyen foreslår styringsgruppen midler til prosjektering og grunnverv med sikte på anleggstart i 2015.

Styringsgruppen foreslår om lag 1,3 mrd. kr til lokale veg- og kollektivtiltak i Akershus i 2014. Av dette utgjør bompenger i underkant av 1 mrd. kr og fylkeskommunale midler om lag 370 mill. kr.

I Akershus prioriterer styringsgruppen i 2014 om lag 425 mill. kr til å videreføre utbyggingen av Kolsåsbanen, noe som vil gi et betydelig bedret kollektivtilbud i dette området. I tillegg foreslår styringsgruppen midler til kollektivbetjeningen på Fornebu for å bedre framkommeligheten for buss, samt midler til planlegging av framtidig banebetjening i området.

Midler til fylkesveger disponeres i stor grad til mindre investeringer innenfor programområdene, og kollektivtrafikktiltak er prioritert med utbygging av nye kollektivfelt, innfartsparkering og utvikling av kollektivknutepunkter.

Til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Oslo er tilsvarende beløp 1,8 mrd. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 1,6 mrd. kr og kommunale midler om lag 190 mill. kr.

Styringsgruppen foreslår at det bevilges 533 mill. kr til fortsatt utbygging av Lørenbanen. Den nye stasjonen på Løren vil knytte et viktig byutviklingsområde til T-banenettet.

Fornyelsesbehovet for infrastruktur for trikk og T-bane er kostnadsberegnet til om lag 7,3 mrd. 2014-kr. Styringsgruppen foreslår å bevilge 460 mill. kr til tiltak innenfor dette området i 2014.

Styringsgruppen foreslår at det bevilges 440 mill. kr til større prosjekter og programområdetiltak på det overordnede kommunale vegnettet. Et sentralt prosjekt er finansiering av lokalvegnettet

knyttet til hovedvegutbyggingen i Bjørvik. Innenfor programområdene er det gjennomføring av gang- og sykkelvegtiltak i tråd med Oslo kommunes plan for hovedsykkelvegnettet, planlegging av større og mindre tiltak som f.eks. Vinde- renkrysset, Røa-tunnelen, Bryn kollektivterminal osv.

Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtransporten i Oslo og Akershus er lagt inn med en realvekst til en samlet ramme på 718 mill. kr i 2014. I budsjettforslaget er midlene fordelt med 325 mill. kr til Akershus og 392 mill. kr til Oslo. Ved gjennomføringen kan fordelingen bli en annen etter nærmere avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. 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 hensiktsmessig. Ruters forslag drøftes med eierne Oslo og Akershus, og godkjennes av disse. Styringsgruppen for Oslopakke 3 mener dette er et fleksibelt system som legger til rette for effektiv bruk av midlene, selv om det kan bli et avvik i budsjettert fordelling 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 2012 var trafikkinntektene til Ruter 2 915 mill. kr og det totale tilskuddet fra eierne 2 724 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 2014–2017 i desember 2013.

Følgende store jernbaneprosjekter inngår i Oslopakke 3-området i 2014: Programområdet bedre togtilbud i Østlandsområdet, ekstraordinær fornying i Osloområdet (Oslo-prosjektet), og nytt dobbeltspor Oslo-Ski. I tillegg pågår det ombygging av jernbanestasjonen på Oslo lufthavn, Gardermoen (T2), samt mindre tiltak innen plattformforlengelser og kundeinformasjon. Det vises til nærmere omtale under kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Tabell 3.16 viser styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til fordeling av midler i Oslopakke 3 for 2014 (ekskl. Jernbaneverkets forslag til investering i jernbane).

Tabell 3.16 Styringsgruppens forslag til fordeling av midler til Oslopakke 3 i 2014, ekskl. jernbane

	Mill. 2014-kr		
	Stat/lokalt	Bom/annet*	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E18 Bjørvikprosjektet	18	42	60
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	135	201	336
E18 Sydhavna	70	100	170
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	30	160	190
E16 Sandvika – Wøyen	53	23	75
E18 Lysaker – Slependen	5	102	107
Riksveg – programområder inkl. planlegging	44	130	174
Sum riksveg	355	758	1 113
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	370	165	535
Oslo	189	230	419
Sum lokale vegtiltak og programområder	559	395	954
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Bane og bussfremkommelighet Fornebu		34	34
Kolsåsbanen (Gjønnnes – Kolsås)		425	425
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk		460	460
Lørenbanen		533	533
Sum store kollektivtiltak		1 452	1 452
<i>Bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv</i>			
Akershus		325	325
Oslo		392	392
Sum til drift og mindre investeringer kollektiv		718	718
Sum Oslopakke 3	914	3 322	4 237

* Inkl. lån

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet har merket seg at partene i Oslopakke 3 stiller seg bak Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling, og at denne målsettingen nå er besluttet tatt inn som et av hovedmålene i Oslopakke 3. Dette er et ambisiøst mål gitt prognosene for befolkningsvekst i hovedstadsregionen. Dersom dette målet skal nås, er det behov for en helhetlig strategi og plan for samordning av areal- og transportpolitikken i hovedstadsregionen. Oslopakke 3 er en viktig del av en slik strategi, selv om en slik finansieringspakke ikke er tilstrekkelig alene for å nå målet om at vek-

sten i persontransporten skal komme som kollektivtransport, gåing og sykling. Det er også nødvendig med en areal- og transportpolitikk og bruk av virkemidler som bygger opp under de miljøvennlige transportformene. Departementet støtter arbeidet med en felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus, som skal slutføres i 2014.

Samferdselsdepartementet har inngått en fire-årig belønningsavtale med Oslo og Akershus fra 2013 med en samlet ramme på 1 020 mill. kr. I 2013 er det tildelt 180 mill. kr. I de neste årene er det lagt opp til 280 mill. kr pr. år. Utbetalinger de neste årene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger. Avtalen kan sees som en styrket statlig ressursinnsats i Oslo og Akershus og gir

rom for tiltak utover de som ligger styringsgruppens forslag til handlingsprogram, og forutsetter at personbiltrafikken gjennom bompengeringen i Oslo ikke skal øke.

Det er viktig at styringsgruppen for Oslopakke 3 følger opp målsettingen i Klimaforliket og de andre målene for pakken. Samferdselsdepartementet legger til grunn at styringsgruppen arbeider kontinuerlig med å videreutvikle mål- og resultatstyringssystemet for å kunne gi en sikrere oppfølging av bl.a. hvordan transportmiddelfordelingen i persontransporten utvikler seg. Departementet legger også til grunn at partene følger opp porteføljestyringen av Oslopakke 3 gjennom å prioritere tiltak som bidrar til størst mulig oppfyllelse av Klimaforlikets målsetting, og de øvrige målene for pakken og andre kriterier som er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, s. 164.

Regjeringen har i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt Revidert avtale for Oslopakke 3 fra 2012 til grunn for det videre arbeidet med pakken. Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til handlingsprogram for perioden 2014–2017 og forslag til budsjett for 2014 bygger på den reviderte avtalen. Samferdselsdepartementet stiller seg bak forslaget. Regjeringen legger også den forutsatte lånerammen i Revidert avtale til grunn for videre planlegging og langsiktig porteføljestyring i Oslopakke 3, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. For å sikre rasjonell framdrift for store pågående prosjekter og en videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og programområdene, er det anslått et merbehov utover ventede bompenginntekter og bidrag fra statsbudsjettet og lokale budsjett på 1,2 mrd. kr i 2014. Styringsgruppen for Oslopakke 3 foreslår at dette finansieres ved opptak av nye lån. Foreslått låneopptak for 2014 ligger innenfor den lånerammen som er lagt til grunn for Oslopakke 3 i Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet stiller seg derfor bak at Fjellinjen AS får ta opp et lån på 1,2 mrd. kr i 2014 i tillegg til de lån på 3,05 mrd. kr som Stortinget tidligere har godkjent for å framskynde prosjekter i Oslopakke 3, jf. forslag til romertallsvedtak. I tillegg kommer 900 mill. kr som Fjellinjen AS har tatt opp som lån for å håndtere driften av selskapet med beholdt likviditet ved overgang fra forskudds- til etterskuddsbetaling, jf. Prop. 1 S (2012–2013). Departementet forutsetter at gjelden i Oslopakke 3 nedbetales løpende, og at maksimal gjeldsbelastning i 2018 ikke overstiger 6,3 mrd. kr.

Bergensprogrammet

Innkrevningen av bompenger startet i 1986, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Hovedmålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76/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/Innst. S. nr. 94 (2005–2006), sluttet Stortinget seg til en revidert bompengordning for Bergensprogrammet. Innkrevingsperioden ble utvidet med fire år til 2015. Rabattstruktur og innkrevningsordning, inkludert antall bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopptak 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.

Gjennom behandlingen av Prop. 143 S/Innst. 324 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til en ytterligere utvidelse av Bergensprogrammet. Utvidelsen sikrer bl.a. finansiering av tredje etappe av Bybanen fra Rådal til Bergen lufthavn, Flesland, gjennom økte bompengetakster og en reduksjon i den maksimale rabatten til 20 pst.

Prioriteringene i Bergensprogrammet er blitt avklart gjennom handlingsprogram og årsbudsjett. Et stort antall større prosjekter er gjennomført i perioden 1986–2013 som første etappe av Bybanen mellom sentrum og Nesttun og første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide. Andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådal ble åpnet for trafikk i juni 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Liavatnet som startet i 2011, er planlagt åpnet for trafikk i 2015. Tredje etappe av Bybanen omfatter strekningen mellom Rådal og Bergen lufthavn, Flesland. Det er lagt opp til anleggsstart i 2013, og det er ventet at strekningen kan åpnes for trafikk i 2016.

Bruk av midler i 2012

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2012 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. I tillegg ble det lagt til grunn midler til Kanalveien/Fjøsangerveien/Minde allé samt til

en rekke tiltak innenfor programområdene. I hovedsak ble det satt av midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak. For å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen sluttet Stortinget seg til, gjennom behandlingen av Prop. 113 S/Innst. 364 S (2011–2012), at det ble gitt tillatelse til å benytte 55 mill. kr til tredje etappe i 2012. Midlene skulle

benyttes til å finansiere forberedende arbeider, inkl. prosjektering og grunnerverv, med sikte på anleggsstart i 2013. I tillegg ble det lagt til grunn at deler av belønningsmidlene skulle benyttes til tredje etappe av Bybanen.

Tabell 3.17 viser bruk av midler i 2012.

Tabell 3.17 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2012

	Mill. 2012-kr		
	Budsjett 2012		Totalt
	Fylkeskommune	Bom/annet	
Bybanen første etappe		25	
Bybanen andre etappe	30	533	563
Bybanen tredje etappe – forberedelser		55	55
Ringveg vest første etappe		42	42
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	30	278	308
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	241	913	1 154
Belønningsmidler	150		150

Bruk av midler i 2013

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2013 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. I tillegg inngår mid-

ler fra belønningsordningen fra staten. Bompengene vil i all hovedsak bli benyttet til Bybanen og Ringveg vest. Tabell 3.18 viser bruk av midler i 2013.

Tabell 3.18 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2013

	Budsjett 2013		Mill. 2013-kr
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen første etappe		33	33
Bybanen andre etappe	30	270	300
Bybanen tredje etappe		520	520
Fv 557 Ringveg vest første etappe		2	2
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	83	340	423
Gang- og sykkelveger	61		61
Trafikksikkerhetstiltak	46		46
Miljø- og servicetiltak	9	10	19
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	27	4	31
Planlegging	37		37
Sum Bergensprogrammet	293	1179	1472
Belønningsmidler	168		168

Forslag til fordeling av midler i 2014

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2014 pågår. Det foreligger derfor ikke endelige avklaringer til fordelinger mellom budsjettpostene. Bybanen andre og tredje etappe samt andre etappe av fv 557 Ringveg vest videreføres med delvis bompengefinansiering. Fordelingen av midler mellom programområdene vil foreligge høsten 2013.

I tillegg foreslås midler fra belønningsordningen som i all hovedsak er planlagt benyttet til å forbedre kollektivtilbudet, bl.a. tredje etappe av Bybanen fra Rådal til Bergen lufthavn, Flesland, til øvrige framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og til gang og sykkeltiltak. Bruken av belønningsmidlene er i stor grad fastlagt i den fireårige avtalen mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Samferdselsdepartementet.

Tabell 3.19 Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2014

	Forslag 2014		Mill. 2014-kr
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen andre etappe		97	97
Bybanen tredje etappe		1 206	1 206
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	127	247	374
Programområder (ikke spesifisert)	196	80	276
Sum Bergensprogrammet	323	1 630	1 953
Belønningsmidler	162		162

Miljøpakke Trondheim

Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85/Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble ved-

tatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S/Innst. 494 S (2012–2013).

Trinn 2 innebærer i hovedsak en videreføring og utvidelse av trinn 1. Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO₂-utslippene fra transport redu-

seres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av vegtrafikkstøy skal reduseres med 15 pst. og antallet trafikkulykker skal reduseres med minst 20 pst. 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. Strekningen Sentervegen – Tonstad på E6 blir ferdig høsten 2013, og rv 706 på strekningen Dortealyst – Stavne ble åpnet i november 2012. Reguleringsplan for strekningen Jaktøyen – Sentervegen på E6 ventes vedtatt høsten 2013. Avhengig av videre avklaringer, bl.a. fra arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2), er det foreløpig lagt til grunn anleggsstart i 2015. I tillegg er det lagt opp til å bygge flere lokale tilknytningsveger. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak, utbygging av hovedruter for sykkeltrafikk, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det er åpnet for å benytte bompenge til å øke driftstilskuddet til kollektivtransporten. Trondheim kommune vil dessuten videreføre en areal- og parkeringspolitikk som har som mål å redusere transportbehovet.

Finansieringen av Miljøpakke Trondheim er basert på innkreving av bompenge og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Det skal etableres 16 nye bomstasjoner i tillegg til de 7 stasjonene som allerede er etablert. I tillegg er det lagt opp til endringer i takst- og rabattsystemet. Omleggingen av bompengesystemet vil gi en mer rettferdig fordeling av bompengebelastningen og gi økte inntekter til Miljøpakken. Det er knyttet visse vilkår til bruken av bompengemidler til drift av kollektivtransport, jf. Prop. 172 S (2012–2013). Videre skal det nye bompengesystemet i henhold til proposisjonen evalueres etter at det har vært i drift ett år. I tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 630 mill. 2013-kr i statlige midler til å delfinansiere prosjek-

tene E6 Sentervegen – Tonstad, E6 Jaktøyen – Sentervegen og rv 706 Dortealyst – Stavne i tiårsperioden, hvorav 910 mill. kr i første fireårsperiode. I tillegg kommer midler til tiltak innenfor programområdene. Omfanget av slike tiltak i perioden 2014–2017 vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram. Videre kan det bli aktuelt med midler innenfor rammen til helhetlige bymiljøavtaler. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til det statlige bidraget til Miljøpakke Trondheim i perioden 2014–2017 når det foreligger nærmere avklaringer.

Etter at det nye bompengesystemet har vært i drift ett år, skal det gjennomføres en evaluering for å vurdere om bompengesystemet og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet. Dette gjelder bl.a. særlig i forholdet mellom Trondheim og omliggende kommuner.

Det er inngått en avtale mellom Samferdselsdepartementet, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om å videreføre tilskudd fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Midlene, til sammen 620 mill. kr, kommer i tillegg til Miljøpakkens midler, men bruken av midlene vil bli samordnet. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Styringen av Miljøpakken er omtalt i Prop. 172 S (2012–2013). Kontaktutvalget utarbeider årlige forslag til tiltaksprogram for pakken. Dette benyttes som grunnlag for statens, fylkeskommunens og kommunens budsjettarbeid. I løpet av høsten 2013 vil det bli utarbeidet et fireårig handlingsprogram for Miljøpakken.

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.

Tabell 3.20 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2012

	Budsjett 2012		Mill. 2012-kr
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg:</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad		95	95
Rv 706 Dortealyst – Stavne		109	109
Gang- og sykkelveger	15	0,2	15,2
Trafikksikkerhetstiltak	10	0	10
Miljø- og servicetiltak	4	11	15
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	27		27
Planlegging og grunnerverv	3	11	14
Sum riksveg	59	226,2	285,2
<i>Lokale vegtiltak og programområder:</i>			
Forsøkslia	6		6
Gang- og sykkelveger	4	16	20
Trafikksikkerhetstiltak	9	5	14
Miljø- og servicetiltak	5		5
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	26		26
Planlegging og grunnerverv	2	4	6
Sum lokale vegtiltak og programområder	52	25	77
Sum Miljøpakke Trondheim	111	251,2	362,2
Belønningsmidler	110		110

En stor andel av bompengene ble benyttet til de store vegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne. Sistnevnte ble åpnet i 2012. I tillegg ble det gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Videre er det gjennomført trafikksikkerhetstiltak i Trondheim sentrum og diverse kollektivtrafikktiltak, bl.a. etablering av signalprioritering langs

hovedinnfartsårene og mindre tiltak med sikte på universell utforming av holdeplasser.

Bruk av midler i 2013

Bruken av midler i 2013 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013) og lokale myndigheters budsjettvedtak.

Tabell 3.21 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2013

	Budsjett 2013		Mill. 2013-kr
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg:</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad	20	120	140
Rv 706 Dortealyst – Stavne	6	75	77
E6 Jaktøyen – Sentervegen, planlegging og prosjektering		16	16
Gang- og sykkelveger	33	58	91
Trafikksikkerhetstiltak			0
Miljø- og servicetiltak			0
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	4	6	10
Planlegging	2	12	14
Grunnerverv m.m.		5	5
Sum riksveg	64	292	356
<i>Lokale vegtiltak og programområder:</i>			
Gang- og sykkelveger	6		6
Trafikksikkerhetstiltak	15		15
Miljø- og servicetiltak	2		2
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	36		36
Planlegging			
Grunnerverv m.m.	3		3
Sum lokale vegtiltak og programområder	62		62
Sum Miljøpakke Trondheim	126	292	418
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. Videre er det gjennomført trafikksikkerhetstiltak i Trondheim sentrum og diverse kollektivtrafikktiltak, bl.a. etablering av signalprioritering langs hovedinnsfartsårene og mindre tiltak

med sikte på universell utforming av holdeplasser. Nytt kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset etableres i løpet av 2013.

Forslag til fordeling av midler i 2014

Kontaktutvalgets forslag til budsjett for 2014 ble vedtatt i Trondheim kommune 13. juni 2013 og i Sør-Trøndelag fylkeskommune 19. juni 2013.

Tabell 3.22 Forslag til fordeling av midler i Miljøpakke Trondheim i 2014

	Forslag 2014		Mill. 2014-kr
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg:</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad	16	109	125
E6 Jaktøyen – Sentervegen, forberedelser	2	84	86
Etablering av bomsystem		90	90
Tiltak for gående og syklende	38	53	91
Trafikksikkerhetstiltak			0
Miljø- og servicetiltak	9	20	29
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	16	13	29
Planlegging		10	10
Sum riksveg	81	379	460
<i>Lokale vegtiltak og programområder:</i>			
Utbedringstiltak	21	35	56
Tiltak for gående og syklende	23	26	49
Trafikksikkerhetstiltak	20	20	40
Miljø- og servicetiltak		10	10
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	31	16	47
Kollektivtrafikk, tilskudd til drift		68	68
Planlegging		19	19
Sum lokale vegtiltak og programområder	95	194	289
Sum Miljøpakke Trondheim	176	573	749
Belønningsmidler	170		170

Statlige, kommunale og fylkeskommunale midler benyttes innenfor egne ansvarsområder. Lokalpolitisk er det forutsatt at fordeling av midlene mellom de tre ulike vegkategoriene skal skje gjennom Miljøpakkens styringsorganer.

Prioriterte midler til prosjektet E6 Sentervegen – Tonstad i 2014 vil bli benyttet til diverse restarbeider samt sluttoppgjør. I tillegg er det lagt inn midler til forberedende arbeider på E6 Jaktøyen – Sentervegen. Videre er det forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Trafikksikkerhetstiltak prioriteres, bl.a. tiltak langs skoleveg. Det prioriteres også midler til støyskjerming. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak, bl.a. oppgradering av trikkespør, universell utforming av holdeplasser, samt etablering av kollektivfelt/kjøreveger for buss.

Virksomheter av Miljøpakken

Etter åpningen av flere kollektivfelt høsten 2008, ble kollektivtrafikkutviklingen snudd til en vekst på 5–6 pst. Etter at bomstasjonene åpnet våren 2010 var veksten samlet sett for Trondheim og omegn på om lag 10 pst., og om lag 13 pst. for kollektivreiser inn og ut av Trondheim sentrum.

I 2011 ble takstsystemet for kollektivreiser endret for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport. Omleggingen har gitt de ønskede resultatene ved at kollektivtrafikken til/fra nabokommunene økte med om lag 27 pst. fra januar til juli 2011. Fra høsten 2012 ble det gjennomført endringer i rutetilbudet for kollektivtransporten som ga økt kapasitet. Samlet for 2012 er veksten i kollektivtrafikken 11 pst. for bytrafikken, og 18 pst. til/fra nabokommunene. For perioden 2008–

2012 er samlet vekst over 40 pst., fordelt med 39 pst. for bytrafikken og 53 pst. for til/fra nabokommunene. Foreløpige tall for 2013 viser en ytterligere vekst med henholdsvis 7 pst. for bytrafikken og 11 pst. til/fra nabokommunene.

Så langt er det ikke gjennomført systematiske vurderinger av effektene av Miljøpakken. Noen foreløpige resultater foreligger. Trafikktellinger viser bl.a. at det ble en reduksjon i biltrafikken på om lag 10 pst. gjennom bomsnittene da innkrevningen startet i 2010. Siden har det vært tilnærmet nullvekst i disse snittene. Gjennomsnittsfarten til kollektivtrafikken har økt som følge av etablering av gjennomgående kollektivfelt og aktiv signalprioritering. Det er også en reduksjon av trafikkulykker og utslipp av CO₂ og NO_x. Det vil bli gjennomført en reisevaneundersøkelse i annet halvår 2013. Dette vil gi et bedre grunnlag for å vurdere utviklingen i trafikken for gående og syklende. Som del av mål- og resultatstyringen av Miljøpakken er det utviklet indikatorer for å følge opp de ti målene. Disse er i ferd med å bli implementerte, og da vil utviklingen innenfor alle de ti målene følges opp årlig.

Nord-Jærenpakken

Nord-Jærenpakken er sist omtalt for Stortinget i Prop. 28 S (2011–2012), Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 36 S (2012–2013).

Innkrevningen av bompenger startet i 2001. 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 bompengordningen ved at takstene ble økt i tillegg til innkreving 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.

I påvente av avklaringer i arbeidet med en Jærenpakke 2 som eventuelt skal avløse dagens Nord-Jærenpakke, foreslo Rogaland fylkeskommune å forlenge eksisterende bompengordning. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlenning i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, gjennom behandlingen av Prop. 28 S/Innst. 117 S (2011–2012). Gjennom behandlingen av Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg videre til et opplegg som sikrer fullfinansiering av prosjektet E39 Eiganestunnelen innenfor de avklarte økonomiske rammene for pakken.

Staten, Rogaland fylkeskommune og involverte kommuner har inngått avtale om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 215 mill. kr i fireårsperioden, gitt at byområdet oppnår målet om nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2013–2016. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

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 budsjettvedtak og behandlingen i den politiske styringsgruppen. Også i 2012 var større fylkesvegprosjekter i hovedsak kollektivprosjekter.

Tabell 3.23 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2012

	Budsjett 2012		Mill. 2012-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved	9		9
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	60		60
Rv 509 Solasplitten		169	169
E39 Eiganestunnelen		37	37
Trafikksikkerhetstiltak		5	5
Planlegging	7	10	17
Sum riksveg	76	221	297
<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
Programområder	4	31	35
Sum lokale vegtiltak og programområder	19	96	115
Sum Nord-Jærenpakken	95	317	412

Bruk av midler i 2013

Bruken av midler i 2013 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013), Prop. 28 S (2011–2012), lokale myndigheters bud-

sjettvedtak og behandlingen i den politiske styringsgruppen. Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder er det i 2013 prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak.

Tabell 3.24 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2013

	Budsjett 2013		Mill. 2013-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	41		41
Rv 509 Solasplitten	23	68	91
E39 Eiganestunnelen	126	100	226
Rv 509 Sømmevågen, forberedelser		50	50
Trafikksikkerhetstiltak		5	5
Planlegging	33	20	53
Sum riksveg	223	243	466
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 44 Sandviksvegen – Breidablikkvegen, kollektivfelt	10	65	75
Fv 44 Kollektivfelt Forussletta		80	80
Programområder		69	69
Sum lokale vegtiltak og programområder	10	214	224
Sum Nord-Jærenpakken	233	457	690

Forslag til fordeling av midler i 2014

Tabell 3.25 viser forslag til disponering av midlene til riksveg. Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til sluttfinansiering av prosjektet rv 509 Solasplitten. Prosjektet åpnet for trafikk i 2012. Det er videre lagt til grunn midler til å videreføre utbyggingen av E39 Eiganestunnelen. I tillegg prioriteres anleggsstart på prosjektene rv

509 Sømmevågen og E39 Sandved – Hove. Utbyggingen av rv 509 Sømmevågen ventes startet opp våren 2014, mens arbeidene på prosjektet E39 Sandved – Hove ventes startet opp høsten 2014. Bruken av midlene til lokale vegtiltak og programområder i 2014 er foreløpig i påvente av lokale myndigheters budsjettvedtak, og ikke nærmere spesifisert.

Tabell 3.25 Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2014

	Budsjett 2014		Mill. 2014-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
Rv 509 Solasplitten	15	18	33
E39 Eiganestunnelen	100	372	472
Rv 509 Sømmevågen	30	272	302
E39 Sandved – Hove	20	130	150
Gang- og sykkelveger		62	62
Planlegging		20	20
Sum riksveg	165	874	1 039
Lokale vegtiltak og programområder		87	87
Sum Nord-Jærenpakken	165	961	1 126

Status for KVVU-arbeidet

På bakgrunn av tilrådinger i konseptvalgutredning (KVVU) om transportsystemet på Jæren, og etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1), har regjeringen fastlagt prinsipper for den videre utviklingen av transportsystemet på Jæren. Regjeringen legger til grunn at utviklingen av transportsystemet på Jæren skal baseres på buss og jernbane. I forbindelse med en utbygging av en hovedtrasé for kollektivtrafikk mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes øst, skal det legges til rette for en mulig omlegging til bybane. Ved utbyggingen av Sandnes øst legges det til grunn at det skal etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området. Utbygging av sammenhengende kollektivtraseer er høyt prioritert, bl.a. for å sikre punktlighet og høy kapasitet i kollektivtrafikken og for å bidra til større grad av forutsigbarhet for framtidig byutvikling langs traseene. Disse prinsippene vil danne grunnlaget for det videre arbeidet med utformingen av Jærenpakke 2. Hovedmålet for en Jærenpakke 2 vil derfor være å utvikle et transportsystem der kollektivtrafikk, syklende og gående gis høyere prioritet enn i dagens situasjon.

Buskerudbyen

Buskerudbyen omfatter Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner. Det er inngått avtale mellom staten, Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen om midler fra Belønningsordningen for perioden 2010–2013. Gjennom avtalen har partene i Buske-

rudbyen bl.a. forpliktet seg til å utarbeide en felles areal- og transportplan for byområdet som skal medvirke til redusert bilbruk. Planen ble vedtatt i 2013. Staten har gjennom avtalen forpliktet seg til et samlet tilskudd på 280 mill. kr i fireårsperioden, forutsatt at partene i Buskerudbyen iverksetter de tiltak som er beskrevet i avtalen. Gjennom tilskuddet på 100 mill. kr for 2013 har staten innfridd forpliktelsene i avtalen.

Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVVU) for Buskerudbyen. Utredningen er sendt på høring til berørte parter. Ekstern kvalitetssikring (KS1) pågår. Anbefalingene fra KVVU og KS1 og regjeringens føringer vil danne grunnlaget for den videre planleggingen av innholdet i en eventuell bypakke for Buskerudbyen.

Grenland – Porsgrunn/Skien

Staten har tilbudt Telemark fylkeskommune og involverte kommuner midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 215 mill. kr i fireårsperioden, gitt at byområdet oppnår målet om at personbiltrafikken ikke skal øke i avtaleperioden. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Det er gjennomført konseptvalgutredning (KVVU), der det ble anbefalt et kombinert konsept, hvor det legges opp til etappevis utbygging. Departementet har etter ekstern kvalitetssikring (KS1) bedt om at det legges til grunn at videre planlegging tar utgangspunkt i fase 1, som er

dagens transportsystem med en satsing på gang-, sykkel- og kollektivtiltak og ulike miljøtiltak. Her inngår også vegprosjektet rv 36 Skjelbredstrand – Skyggestrand og utbedring av kryss mellom rv 36 og jernbanen. Disse føringene legges til grunn i det pågående samarbeidet om grunnlag for en eventuell bypakke for Grenlandsområdet. Regjeringen har lagt til grunn at KVVU må revideres før ytterligere faser igangsettes.

Basert på regjeringens føringer om utvikling av transportsystemet i Grenland er det fattet lokalpolitiske vedtak om en delvis bompengefinansiert bypakke for Grenlandsområdet. Det er lagt til grunn at bypakken vil omfatte tiltak både på riks-, fylkes- og kommunal veg, og forutsettes finansiert med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt bompenger.

Kristiansand

Staten har inngått avtale med Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Gjennom avtalen forplikter staten seg til et samlet tilskudd i fireårsperioden på 285 mill. kr, hvis byområdet oppnår målet om at all vekst i persontrafikken skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. For 2013 er det gitt et tilskudd på 45 mill. kr, og det legges til grunn et tilskudd på 80 mill. kr pr år for perioden 2014–2016. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 98/Innst. 82 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til et opplegg for utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Etter forvaltningsreformen omfatter pakken kun tiltak på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Pakken er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler og bompenger. Det er lagt til grunn at det skal gjennomføres konseptvalgutredning (KVVU) før spørsmålet om en utvidelse av samferdselspakken vurderes.

KVVU og ekstern kvalitetssikring (KS1) er gjennomført og konsept Ytre Ringveg legges til grunn for videre planlegging. I videre utredning skal omfang av innsatsen for mer gang-, sykkel- og kollektivtrafikk konkretiseres samt restriktive tiltak og andre samferdselstiltak utredes.

Nedre Glomma – Fredrikstad/Sarpsborg

Staten har inngått avtale med Østfold fylkeskommune og Fredrikstad og Sarpsborg kommuner om midler fra Belønningsordningen for perioden 2014–2017. Gjennom avtalen forplikter staten seg

til et samlet tilskudd i fireårsperioden på 215 mill. kr, hvis målet om bedret fremkommelighet, miljø og helse oppnås i byområdet. Videre er det et mål at personbiltrafikken ikke skal øke og at antallet kollektivreiser samt gang- og sykkelreiser skal øke på bekostning av reiser med privatbil. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Regjeringen har på bakgrunn av konseptvalgutredning (KVVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) fastlagt prinsipper for videre utvikling av transportsystemet i Nedre Glommaregionen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i et konsept som samsvarer med vedtatt bypakke i Fredrikstad og i et konsept som omfatter tiltak i Sarpsborg og Fredrikstad. Dette innebærer satsing på miljøvennlig transport samt formålstjenlig håndtering av kollektivtrafikken. Det skal startes med tiltak som er felles i de to konseptene. Planleggingen skal ses i sammenheng med planene for utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanen. Videre planlegging skal ta hensyn til dyrket mark.

Det er fattet lokalpolitiske vedtak om en delvis bompengefinansiert bypakke for Nedre Glomma-regionen. Det er i vedtaket lagt til grunn at bypakken vil omfatte tiltak både på riks-, fylkes- og kommunal veg, og forutsettes finansiert med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt bompenger. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tromsø

Som oppfølging av klimastrategien i Nasjonal transportplan 2010–2019, fattet Tromsø kommune i 2009 et prinsippvedtak om å innføre vegprising i Tromsø kommune fra januar 2013. I forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av konseptvalgutredning (KVVU) for Tromsøområdet i 2011, sluttet imidlertid ikke Tromsø kommune seg til vegprising som framtidig løsning for egenfinansiering av tiltak i Tromsøs byområder

Gjennom regjeringens behandling av KVVU og tilrådninger fra ekstern kvalitetssikring (KS1) er et kombinasjonskonsept lagt til grunn for videre planlegging. Konseptet innebærer bl.a. styrking av kollektivtrafikken, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende, samt oppgradering av gatemiljøet i sentrum.

I tråd med regjeringens beslutning er det satt i gang et planleggingsarbeid for å utarbeide grunnlagsmateriale for å kunne realisere tiltakene i KVVUen. Det er etablert en styringsgruppe bestående av Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen. Tromsø kommune har

prosjektledelsen. Planleggingsarbeidet starter høsten 2013 og antas å være ferdig i 2015. Gjennom behandlingen av Prop. 113 S/Innst. 364 S (2011–2012), har Stortinget vedtatt å forlenge innkrevningen av lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 3) fram til 31. juli 2016.

Tromsøpakke 3 har en samlet økonomisk ramme på 211 mill. 2012-kr. Av disse midlene forutsettes 42 mill. kr benyttet til planlegging i samsvar med KVUen. Drivstoffavgiften kan ikke benyttes til denne type planlegging. Proposisjonen legger dermed til grunn at stat, fylkeskommune og kommune tar ansvar for nødvendig planlegging på eget vegnett.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 153,0 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det regnet med 200 mill. kr i bompenger.

(i mill. 2014-kr)

	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	672	618	190,0	204

Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 1 S (2012–2013), side 83–90 og side 99. Prosjektet inngår i Oslo-pakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Utbyggingen omfatter en 5,1 km lang strekning mellom Lillestrøm og Fetsund i kommunene Skedsmo og Fet i Akershus. Om lag 4,3 km av strekningen utvides til firefelts veg med 19 meter vegbredde. Om lag 4,9 km av strekningen får midtrekkverk. Prosjektet omfatter også bygging av gang- og sykkelveg langs hele strekningen, to planskilte kryss og en rekke støyskjermingstiltak, samt en 0,2 km lang utvidelse av tilstøtende rv 159 til firefelts veg.

På 2,5 km av strekningen er det i dag sambruksfelt i retning Lillestrøm. Det kan bli aktuelt å reservere ett felt i hver retning til sambruksfelt på hele eller deler av strekningen.

Anleggsarbeidene startet i mai 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved utgangen av 2015. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 160 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Det prioriteres statlige midler og bompenger fra Oslo-pakke 3 til å videreføre prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikk og universell utforming. Bl.a. legges det opp til å bygge ny rundkjøring på rv 111 Navestadveien, etablering av midtrekkverk, nytt veglys og kollektivfelt på E6 mellom Ryen og Teisen, gang- og sykkelveg langs Enebakkveien på Abildsø og kollektivfelt på E6 mellom Sandstuveien og Ryen i retning sentrum og på Klemetsrud. I tillegg settes det av midler til planlegging. I tillegg prioriteres det også midler til å starte utbedring av Nordbyttunnelen på E6 i Akershus.

I tillegg kommer statlige midler som kompensasjon for økt merverdiavgift.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 344,4 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det regnet med 450 mill. kr i bompenger.

Det prioriteres statlige midler til å videreføre prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold som ventes åpnet for trafikk i 2014. I tillegg prioriteres statlige midler og bompenger til anleggsstart på prosjektene E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus og E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold.

Med statlige midler og bompenger fra Oslo-pakke 3 videreføres arbeidet med å etablere ny adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien i Oslo.

Innenfor programområdene prioriteres statlige midler til noen mindre tiltak til gående og syklende, trafikksikkerhet og miljø. I tillegg settes det av midler til planlegging.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E18	Riksgrensen – Ørje	808	734	70,0	596
E18	Knapstad – Retvet	1 508	1 383	350,0	885
E18	Melleby – Momarken	1 195	1 111	170,0	75
E18	Sydhavna	659	605	170,0	149

E18 Riksgrensen – Ørje

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen Riksgrensen – Ørje er om lag 6,4 km og ligger i Marker kommune i Østfold. Strekingen bygges ut som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fra riksgrensen til like øst for Ørje sentrum bygges vegen i ny trasé. Gjennom Ørje sentrum blir det bred midtdeler og nedsatt fartsgrense. Utbyggingen omfatter tre planskilte kryss, der det ene ligger i Ørje sentrum. Her føres fv 21 over E18 på en skråningsbru som vil bli et identitetsskapende element for Ørje. Utbyggingen omfatter også en døgnhvileplass for tungtransporten i vestgående retning og en rasteplass.

Det legges opp til anleggsstart i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Knapstad – Retvet

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262 og Prop. 1 S (2012–2013), side 100. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen Knapstad – Retvet er om lag 6,2 km lang og ligger i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus. Strekingen bygges ut som firefelts veg med 20 meter vegbredde. Strekingen bygges i sin helhet i ny trasé. Det bygges to planskilte kryss og gang- og sykkelveg langs fv 120 fra Elvestad sentrum frem til krysset med nye E18. Vegen krysser Hobølva i bru på om lag 300 meter. Det legges til rette for viltkryssinger under flere av bruene som skal bygges i tillegg til bygging av en faunapassasje og en miljøtunnel.

Det er lagt opp til anleggsstart i februar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 300 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Melleby – Momarken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, Prop. 1 S (2012–2013), side 100 og Prop. 176 S (2012–2013). Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 131 S (2010–2011).

Strekningen Melleby – Momarken er 8,3 km lang og ligger i Eidsberg kommune i Østfold. På den om lag 6 km lange strekingen fra Hærland til Momarken bygges det sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland bygges det en 150 meter lang trefelts tunnel. Resten av strekingen øst for Hærland bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det bygges midtrekkverk på hele strekingen Melleby – Momarken og to planskilte kryss.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2014.

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 (2012–2013), side 83–90 og side 100. 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.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2015. Av

foreslåtte midler i 2014 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 526 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 150 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark som ventes åpnet for trafikk i 2014.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. I Hedmark legges det bl. a. opp til utbedring av strekningen E16 Kongevegen – Vingersnoret i Kongsvinger inkl. ny Norsenga bru, etablering av forsterket midtoppmerking på rv 2 Lier – Magnormoen, utbedring av krysset mellom rv 2 og fv 455 og utbedring av et kryss mellom E16 og en kommunal veg på Korsmo. I tillegg prioriteres gang- og sykkelveg på rv 35 i Buskerud på strekningene Toso – Prestmoen og Bjørndalssvingen – Åmot S, samt midler til planlegging.

(i mill. 2014-kr)

		Statsmidler			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E16	Kongsvinger – Slomarka	2 250	2 121	560,0	112

E16 Kongsvinger – Slomarka

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219 og Prop. 1 S (2012–2013), side 101. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 104 S (2010–2011).

Strekningen fra Kurudsand i Kongsvinger kommune til Slomarka i Sør-Odal kommune 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 E16 nord for Glomma. I tillegg inngår bl.a. bygging av tre planskilte kryss og en omfattende omlegging av fylkesveger, kommunale vegger og private adkomstveger. Vegen bygges som firefelts veg med midtrekkeverk og 16,5 meter vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2014. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 150 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 1 280,4 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 1 879 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det er lagt til grunn statlige midler og bompenger fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren i

Akershus. Midlene skal benyttes til å slutføre omleggingen av vegsystemet ved Høvik i forbindelse med at Jernbaneverket bygger om Høvik stasjon, og til videre planlegging.

Videre prioriteres statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E18 Gulli – Langåker i Vestfold som ventes åpnet for trafikk i 2014. Det prioriteres også statlige midler og bompenger til anleggsstart for prosjektet E18 Bommestad – Sky. I tillegg settes det av statlige midler til sluttoppgjør for E18 Kopstad – Gulli og til restarbeider på E18 Sky – Langangen.

Innenfor Nord-Jærenpakken prioriteres statlige midler og bompenger til å videreføre E39 Eiganestunnelen og til sluttfinansiering av prosjektet rv 509 Solasplitten. I tillegg settes det av statlige midler og bompenger til anleggsstart på E39 Hove – Sandved, som er første utbyggingsetappe for prosjektet E39 Ålgård – Sandved. Videre prioriteres statlige midler og bompenger til anleggsstart på rv 509 Sømmevågen.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhet og kollektivtrafikk og universell utforming. Det prioriteres bl.a. midler til midtrekkeverk på E18 Langangen – Telemarksporten i Telemark, E18 Temse – Frivold og Stølen – Harebakken i Aust-Agder, E39 Rosseland – Storenes og Trybakken i Vest-Agder og rv 23 Krokodden – Bjørnstad i Buskerud. I tillegg prioriteres midler til fornying, planlegging og grunnerv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 18 mill. kr over post 35 Vegutbygging i

Bjørvika for 2014. I tillegg er det forutsatt 42 mill. kr i bompenger.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E18	Bjørvikaprojektet	7 399	7 288	60,0	308
E18	Gulli – Langåker	3 400	3 273	858,0	189
E18	Bommestad – Sky	5 028	4 295	600,0	3 132
E18	Sky – Langangen	2 198	2 086	32,0	27
E39	Hove – Sandved	567	515	150,0	365
E39	Eiganestunnelen	2 639	2 547	425,0	1 805
Rv 509	Solasplitten	730	703	33,0	0
Rv 509	Sømmevågen	783	712	302,0	359

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 (2012–2013), side 59 og side 103. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Anleggsarbeidene startet sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk høsten 2010, Nordenga bru ble åpnet for trafikk i august 2011 og av- og påkjøringsrammene ved Havelageret ble åpnet høsten 2012.

Andre og siste etappe omfatter nytt lokalt riksvegssystem i Bjørvika; Kong Håkon 5. gate, Dronning Eufemias gate og deler av Langkaigata. I tillegg omfatter etappen delvis ombygging av Bispegata og Nylandsveien bru, samt noen ombygginger i Prinsens gate og Strandgata.

Anleggsarbeidene for andre etappe startet høsten 2011. Med unntak av Bispegata, legges det opp til at andre etappe ferdigstilles sommeren 2015. Ombygging av Bispegata er avhengig av utbyggingen av Follobanen og planlegges derfor gjennomført i 2016–2017.

Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 42 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Gulli – Langåker

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 222 og Prop. 1 S (2012–2013), side 102. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt

delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 56 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med 26 meter vegbredde over en strekning på 25,5 km i kommunene Tønsberg, Stokke og Sandefjord. Eksisterende veg rehabiliteres og gjøres om til nordgående kjørebane, mens det bygges ny sørgående kjørebane. I prosjektet inngår også bygging av syv toplanskryss, bygging av 10 km gang- og sykkelveg langs Raveien, samt flere trafikksikkerhetstiltak.

Det ligger an til kostnadsøkninger i prosjektet, i hovedsak på grunn av mer kompliserte grunnforhold enn forutsatt. Kostnaden for prosjektet er ventet økt med om lag 150 mill. kr i forhold til prognosen for sluttkostnad, og om lag 15 mill. kr i forhold til kostnadsrammen oppgitt i Prop. 1 S (2012–2013). Prognosen for sluttkostnad er nå 3 273 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 3 400 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2014. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 348 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

E18 Bommestad – Sky

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 269–271 og Prop. 1 S (2012–2013), side 101. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013). Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 til firefelts veg gjennom Vestfold.

Strekningen Bommestad – Sky ligger i Larvik kommune. Strekingen bygges ut som firefelts veg med 23 meter vegbredde over en lengde på 6,7 km. Utbyggingen omfatter en bru på 570 meter på nye E18 som delvis går over innsjøen Farris, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farris. Videre inngår bygging av et planskilt kryss ved Farriseidet. I tilknytning til dette krysset vil det skje en betydelig ombygging av lokalvegsystemet med bl.a. fem bruer og 4,6 km gang- og sykkelveger, inkludert ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal. Prosjektet omfatter betydelige landskapsarbeider ved Farriseidet.

Det er lagt opp til anleggsstart i januar 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 530 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Sky – Langangen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61 og Prop. 1 S (2012–2013), side 102. 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. Foreslåtte midler i 2014 går til legging av slitelag og andre restarbeider.

E39 Hove – Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) som del av prosjektet E39 Ålgård – Sandved og Prop. 28 S (2011–2012), side 7. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99) og St.prp. nr. 58 (2008–2009).

Prosjektet ligger i Sandnes kommune i Rogaland og er første utbyggingsetappe av strekningen Ålgård – Sandved. Styringsgruppen for transportplansamarbeidet på Jæren fattet vedtak 15. mai 2013 om at prosjektet E39 Hove – Sandved bygges ut med delvis bompengefinansiering innenfor den godkjente forlengelsen av Nord-Jærenpakken, jf. Stortingets behandling av Prop. 28 S (2011–2012).

Strekningen Hove – Sandved er om lag 1,6 km lang. Prosjektet omfatter ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg med 21 meter vegbredde med av- og påkjøringsramper. I tillegg inngår også ombygging av om lag 1,3 km av rv 13 og fv 325. Utbygging av om lag 2 km gang- og sykkelveger med tre gangbruer vil sikre

et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen mellom Ålgård og Sandved. I tillegg inngår ombygging av dagens planskilt kryss på Hove og Sandved og omfattende støyttiltak i form av støyvoller/-skjermer og fasadetiltak. Ved Kvelluren på E39 vil det bli bygd en ny og større bru med om lag 350 meters lengde.

Med grunnlag i anslag for prosjektet E39 Hove – Sandved, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 503 mill. 2013-kr og en kostnadsramme på 553 mill. 2013-kr. Prisomregnet til 2014-kr er styringsrammen 515 mill. kr og kostnadsrammen 567 mill. kr.

Det legges opp til anleggsstart i september 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 130 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223, Prop. 28 S (2011–2012), side 6–7, Prop. 109 S (2011–2012), side 10 og Prop. 1 S (2012–2013), side 102. Prosjektet er en del av Nord-Jærenpakken og er forutsatt delvis bompengefinansiert. Ved behandling av Prop. 36 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til utbyggings- og finansieringsplanen for prosjektet.

Prosjektet omfatter bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene, inkl. Eiganestunnelen som er 3,7 km lang. Tunnelen har en fellesstrekning på om lag 0,9 km med Hundvågtunnelen på Ryfast-prosjektet. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien bygges om til lokalveg. Ved nordre påhogg for tunnelen blir Byhaugtunnelen på dagens E39 lagt om for å inngå i lokalvegnettet.

Det er lagt opp til anleggsstart i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 325 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 509 Solasplitten

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 165, Prop. 127 S (2009–2010), side 4–5 og Prop. 1 S (2012–2013), side 103. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99) og St.prp. nr. 58 (2008–2009).

Anleggsarbeidene startet i august 2010, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2012. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 18 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2014 går til sluttoppgjør med entreprenør.

Rv 509 Sømmevågen

Prosjektet er omtalt i Prop. 28 S (2011–2012) og Prop. 156 S (2012–2013).

Prosjektet ligger i Sola kommune i Rogaland. Prosjektet omfatter ombygging av rv 509 til firefelts veg over en strekning på om lag 1 km fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfatter også ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola. I tillegg inngår bygging av nytt planskilt kryss mellom rv 509 og Flyplassvegen og tilrettelegging for gående og syklende.

Det er tidligere lagt opp til at prosjektet bygges ut med delvis bompengefinansiering innenfor den godkjente forlengelsen av Nord-Jærenpakken, jf. Stortingets behandling av Prop. 28 S (2011–2012), men som etappevis utbygging med ombygging av Flyplassvegen som andre etappe. Styringsgruppen for transportplansamarbeidet på Jæren fattet vedtak 15. mai 2013 der det nå legges opp til at hele utbyggingen skjer samlet.

Med grunnlag i nytt anslag for prosjektet rv 509 Sømmevågen inkl. Flyplassvegen, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 695 mill. 2013-kr og en kostnadsramme på 765 mill. 2013-kr. Prisomregnet til 2014-kr er styringsrammen 712 mill. kr og kostnadsrammen 783 mill. kr.

Flytting av biotop for dvergålegress og arkeologiske utgravninger startet i mai 2013. Det legges opp til å starte anleggsarbeidene i mars 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016. Av de foreslåtte midlene i 2014 forutsettes 272 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 908,5 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 70 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre utbyggingen av E39 på strekningen Vågsbotn – Hylkje i Hordaland og ombyggingen av E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane. Begge prosjektene ventes åpnet for trafikk i 2014. Videre prioriteres statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger i 2014, avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det prioriteres også midler til å videreføre prosjektet E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane.

I tillegg prioriteres midler til restarbeider på prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal og sluttfinansiering av prosjektene E39 Anda ferjekai og E39 Torvund – Teigen i Sogn og Fjordane.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres bl.a. midler til å fullføre utbedringene av E39 Geitvika – Årset i Møre og Romsdal og E39 Oppedal ferjekai i Sogn og Fjordane. Videre prioriteres midler til bygging av gang- og sykkelveger på E39 Farsund – Kusslid og E39 Kløkkargarden – Hjelle i Sogn og Fjordane og rv 580 Kokstad – Flesland i Hordaland, og gang- og sykkelvegundergang på E39 i Grov i Hordaland. Det prioriteres også midler til ombygging av E39 Vabakkenkrysset i Hordaland og E39 Insteffjordkrysset i Sogn og Fjordane, samt midler til etablering av midtrekkverk på E39 Tuft – Flatøy. Videre prioriteres midler til ombygging av den gamle bomstasjonen på Sogn i Rogaland til døgnhvileplass for tungtrafikken.

I tillegg prioriteres det midler til utbedring av Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen på E39 i Rogaland og Hordviktunnelen på E39 i Hordaland, samt midler til planlegging og grunnerv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 66 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Midlene foreslås i sin helhet benyttet til restarbeider og sluttoppgjør på prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E39	Vågsbotn – Hylkje	616	565	108,0	0
E39	Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande Nord	639	592	225,0	333
E39	Kvivsvegen	1 340	1 275	18,9	84
E39	Hjartåberga	642	612	66,0	4

E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227 og Prop. 1 S (2012–2013), side 104.

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. den om lag 0,6 km lange Eikåstunnelen. Opprinnelig var vegen planlagt utbygd som tofelts veg. I forbindelse med sikkerhetsgodkjenning av tunnelen ble utbyggingsstandarden tatt opp til ny vurdering. Med grunnlag i revidert reguleringsplan fra juni 2011, bygges tunnelen med to løp og resten av strekningen som firefelts veg. Også kryssløsningen i Vågsbotn ble endret for å sikre bedre trafikkavvikling for kryssende trafikk fra E16. Utbyggingen korter inn E39 med om lag 1 km.

Anleggsarbeidene startet i februar 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk oktober 2014.

E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 229 og Prop. 1 S (2012–2013), side 105.

Strekningene Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord ligger i Gaular kommune i Sogn og Fjordane. De to strekningene bygges ut som ett prosjekt og omfatter vel 8 km veg, hvorav vel 3 km bygges i ny trasé forbi Sande sentrum. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 1 km langs Økslandsvatnet, en bru på om lag 100 meter og om lag 2 km gang- og sykkelveg ved Sande.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes nå åpnet for trafikk i 2016, mot tidligere forutsatt 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 (2012–2013), side 105.

Anleggsarbeidene startet i januar 2009, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2012. Foreslåtte midler i 2014 går til restarbeider og sluttoppgjør.

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 (2012–2013), side 105.

Anleggsarbeidene startet i desember 2010, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2013. Foreslåtte midler i 2014 går til restarbeider og sluttoppgjør.

E39 Ålesund – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 303,4 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 22 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet E39 Harangen – Høggjølen i Sør-Trøndelag med statlige midler og forskutterte midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune. I tillegg er det satt av statlige midler og bompenger til restarbeider på prosjektet E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal, inkl. refusjon til bompengeselskapet.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og servicetiltak. Dette omfatter bl.a. gang- og sykkelvegbru over Orkla i Orkanger i Sør-Trøndelag og døgnhvileplass for tungtrafikken på E39 i Digernes i Møre og Romsdal. I tillegg prioriteres midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E39	Harangen – Høgkjølen	618	608	222,0	123

E39 Harangen – Høgkjølen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230 og Prop. 1 S (2012–2013), side 106.

Prosjektet ligger i Orkdal kommune i Sør-Trøndelag. Prosjektet omfatter bygging av om lag 10,5 km veg, hvorav 7,5 km er ny veg fra Høgkjølen til Stokkhaugen på fv 714. På fv 714 skal det bygges en om lag 800 meter lang tunnel gjennom Harangshammeren. Derfra vil E39 følge dagens fv 714 og fv 710 til Orkanger. Omleggingen innebærer at dagens E39 mellom Høgkjølen og Orkanger vil bli omklassifisert til fylkesveg. Vegen bygges ut med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking fra Harangen til Stokkhaugen og med 8,5 meter vegbredde videre til Høgkjølen.

Av foreslåtte midler i 2014 er 3,2 mill. kr forskutterte midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2015.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 128,1 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 90 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til sluttfinansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland. I tillegg foreslås statlige midler og bompenger til sluttfinansiering av prosjektet rv 9 Krokå – Langeid i Aust-Agder, inkl. refusjon til Aust-Agder fylkeskommune.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres bl.a. midler til bygging av planskilt kryssing ved Bjørgum skole på rv 13 i Hordaland og sikring av fotgjengerovergang på rv 55 Stedje i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres midler til planlegging.

Det kan bli aktuelt med bompenger i 2014 til anleggsstart for prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland. Dette er avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom en forlengelse av bompengereinkrevningen i Vossapakken.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
Rv 7/rv 13	Hardangerbrua	2 951	2 632	142,0	0
Rv 13/E16	Vossapakken ¹	1 517	1 515	93,0	66

¹ Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også utbyggingen på E16. Foreslåtte midler i 2014 er knyttet til utbyggingen av E16, herav 25 mill. kr i bompenger og forskudd.

Rv 7/rv 13 Hardangerbrua

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231, St.prp. nr. 24 (2007–2008) og Prop. 1 S (2012–2013) side 106–107. Prosjektet finansieres med bompenger, lokale tilskudd, innsparte ferjetilskudd og ordinære statlige midler, jf. St.prp.nr. 2 (2005–2006).

Anleggsarbeidene startet i februar 2007, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2013. Foreslåtte midler i 2014 benyttes til restarbeider og sluttoppgjør. Det forutsettes at 85 mill. kr av midlene i 2014 stilles til disposisjon av bompengeselskapet. I tillegg er det satt av 4 mill. kr i statlige midler som refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd.

Rv 13/E16 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 (2012–2013), side 107. Prosjektene i Vossapakken er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 61 (2008–2009).

Prosjektene rv 13 Øvre Granvin – Voss grense og rv 13 Mønshaug – Palmafoss ble åpnet for trafikk i desember 2011.

Anleggsarbeidene på prosjektet E16 Omlegging forbi Voss sentrum, som også omfatter tiltak på dagens E16, startet opp i oktober 2010. Prosjektet åpnes for trafikk i desember 2013. Foreslåtte midler i 2014 vil bli benyttet til opprusting av E16 gjennom Voss sentrum og sluttoppgjør.

I Vossapakken er det i tillegg lagt til grunn midler til ombygging av krysset på E16 ved Stanghelle i Vaksdal kommune. Arbeidene vil bli ferdigstilt i 2014.

Av foreslåtte midler til Vossapakken i 2014 forutsettes 25 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 22 mill. kr i forskudd.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 722,3 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 1 311 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til anleggsstart på prosjektet E134 Gvammen – Århus. Videre prioriteres statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud. Det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger i 2014, avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Videre er det lagt til grunn bompenger til forberedende arbeider på prosjektet E134 Seljord – Åmot, avhengig av Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet, jf. Prop. 194 S (2012–2013).

Videre foreslås det statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E134 Stordalstunnelen i Hordaland med tilstøtende veg. Utbyggingen starter opp høsten 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016.

Innenfor Haugalandspakken i Rogaland settes det av statlige midler og bompenger til sluttfinansiering av E134 Kryss Førresbotn, og til videreføring av prosjektet E134 Skjold – Solheim. Videre foreslås statlige midler, bompenger og lokale tilskudd til å videreføre utbyggingen av Ryfylkesambandet (Ryfast) på rv 13 i Rogaland.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhets tiltak. Bl.a. settes det av midler til å videreføre utbedringen av E134 på strekningen Grunge kirke – Velemoen i Telemark, samt utbedringstiltak i E134 Svandalsflonatunnelen i Hordaland. Utbedringen av E134 på strekningen Grungedal – Grunge kirke gjennomføres med forskutterte midler fra Telemark fylkeskommune og Vinje kommune.

Videre prioriteres midler til fornying, bl.a. til forsterkningsarbeider i Telemark på E134 Grunge kirke – Velemoen og rv 41 Treungen – Steane. I tillegg settes det av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 224 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Innenfor denne rammen prioriteres midler til restarbeider og sluttoppgjør på prosjektet rv 13 Tysdalsvatnet, inkl. refusjon til Rogaland fylkeskommune. Det settes også av midler til sluttfinansiering av prosjektet rv 13 Osbertunnelen i Rogaland.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E134	Gvammen – Århus	2 242	2 074	266,0	1 654
Rv 13	Ryfast	7 143	6 378	1 175,0	4 275
Rv 13	Tysdalsvatnet (Vatne – Melkeråna)	538	505	74,0	0

E134 Gvammen – Århus

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 241, Prop. 1 S (2012–2013), side 108, Prop. 156 S (2012–2013), side 8, og Meld. St. 26 (2012–2013), side 292.

Strekningen Gvammen – Århus ligger i kommunene Hjartdal og Seljord i Telemark. Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg hvorav 9,4 km i tunnel. Vegen bygges ut med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. Den nye vegen fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord kortes inn med om lag 11 km.

Det legges opp til anleggsstart i juni 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Rv 13 Ryfast

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 128, St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230 og Prop. 1 S (2012–2013), side 109. 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 om lag 1,5 km. Overskuddsmassen fra tunnelene vil bli benyttet til vegareal på Solbakk og nytt næringsareal på Buøy og i Jåttåvågen i Stavanger. Hundvågtunnelen har en fellesstrekning med Eiganestunnelen på om lag 0,9 km.

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.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012. Prosjektet forventes åpnet for trafikk i 2019, mot

tidligere forutsatt i 2018. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 99 mill. kr i lokale tilskudd og 926 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. De statlige midlene til prosjektet på 150 mill. kr i 2014 er kompensasjon for økt merverdiavgiftsbelastning.

Rv 13 Tysdalsvatnet (Vatne – Melkeråna)

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), side 100–101 og Prop. 1 S (2012–2013), side 108.

Prosjektet ligger i kommunene Strand og Hjelmeland i Rogaland. Da prosjektet ble tatt opp til bevilgning i statsbudsjettet for 2011, ble det lagt til grunn skredsikring fra Vatne til Skreppeneset. På grunn av reduserte kostnader i det opprinnelige prosjektet, ble det i statsbudsjettet for 2013 lagt opp til å utvide prosjektet slik at ytterligere ett skredutsatt punkt blir eliminert. I Prop. 1 S (2012–2013) ble det feilaktig oppgitt at utvidelsen går helt frem til Øyjaneset. Riktig endepunkt for den omtalte forlengelsen er ved Melkeråna. Prosjektet som nå nærmer seg fullføring, består dermed av den om lag 4,6 km lange Svtunnelen og om lag 2 km ny veg i dagen. Det bygges også gang- og sykkelveg i Vatne på om lag 1,8 km.

Anleggsarbeidene startet i februar 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2013. Foreslåtte midler i 2014 forutsettes benyttet til restarbeider og sluttoppgjør. I tillegg er det satt av 136 mill. kr som refusjon til Rogaland fylkeskommune.

Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 467,5 mill. kr over post 30 for 2014.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til å videreføre prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud som ventes åpnet for trafikk i juni 2014, samt sluttfinansiering for prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud.

Videre prioriteres tiltak innenfor programområdene med hovedvekt på utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres midler til utbedring av jernbaneundergangene ved Svenkerud og Trøo på rv 7 i Buskerud, noe som gjør at dagens høydebegrensning på 4 meter blir fjernet. Videre prioriteres midler på rv 7 i Buskerud til

breddeutvidelse og forsterket midtoppmerking på strekningene Flå – Kjerringvika og Veme – kryss fv 76. I tillegg settes det av midler til planlegging.

Det foreslås en statlig ramme på 4 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Midlene settes av til sluttfinansiering av andre byggetrinn på rv 7 Bugjelet – Brimnes i Hordaland.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	2 040	1 650	350,0	32

Rv 7 Sokna – Ørgenvika

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242 og Prop. 1 S (2012–2013), side 109. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 157 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter bygging av 17 km ny veg i Buskerud mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune. Den nye vegen innebærer en forkorting av rv 7 med om lag 20 km. Om lag 6 km av strekningen mellom Sokna og Ørgenvika bygges med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Resten av strekningen bygges med forsterket midtoppmerking. Det ligger an til kostnadsreduksjoner i prosjektet, foreløpig anslått til om lag 270 mill. kr, eller 14 pst. lavere enn prognosen for sluttkostnad oppgitt i Prop. 1 S (2012–2013). Reduksjonen skyldes gjennomgående valg av mindre kostnadskrevenne løsninger i prosjektet, bl.a. kortere miljøkulvert i Sokna og enklere kryssløsning i Ørgenvika. I tillegg er lengdene på flere bruer redusert.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2014.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 512,7 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 108 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restarbeider og sluttoppgjør på rehabiliteringen av Nestunnelen på E16 i Buskerud. Det foreslås også statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E16 Fønhus – Bagn. Videre legges det til grunn statlige midler, forskudd og bompenger til restarbeider og sluttoppgjør for prosjektet E16

Omlegging forbi Voss i Hordaland. Det settes også av midler til sluttfinansiering av prosjektet E16 Seltun – Stuvane.

Innenfor Oslopakke 3 foreslås det statlige midler og bompenger til forberedende arbeider på prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i Akershus med sikte på anleggsstart i 2015.

På rv 5 prioriteres midler til prosjektet rv 5 Loftesnes bru i Sogn og Fjordane. Det legges opp til anleggsstart i juni 2014, mot tidligere forutsatt i 2013. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres midler på E16 i Oppland til kurveutbedringer i Kvismo og ombygging av kryss med fv 51 i Leira. Det prioriteres også midler på E16 i Hordaland til bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Hausåker – Kvåle og til å videreføre arbeidet med utbedring av E16 på Skulestadmo i Voss, inkl. ombygging av kryss og bygging av gangtunnel. I tillegg settes det av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 80 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Midlene går i sin helhet til delfinansiering av prosjektet E16 Fønhus – Bagn.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 377 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2014. Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane som ventes åpnet for trafikk i 2014. I tillegg settes det av midler til anleggsstart på delstrekningen Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane, samt midler til sluttfinansiering av delstrekningen Eidsbru – Varpe bru i Oppland.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E16	Fønhus – Bagn inkl skredsikring	548	504	175,0	94
E16	Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen	1 741	1 526	150,0	1 338
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	1 062	867	226,0	99

E16 Fønhus – Bagn

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237 og Prop. 1 S (2012–2013), side 110. 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 i Sør-Aurdal kommune i Oppland. Om lag 2 km av strekningen blir lagt i ny trasé. Prosjektet omfatter også en kortere tunnel, Bergsundtunnelen, på omlag 650 meter, forbi et svært skredutsatt parti. Vegen bygges som tofelts veg med vegbredde 8,5 meter.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk tidlig i 2015. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295–296, Prop. 1 S (2012–2013), side 110 og Prop. 156 S (2012–2013), side 8. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Strekningen Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen ligger i Vang kommune i Oppland og Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Strekningen har dårlig regularitet vinterstid med kolonnekjøring og stengninger. Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Veg i dagen følger stort sett eksisterende trasé, og legges høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev.

Det legges opp til anleggsstart i mai 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238 og Prop. 1 S (2012–2013), side 111. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet ligger i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane og omfatter omlegging av en om lag 11 km lang strekning. Fire skredutsatte punkter på strekningen blir eliminert. Det tilrettelegges for 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 februar 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2014.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 711,5 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 4 245 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen settes det av midler til refusjon til bompengeselskapet for prosjektene Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen og Dal – Minnesund på E6 i Akershus og Hedmark. Videre prioriteres statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark. Det settes også av statlige midler til restarbeider på prosjektet E6 Øyer – Tretten i Oppland. Det prioriteres statlige midler og bompenger til videreføring av prosjektet E6 Frya – Sjoa i Oppland, som er første utbyggingstappe på E6 Ringebru – Otta.

Videre prioriteres det midler til å videreføre prosjektet E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag. Anleggsarbeidene startet i september 2013 og prosjektet forventes åpnet for trafikk sommeren 2015. Det settes også av statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad i Trondheim som ventes åpnet for trafikk i 2014.

Innenfor Miljøpakke Trondheim prioriteres statlige midler og bompenger til restarbeider og sluttfinansiering på prosjektet E6 Sentervegen –

Tonstad og til forberedende arbeider på prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen.

Det prioriteres også statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren inkl. Lygna sør i Oppland og statlige midler, lokale tilskudd og bompenger fra Oslopakke 3 til restarbeider på prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo.

Innenfor programområdene prioriteres midler med hovedvekt på tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres midler til å videreføre første etappe og oppstart av andre etappe for byggingen av gang- og sykkelveg på rv 150 Vindern – Gaustad i Oslo. I tillegg prioriteres midler til gang- og sykkelveg på E6 forbi Olrud i Hedmark og mellom Kløfta og Jessheim i Akershus samt til gang- og sykkelveg-

bru på rv 706 over Skansenløpet i Trondheim. Videre settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak på rv 191 Nedre Kalbakkvei i Oslo og bygging av midtrekkverk på E6 på strekningen Biri – Vingrom i Oppland og Hagen – Gyllan i Sør-Trøndelag. Det prioriteres også statlige midler og bompenger fra Miljøpakke Trondheim til bygging av gang- og sykkelveger, bl.a. mellom Klett og Heimdal og til støyskjerming på strekningen E6 Okstad – Kroppan bru.

Videre prioriteres midler til fornying, bl.a. til utbedring av drenering på E6 Hvam – Gardermoen nord i Akershus, fullføring av rehabiliteringen av rv 150 Smestadtunnelen i Oslo og til sluttfinansiering av brurehabiliteringen på E6 ved Stubberudmyra i Oslo. I tillegg settes det av midler til planlegging og grunnverv.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E6	Minnesund – Skaberud	6 134	5 825	2 100,0	1 150
E6	Øyer – Tretten ¹	1 503	1 478	32,6	38
E6	Frya – Sjoa	5 151	4 904	1 200,0	2 842
E6	Sentervegen – Tonstad	561	513	122,2	0
E6	Nidelv bru – Grillstad	3 572	3 341	237,0	242
Rv 4	Lunner grense – Jaren og Lygna sør	2 404	2 264	640,0	1 286
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	4 371	4 268	397,0	3

¹ Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad er inkl. fv 254, mens foreslåtte midler i 2014 og restbehov pr. 01.01.2015 kun omfatter riksvegdelene.

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 (2012–2013), side 112 og 141. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 13 S (2011–2012). Prosjektet er tredje og siste etappe av utbyggingen av eksisterende tofelts veg til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen.

Strekningen Minnesund – Skaberud gjennom Eidsvoll kommune i Akershus og Stange kommune i Hedmark er om lag 22 km lang. Utbyggingen av E6 inngår i Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen som også omfatter utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen

Langset – Kleverud. Strekningen bygges ut med firefelts veg med 21 meter vegbredde. Bygging av tre toløps tunneler, tre planskilte kryss og sammenhengende lokalveg inngår i vegprosjektet.

Anleggsarbeidene startet i mai 2012. I juni 2013 gikk hovedentreprenøren på den søndre delen av anlegget konkurs. Ny kontrakt for gjenstående arbeider forventes å være på plass i november 2013. Konkursen vil føre til økte kostnader på prosjektet, men det er for tidlig å si noe om størrelsesorden. Det er tatt grep som sikrer at 15,6 km ventes åpnet for trafikk høsten 2014 som planlagt. For de resterende 6 km vil eventuell forsinkelse bli avklart i forbindelse med inngåelse av ny kontrakt. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 1 700 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 (2012–2013), side 112. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009).

Prosjektet ligger i Øyer kommune i Oppland. Anleggsarbeidene startet i april 2010, og E6-delen av prosjektet åpnet for trafikk i desember 2012. Støytiltak og andre etterarbeid blir ferdig høsten 2013, mens bygging av jernbaneundergangen på Tretten ferdigstilles i mai 2014.

På grunn av uenighet mellom Statens vegvesen og entreprenøren om sluttoppgjøret er det fortsatt knyttet usikkerhet til prognosen for slutt-kostnad.

E6 Ringebru – Otta

Prosjektet E6 Frya – Sjoa er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 247–248 og i Prop. 1 S (2012–2013), side 111.

E6 på strekningen Ringebru – Otta er om lag 56 km lang. Strekningen har ikke tilfredsstillende standard. Vegen er smal og svingete, har mange direkte avkjørsler, og passerer gjennom tettstedene Ringebru, Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. I tillegg mangler det et tilfredsstillende lokalvegnett og tilbud til gående og syklende på store deler av strekningen. Det er nedsatt fartsgrense på lange strekninger. Strekningen er delt inn i 3 delstrekninger; Ringebru – Frya, Frya – Sjoa og Sjoa – Otta. Prosjektet Frya – Sjoa, som er første utbyggingsetappe av E6 Ringebru – Otta, er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 51 S (2012–2013).

Strekningen Frya – Sjoa ligger i kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel i Oppland og er om lag 34 km lang. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Vegen bygges ut i ny trasé på nesten hele strekningen og legges utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. I tillegg inngår plan-skilte kryss på Frya, Harpefoss, Vinstra, Kvam og Sjoa, en døgnhvileplass for tungtransporten og to tunneler på om lag 3,7 km og 4,4 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 1 050 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Sentervegen – Tonstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 248–249, Prop. 127 S (2009–2010), side 5–6 og Prop. 1 S (2012–2013), side 113. Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) og Prop. 172 S (2012–2013).

Forberedende arbeider startet høsten 2010, og hovedarbeidene i oktober 2011. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2013. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 109 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2014 benyttes til sluttoppgjør.

E6 Nidelv bru – Grillstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008) og Prop. 1 S (2012–2013), side 113. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Prosjektet vil bli en del av et sammenhengende hovedvegssystem rundt Trondheim fra ny Nidelv bru (Pirbrua) i vest til Grillstad i øst. Utbyggingen omfatter om lag 5,4 km veg, dels ny firefelts veg og dels utvidelse fra to- til firefelts veg. Om lag 2,4 km av strekningen bygges i tunnel under Møllenberg og fram til Strindheimkryset.

Anleggsarbeidene startet i april 2009. De første delene av prosjektet åpnet for trafikk i oktober 2012, og flere delstrekninger åpnes høsten 2013. Arbeidet med miljøtiltak i Innherredsvegen vil starte opp etter at Strindheimtunnelen åpner vinteren 2014. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk innen sommeren 2014.

Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 177 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 4 Roa – Jaren og Lygna sør

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245 og 249 og Prop. 1 S (2012–2013), side 111.

Rv 4 mellom Roa og Lygna sør er smal og svingete, og mangler et gjennomgående lokalvegnett. I tillegg er det mange direkte avkjørsler. Dette gir store trafiksikkerhetsutfordringer, i tillegg til framkommelighetsproblemer spesielt for lokaltrafikken. Det er nedsatt fartsgrense på store deler av strekningen. Strekningen har også mye randbebyggelse som er støyu-satt. Strekningen er delt inn i 3 delstrekninger; Roa – Lunner grense, Lun-

ner grense – Jaren og Lyngna sør. Prosjektet Lunner grense – Jaren og Lyngna sør, er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 50 S (2012–2013).

Strekningen Lunner grense – Jaren og Lyngna sør ligger i Gran kommune i Oppland. Streknin-gen Lunner grense – Jaren er trinn 1 av utbyggin-gen av rv 4 Roa – Jaren. Strekningen er om lag 9 km og bygges ut som firefelts veg med 20 meter vegbredde, hovedsakelig i ny trasé. Veggen legges i en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum. Det bygges tre planskilte kryss, flere bruer og under-ganger og om lag 2 km gang- og sykkelveger. Dagens veg vil bli tilpasset sin nye funksjon som lokalveg, bl.a. med tiltak i Gran sentrum.

Utbyggingen på Lyngna sør omfatter bygging av om lag 3,4 km tofelts veg med midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé. På grunn av stigningsfor-holdene bygges det forbikjøringsfelt på hele strek-ningen i nordgående kjøreretning, og på vel 1 km i sørgående kjøreretning.

Anleggsarbeidene på Lyngna sør startet opp i mai 2013, og strekningen ventes åpnet for trafikk i juli 2014. På Lunner grense – Jaren startet anleggsarbeidene i august 2013, og strekningen ventes åpnet for trafikk i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 610 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 (2012–2013), side 113. Prosjektet inn-går i Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009), St.prp. nr. 40 (2007–2008) og Prop. 127 S (2009–2010).

De forberedende arbeidene startet i februar 2005 og de første anleggsarbeidene i juni 2008. Hele hovedvegssystemet åpnes for trafikk i okto-ber 2013, mens lokalvegssystemet vil bli ferdigstilt i 2014. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 60 mill. kr å være inntekter fra salg av riksveggrunn og 202 mill. kr stilt til disposisjon av bompengesel-skapet.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 248,1 mill. kr over post 30 for 2014.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet Åsta bru med tilstø-tende veg i Hedmark som ventes åpnet for trafikk i 2014.

I tillegg prioriteres midler til programområ-dene, i hovedsak breddeutvidelser på rv 3 Opphus nord – Søkkunna bru – Evenstad bru i Hedmark og tiltak mot utforkjøringsulykker på rv 3 på strekningene Lappland – Hovda bru i Hedmark og Innset – Gullikstad i Sør-Trøndelag. I tillegg settes det av midler til planlegging.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 23,5 mill. kr over post 30 for 2014.

Innenfor denne rammen prioriteres alle mid-lene til programområdene for tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Bl.a. prioriteres midler på rv 15 i Opp-land til bygging av gang- og sykkelveg og miljø-gate i Lalm og kryssutbedring i Graffer. I tillegg settes det av midler til planlegging.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 252,5 mill. kr over post 30 for 2014. I til-legg er det forutsatt 215 mill. kr i forskudd og bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til å videreføre byggingen av Tresfjordbrua på E136 i Møre og Romsdal.

I tillegg prioriteres midler til programområ-dene som omfatter trafikksikkerhetstiltak i Tres-fjorden og utbedring av Hjelvikbruene på E136 i Møre og Romsdal, og bygging av gang- og sykkel-veg på E136 Jora bru – Bottheim – Bø i Oppland, inkl. utbedring av Jora bru. Det legges også opp til å starte bygging av gang- og sykkelveg på rv 658 Gjørund – Røysa i Møre og Romsdal med forskut-terte midler fra Avinor AS. I tillegg prioriteres midler til planlegging og grunnverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 83 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. I tillegg er det forutsatt 97 mill. kr i bompenger. Midlene går i sin helhet til å vide-reføre prosjektet Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal som ventes åpnet for trafikk i 2014.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E136	Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen	1 649	1 608	604,0	298

E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251–252 og Prop. 1 S (2012–2013), side 114. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 80 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i kommunene Rauma og Vestnes i Møre og Romsdal. Prosjektet Tresfjordbrua omfatter bygging av om lag 2,8 km ny veg. Av dette er selve kryssingen av Tresfjorden om lag 2 km lang; selve brua på 1 290 meter og en sjøfylling på om lag 700 meter. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. Det bygges også lokalveger og gang- og sykkelveger.

Tresfjordbrua fører til en innkorting av E136 på om lag 13 km. Fra Vikebukta til Helland, som er kommunesentrum i Vestnes, blir vegen om lag 22 km kortere.

Prosjektet Vågstrandstunnelen omfatter en tunnel på om lag 3,6 km og 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. Vågstrandstunnelen ventes åpnet for trafikk i desember 2014, mens Tresfjordbrua ventes åpnet for trafikk høsten 2015. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 298 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

Det ligger an til kostnadsøkninger i prosjektet, foreløpig anslått til om lag 50 mill. kr i forhold til

prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2012–2013). Dette innebærer en økning på 108 mill. kr over fastsatt styringsramme og 17 mill. kr over fastsatt kostnadsramme. Økningen skyldes bl.a. økt omfang av pæler i bruentreprisen. I tillegg er prosjekteringskostnadene økt. Prognosen for sluttkostnad er nå 1 608 mill. 2014-kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 1 649 mill. 2014-kr.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 36,8 mill. kr over post 30 for 2014.

Innenfor denne rammen prioriteres alle midlene til programområdene til tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhet og kollektivtrafikk og universell utforming. Bl.a. prioriteres midler i Møre og Romsdal til bygging av gang- og sykkelveg på rv 70 Mo – Åram og utbedring av krysset mellom rv 70 og fv 313. I tillegg settes det av midler til fornying og planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 240 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Midlene prioriteres i sin helhet til å videreføre prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal som ventes åpnet for trafikk i 2014.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
Rv 70	Oppdølstranda	1 113	1 039	240,0	40

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 (2012–2013), side 115.

Prosjektet ligger i Sunndal kommune i Møre og Romsdal. Utbyggingen omfatter utbedring av en om lag 9 km lang strekning, hvorav 7,6 km er i tunnel. Prosjektet omfatter også bygging av om lag 1 km gang- og sykkelveg.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2014.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige**E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 319,3 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 101 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restarbeid på prosjektet E6 Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag. Det prioriteres også midler til prosjektet E6 Harran – Nes bru på E6 i Nord-Trøndelag som ventes åpnet for trafikk i 2014. Videre prioriteres midler til restarbeid og sluttfinansiering av prosjektet rv 80 Løding – Vikan i Nordland, samt midler til sluttfinansiering av prosjektet E6 Brenna – Kapskarmo i Nordland.

Det er lagt til grunn bompenger til anleggsstart for E6 Helgeland nord, avhengig av Stortin-

gets tilslutning til et foreslått opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. I tillegg kan det bli aktuelt med bompenger til anleggsstart på prosjekter innenfor Bypakke Bodø, avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I tillegg prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene som i hovedsak omfatter fullføring av utbedringen av E12 Umskartunnelen i Nordland, bygging av gang- og sykkelveg på E6 Nedre Fiskumfoss – Fiskemelv i Nord-Trøndelag og bygging av midtrekkverk og gang- og sykkelveg på E6 Mære – Vist i Nord-Trøndelag. I tillegg prioriteres midler til fornying, samt planlegging og grunnerverv. Bl.a. prioriteres midler til planlegging på strekningen E6 Kvithammar – Steinkjer.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E6	Værnes – Kvithammar	956	949	46,0	21
Rv 80	Løding – Vikan	733	618	43,0	0
E6	Helgeland nord	1 812	1 676	100,0	1 504

E6 Værnes – Kvithammar

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255 og Prop. 1 S (2012–2013), side 116. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Anleggsarbeidene startet i mai 2008. Delåpninger av parseller har funnet sted både i 2011 og 2012. Hele E6-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2013. I 2014 gjenstår slutføringen av Ringveg nord og kompletteringsarbeider på nordre del av E6. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 1 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 80 Løding – Vikan

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255 og Prop. 1 S (2012–2013), side 116. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 63 S (2010–2011).

Anleggsarbeidene startet i mai 2011, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2013. Fore-

slåtte midler i 2014 går til restarbeider og sluttoppgjør.

E6 Helgeland nord

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255 og Prop. 1 S (2012–2013), side 115. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2012–2013).

E6 er det viktigste vegsambandet mellom Nord- og Sør-Norge. I tillegg er E6 hovedferdselsåren på Helgeland. Vegen er derfor viktig for næringslivet i området. Vegen er ulykkesutsatt, har lav standard og er preget av forfall.

Prosjektet omfatter utbedring av en 62 km lang strekning mellom Korgen og Bolna, fordelt på 10 delstrekninger. På store deler av strekningen vil utbyggingen skje gjennom utvidelse av vegbredden, utretting av svinger samt forsterkning av bæreevne i eksisterende vegtrasé. Prosjektet er ventet å gi en redusert reisetid på om lag 11 minutter.

Midlene i 2014 forutsettes i sin helhet 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 685 mill. kr over post 30 for 2014. I tillegg er det forutsatt 55 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua og statlige midler til videreføring av prosjektet E6 Kråkmofjellet nord.

Videre prioriteres midler til programområdene, med hovedvekt på utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres midler til utbedring av Brattlitunnelen på rv 827 i Nordland, innseiling og støttkei på Moskenes fergeleie på rv 80 i Nordland og midtrekkverk på E8 i

Lavangsdalen i Troms. Det prioriteres også midler til å starte bygging av døgnhvileplass for tungtransporten ved E6 i Fauske i Nordland. I tillegg settes det av midler til planlegging og grunnerverv. Det kan bli aktuelt med bompenger til anleggsstart på tiltak innenfor Bypakke Harstad i 2014, avhengig av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 370 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland som ventes åpnet for trafikk i 2014. I tillegg settes det av midler til å videreføre skredsikringen av E10 Trældal – Leirvik, som gjennomføres som en del av prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. Skredsikringsprosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnads-	Prognose	Statsmidler	Restbehov
		ramme	for	og annen	pr.
			sluttkostnad	finansiering	01.01.2015
				i 2014	
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Leirvik	3 443	3 052	520,0	1 535
E10	Solbjørnneset – Hamnøy	849	779	320,0	47

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 (2012–2013), side 117. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Narvik kommune i Nordland. Utbyggingen omfatter 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. På Øyjord går deler av ny veg gjennom en 300 meter lang tunnel til Stormyra der den knyttes til eksisterende E6/E10. Vegen bygges ut som tofelts veg med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking.

Hålogalandsbrua bygges som en tofelts hengebru med gang- og sykkelfelt. Brua får en total lengde på 1 533 meter, hovedspenn på 1 145 meter og seglingshøyde på 40 meter. I prosjektet inngår også skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal – Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovedveg mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store framkommelighetsgevinster med 18 km innkorting av E6 og 15–20 minutter redusert kjøretid mellom Narvik og Bjerkvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2014. Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk i 2017, mot tidligere forutsatt i 2016. Av foreslåtte midler i 2014 forutsettes 55 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E10 Solbjørnneset – Hamnøy

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 260, som del av de store skredsikringstiltakene i Vest-Lofoten, Prop. 119 S (2010–2011), side 3 og Prop. 1 S (2012–2013), side 117.

Prosjektet ligger i kommunene Flakstad og Moskenes i Nordland og omfatter flere skredoverbygg på til sammen om lag 0,8 km samt brede grøfter og voller. På delstrekningen Akkarvikodden – Hamnøy gjennom Hamnøyfjellet bygges det en tunnel på vel 1,4 km.

Anleggsarbeidene startet i september 2011. Det ventes at første del av prosjektet med tunnel gjennom Hamnøyfjellet vil bli åpnet for trafikk i desember 2013. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2014.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 557,2 mill. kr over post 30 for 2014.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til sluttfinansiering av arbeidene på E105 Storskog – Elvenes i Finnmark. Videre prioriteres midler til videreføringen av prosjektet E105 Rundvannet – Hesseng i Finnmark som er første utbyggingstappe av strekningen Elvenes – Hesseng. I Troms prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E6 Sørkjosfjellet og E8 Riksgrensen – Skibotn.

I tillegg prioriteres midler til programområdene, med hovedvekt på tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres midler til bygging av gang- og sykkelveg på rv 94 ved Kvalsund i Finnmark, sentrumstiltak på

E6 i Skibotn i Troms og etablering av kontrollstasjon på E6 ved Kvenvikmoen i Finnmark. I tillegg settes det av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 83 mill. kr over post 31 Skredsikring riksveger for 2014. Innenfor rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet E6 Ytre Sortevik som ventes åpnet for trafikk i 2014. I tillegg prioriteres statlige midler til anleggsstart for prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 380 mill. kr over post 37 E6 vest for Alta for 2014. I tillegg er det forutsatt 7 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til restarbeider og sluttfinansiering for prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Videre prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene Jansnes – Halselv og Halselv – Møllnes. Prosjektet Jansnes – Halselv ventes åpnet for trafikk i 2014, om lag ett år seinere enn tidligere forutsatt som følge av kompliserte grunnforhold.

(i mill. 2014-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2014	Restbehov pr. 01.01.2015
E6	Sørkjosfjellet	964	901	250,0	646
E6	Indre Nordnes – Skardalen ¹	1 119	1 017	50,0	967
E6	Halselv – Møllnes	1 016	922	264,0	596
E6	Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft	839	783	72,0	0

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme.

E6 Sørkjosfjellet

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321 og Prop. 156 S (2012–2013), side 8.

E6 er hovedvegforbindelsen gjennom Troms i nord-sør-retning og eneste innenlands vegforbindelse mellom de nordligste kommunene i Troms og Finnmark. Strekningen har variabel vegstandard og er svingete med stigninger opp mot 9 pst. på det bratteste, noe som gir fremkommelighetsproblemer for tunge kjøretøy på vinteren. Strekningen har stedvis også for liten vegbredde.

Prosjektet ligger i Nordreisa kommune og omfatter bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til Skjervøy) og Sørkjosen. I tillegg inngår utbedring

av om lag 2 km veg sør-vestover fra Langslettkrysset. Den nye vegen vil korte inn E6 med 1,8 km.

Det er lagt opp til anleggsstart i oktober 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016.

E6 Indre Nordnes – Skardalen

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321.

E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge, og mange steder mangler det tilfredsstillende alternative kjøreruter. Strekningen ligger i Kåfjord kommune i Troms, og er svært utsatt for snøskred, steinsprang og nedfall av is.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet fram til Manndalen på østsiden. Prosjek-

tet omfatter også en bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 med 9–10 km, og en reduksjon i kjøretiden med om lag 10 minutter.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Det legges opp til anleggsstart høsten 2014 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

E6 Halselv – Møllnes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, Prop. 1 S (2012–2013), side 119 og Prop. 175 S (2012–2013).

Prosjektet ligger i Alta kommune i Finnmark. Utbyggingen omfatter delvis bygging av ny veg og

delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 12,9 km lang strekning. I prosjektet inngår bl.a. bygging av to tunneler, Kråknestunnelen på om lag 2,4 km og Storvikatunnelen på om lag 1,2 km. Den nye vegen vil korte inn E6 med om lag 2 km.

Det er lagt opp til anleggsstart i oktober 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 (2012–2013), side 119. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 53 S (2010–2011).

Anleggsarbeidene startet i mars 2011, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2013. Foreslåtte midler i 2014 går til restarbeider og sluttoppgjør med entreprenører. Av foreslåtte midler i 2014, forutsettes 7 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 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1330	Særskilte transporttiltak	1 377 685	1 532 800	1 786 600	16,6
	Sum kategori 21.40	1 377 685	1 532 800	1 786 600	16,6

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene 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 som tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde, forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene, forsøksordningen med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov samt bidrag som støtter utvikling av systemer for elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegger.

Post 61 omfatter belønningsordningen for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene.

Post 70 omfatter statens kjøp av sjøtransporttjenester for kystruten Bergen – Kirkenes. Bevilgningsforslaget er basert på avtalen for perioden 2012–2019.

Samlet budsjettforslag for kap. 1330 er på 1 786,6 mill. kr, som er en økning på 16,6 pst. fra saldert budsjett 2013. Bevilgningsforslaget er fordelt med 78,3 mill. kr på post 60, 945,3 mill. kr på post 61 og 763 mill. kr på post 70.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	559 859	758 900	78 300
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>			945 300
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes	817 826	773 900	763 000
	Sum kap. 1330	1 377 685	1 532 800	1 786 600

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 78,3 mill. kr.

Til ordningene med tilgjengelighetstiltak, forskning med kollektivtransport i distriktene og forbedret TT-tilbud til brukere med særskilte behov foreslås det henholdsvis 22,1 mill. kr, 17,8 mill. kr og 8 mill. kr. Til utvikling av systemer for elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegger foreslås det inntil 30,4 mill. kr.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Det er tildelt midler til tiltak for et mer tilgjengelig kollektivtransportsystem i kommuner og fylkeskommuner siden 2006. Formålet med ordningen er en raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører i arbeidet med å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Det gis tilskudd til kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under tilgjengelighetstiltak innenfor det statlige ansvarsområdet. Det er ønskelig at fylkeskommunene tar initiativ til samarbeid mellom statlige etater og lokale myndigheter, slik at det kan utarbeides felles, forpliktende planer for å oppgradere reisekjeder. Tilskuddsordningen har vist seg å være et godt virkemiddel for å sette i gang lokale samarbeidsprosjekter, og bidrar til styrket samarbeid mellom forvaltningsnivåer. Ordningen bidrar videre til å heve kvaliteten på infrastrukturen langs fylkeskommunal og kommunal veg. Som omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, vil Samferdselsdepartementet videreføre ordningen i planperioden, og gjøre den mer treffsikker. Departementet vil komme tilbake til hvordan dette kan gjøres i forbindelse med statsbudsjettet for 2015.

Statens vegvesen behandler søknader om tilskudd og utarbeider forslag til tildeling for Samferdselsdepartementet. Små, enkle og kostnadseffektive tiltak på strekninger og knutepunkter med stort kundegrunnlag prioriteres. Det kan søkes om midler til tiltak innenfor områdene oppgradering av infrastruktur, informasjon og planlegging. Den lokale egenandelen skal være på minst 25 pst.

I 2012 ble det tildelt midler til 40 tiltak i 35 fylkeskommuner og kommuner. Dette omfattet bl.a. utbedring av avstand mellom plattform og materiell ved Nationaltheateret, Jernbanetorget, Tøyen og Grønland T-banestasjoner i Oslo, oppgradering av bussholdeplasser i bl.a. Kristiansand, Trondheim og Bodø, oppgradering av krysningspunkt for gående i Bergen, oppgradering av kollektivter-

minalen på Notodden, kollektivknutepunkt i Steinkjer og flytekai for hurtigbåt på Altneset i Alta.

Departementet vil vise til at samarbeid og helhetlig planlegging gir resultater. Systematisk oppgradering av holdeplasser med bl.a. støtte fra tilskuddsordningen pågår i flere byområder, bl.a. Trondheim, Oslo og Grenland.

Med utgangspunkt i tiltak som fikk tildelt midler gjennom ordningen i 2011 og 2012, har Transportøkonomisk institutt gjennomført en evaluering der det er sett på hvilken effekt tiltakene gir for kollektivtrafikantene, både trafikanter med og uten funksjonsnedsettelse, og om ordningen har ført til endring i reisevaner. Rapport ble lagt fram i 2012 (TØI-rapport 1235/2012). Transportøkonomisk institutt konkluderer i rapporten med at tiltakene som inngikk i studien, virker. Tiltakene blir tatt positivt imot av passasjerer med nedsett funksjonsevne, øvrige passasjerer og sjåførene, og har bidratt til å senke terskelen for bruk av kollektivtransport. Samtidig viser evalueringen at tiltakene ikke dekker alle behov. For å nå målet om universelt utformede reisekjeder gjenstår fortsatt arbeid på områder som helhetlig planlegging, informasjon om tiltakene, opplæring, pålitelighet og vedlikehold.

Ordningen er lagt opp slik at midlene 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. En utfordring er at flere av de som får tildelt midler gjennom ordningen, ikke klarer å fullføre prosjektene samme år som midlene blir tildelt. 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. Kostnadsøkning kan også føre til behov for endringer i planlagte tiltak.

Det er iverksatt flere tiltak for å oppnå bedre framdrift for prosjektene, slik at de kan avsluttes samme år som midlene blir tildelt, jf. omtale i Prop. 1 S (2012–2013). Mindreutgiften ble redusert både i 2011 og i 2012. Midler som ble fristilt fordi tiltak ble kansellert av tilskuddsmottakerne i 2012, ble omfordelt til andre tiltak på grunnlag av marginalliste.

Kollektivtransport i distriktene

Tilskuddsordningen til forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene ble etablert i 2007, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007). Formålet med ordningen er å få fram prosjekter som viser om og hvordan kollektivtilbudet

kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Ordningen, som retter seg mot fylkeskommunene, forutsetter en lokal egenandel på minst 50 pst.

I 2012 ble det tildelt midler til 39 prosjekter i 11 fylker. De tildelte midlene gjaldt særlig tiltak rettet mot kollektivknutepunkt, bestillings-transport og samordning og bedre utnyttelse av eksisterende tilbud. Flere av prosjektene er videreført i 2013. Tilbudet er mange steder blitt vesentlig bedret og har gitt trafikkvekst. En videreføring av prosjektene etter prosjektperioden innebærer at fylkeskommunene selv står for finansieringen, og at de inngår i det ordinære kollektivtilbudet.

Tilskuddsordningen har gitt vellykkede prosjekter og kunnskap som både kan og bør deles og prøves ut i flere fylker enn i dag. Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkene er derfor 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. I tillegg møtes fylkeskommunene på eget initiativ for erfaringsutveksling og problemløsning.

Ekspressbussrutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. Fra 2013 er det lagt opp til at tilskuddsordningen også kan benyttes for bedre samordning 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 taktsamordning og framstilling av felles reiseprodukter vil bygge opp om dette.

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. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og gir flere reiser til personer med særlige behov, og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

I 2012 satte Samferdselsdepartementet i gang et forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket var opprinnelig ment å vare i to år, til 1. april 2014, men regjeringen legger nå opp til at forsøket videreføres ut 2014. Formålet med

forsøket er å gi et forbedret tilbud til TT-brukere med særlige behov og å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes egne midler til TT-ordningen. Brukerne skal betale egenandel i samsvar med fylkeskommunenes eget regelverk. Det er lagt vekt på at forsøkene gjennomføres i samarbeid med brukerorganisasjonene. Midler ble i 2012 tildelt fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold. I 2013 ble det utbetalt midler etter at fylkene hadde avgitt en statusrapport. Forsøket skal evalueres av de tre fylkeskommunene når det er avsluttet.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. Reisende som har behov for å bytte mellom ulike transportmidler og/eller krysser fylkesgrenser, erfarer at dette i mange tilfeller fungerer tungvint, ettersom både reiseinformasjon og ulike takst- og rabattsystemer ikke er samordnet. Målet med ordningene er at kollektivkundene skal kunne planlegge og betale for sine reiser sammenhengende fra dør til dør. I arbeidet med nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering er det lagt til grunn at forskjeller og barrierer i reisekjedene som følge av ulikheter mellom fylker, trafikkelskaper og trafikkslag skal fjernes. Felles nasjonale rammer og infrastruktur skal gjøre samordning mellom ulike lokale systemer mulig og derved også gjøre det enklere og mer attraktivt å benytte kollektivtransport, jf. omtale i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Arbeidet koordineres av Statens vegvesen og gjennomføres i tett samarbeid med fylkeskommunene og transportnæringen.

En felles rutedatabase for kollektivtransporten ble etablert i 2013 og vil være i operativ drift i 2014. Modell for forvaltning og organisering vurderes.

For elektronisk og mobil billettering er det utarbeidet en felles teknisk standard. Et nasjonalt administrasjonsselskap eid av fylkeskommunene, ble etablert i 2012. Lanseringen av mobilt billett-kjøp har gitt kraftig vekst i kjøp av personlige reiseprodukter med over 4 millioner solgte billetter fram til midten av september 2013. For at den nasjonale standarden skal kunne fange opp flest mulige kundegrupper, planlegges denne utvidet til også å omfatte ferjetrafikk og brukere med siste generasjon smarttelefoner (såkalt NFC). Det

gjenstår å utnytte de tekniske løsninger som nå er utviklet til å etablere et felles fylkeskommunalt avtalegrunnlag for å framstille reiseprodukter der kundene kan benytte samme billett på tvers av alle administrative grenser og med ulike transportslag. Som supplement til fylkeskommunenes og virksomhetenes egne takstsystemer vurderes innført nasjonale takstprinsipper som vil forenkle en slik gjennomføring og som kan bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet over hele landet.

Kostnadene til prosjektene nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering har økt betraktelig. Departementet vil foreta en gjennomgang av prosjektenes framdrift og kostnader.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå dette målet.

Det foreslås bevilget 945,3 mill. kr som er en økning på om lag 40 pst. fra saldert budsjett 2013. Forslaget er i tråd med klimaforliket, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012), og Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 /Innst. 450 S (2012–2013).

Belønningsordningen skal stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for mindre bruk av personbil og et bedre bymiljø. En forutsetning for å få tildelt midler er at storbyområdene setter i verk tiltak, eller nylig har satt i verk tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater (etter-skuddsvis tildeling) og/eller vilje (dokumentert gjennom lokale vedtak) til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen.

Tilskuddsordningen ble evaluert i 2012. Evalueringen viste betydningen av mer langsiktige avtaler enn de nåværende avtalene på fire år. Samferdselsdepartementet vil endre ordningen i tråd med evalueringen. Nye retningslinjer for ordningen vil gjelde fra 1. januar 2014. I de nye retningslinjene utvides avtaleperioden til maksimalt 8–10 år, men avtalen reforhandles hvert fjerde år. Departementet vil i oppfølgingen av avtalene legge vekt på mål og resultater, og at avtalene inneholder delmål som det kan styres etter. Byområder som kan dokumentere at de vil oppnå resultater i tråd med målet, vil prioriteres. Videre vil byområder som

bruker køprising, tidsdifferensierte bompengesatser eller andre tiltak med trafikkregulerende effekt fortsatt bli prioritert.

Målet om ingen økning i personbiltrafikken i avtaleperioden og at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange er sentralt i avtalene. Siden departementet i oppfølgingen av avtalene vil vektlegge at målet nås, står byområdene fritt til å endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene fordeles til byområdene skal de rapportere om utviklingen i det foregående året.

De første fireårsavtalene ble inngått i 2009 med Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen. Tilsvarende avtale ble inngått i 2010 med Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker («Buskerudbyen»). I 2011 ble det inngått avtale med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune (Bergensregionen). Forutsatt at byområdet overholder avtalen, legges det opp til å tildele Bergen/Hordaland 162 mill. kr i 2014.

Avtalene med Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen er fornyet for perioden 2013–2016 med en total ramme på 285 mill. kr (80 mill. kr i 2014) for Kristiansandsregionen og en total ramme på 620 mill. kr (170 mill. kr i 2014) for Trondheimsregionen. Målene for de avsluttede avtalene med disse byområdene ble nådd for Trondheim ved utgangen av 2012 og forventes nådd for Kristiansand i løpet av 2013.

I tillegg er det for perioden 2013–2017 inngått avtale med Oslo/Akershus med en ramme på til sammen 1 020 mill. kr (280 mill. kr i 2014) og med Stavangerregionen (Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola) som har en ramme på til sammen 215 mill. kr (60 mill. kr i 2014). Videre er det lagt opp til en avtale med Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan) med en ramme på i alt 215 mill. kr (60 mill. kr i 2014). Alle avtalene har fire års varighet.

Det er inngått en fireårsavtale med Nedre Glommaregionen (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) på i alt 215 mill. kr (60 mill. kr i 2014) for perioden 2014–2017. I 2014 kan det også bli aktuelt å fornye avtalen med Buskerudbyen som gjelder ut 2013. En ny avtale med Buskerudbyen vil være avhengig av måloppnåelsen i inneværende avtale. Avsatte midler i 2013 er utbetalt i tråd med avtalte beløp etter at byområdene rapporterte om resultater i 2012.

Utbetalinger etter avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

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 samt godstransport nord for Tromsø. Det foreslås å bevilge 763 mill. kr i 2014.

Gjeldende avtale med Hurtigruten ASA for perioden 2012–2019 ble inngått etter anbudskonkurranse. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele kontraktperioden. 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. For passasjerer omfatter forpliktelsen i gjeldende avtale 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 omfatter rapportering av statistikken for passasjerer kun 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. Regulariteten måles som avvik fra selskapets seilingsplan. Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer gikk ned med 1,5 pst. fra 2011 til 2012. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 3,2 pst.

I 2012 oppnådde Kystruten Bergen – Kirkenes en regularitet på 95,2 pst.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1350	Jernbaneverket	10 706 364	11 372 700	15 577 800	37,0
1351	Persontransport med tog	2 529 816	2 921 300	3 047 000	4,3
1354	Statens jernbanetilsyn	79 443	73 700	78 800	6,9
	Sum kategori 21.50	13 315 623	14 367 700	18 703 600	30,2

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
4350	Jernbaneverket	735 708	654 600	693 000	5,9
4354	Statens jernbanetilsyn	17 083	15 000	13 000	-13,3
5611	Aksjer i NSB AS		176 000	225 000	27,8
	Sum kategori 21.50	752 791	845 600	931 000	10,1

Hovedmålene for transportpolitikken er trukket opp i Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Regjeringen arbeider for at jernbanen skal være en miljøvennlig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

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 ett av regjeringens hovedsatsingsområder og har fått en kraftig økning av bevilgningene de siste årene. Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 18,7 mrd. kr, som er en økning på om lag 4,3 mrd. kr eller 30,2 pst. fra saldert budsjett 2013. Regjeringens jernbanesatsing 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 66 nye togsett, er viktige deler av tilretteleggingen for bedre togtilbud i Østlandsområdet med innføring av et nytt rutetilbud.

Til Jernbaneverket foreslås det bevilget 15 577,8 mill. kr i 2014 som er en økning på om lag 4,2 mrd. kr eller 37 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2013. Bevilgningen til jernbaneinvesteringer foreslås økt med om lag 3,8 mrd. kr, en økning på hele 62,8 pst. fra saldert budsjett 2013. Denne økningen er nødvendig for å videreføre utbyggingen av de store investeringsprosjektene på InterCity-strekningene. I tillegg legges det opp til å starte arbeidene på Trønder-/Meråkerbanen (Hell-Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel) og det nye dobbeltsporet Oslo-Ski. Til vedlikehold

foreslås bevilgningen økt med 15,3 pst. for å gjennomføre nødvendig fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Den totale bevilgningen til Jernbaneverket er på nivå med gjennomsnittlig årlig planramme for perioden 2014–2017 i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Til kjøp av persontransport med tog foreslås det bevilget 3 047 mill. kr, som er en økning på 128,7 mill. kr eller 4,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013. Bevilgningen inkluderer kompensasjon for økt CO₂-avgift.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 78,8 mill. kr, som er en økning på 5,1 mill. kr eller 6,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013. Det foreslås også å redusere inntektene til Statens jernbanetilsyn med 2 mill. kr til 13 mill. kr i 2014. Endringen gjelder gebyrfinansieringen av tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker, slik at myndighetsoppgaver ikke lenger gebyrfinansieres.

Det foreslås å budsjettere med et utbytte fra NSB AS i 2014 på 225 mill. kr. For Baneservice AS budsjetteres det ikke med utbytte.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå regjeringens mål om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen har i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt en strategi for å videreføre en sterk satsing på jernbanetransport. Det er fortsatt store utfordringer med å etablere et forutsigbart og konkurransedyktig jernbanetilbud med tilstrekkelig kapasitet. I Nasjonal transportplan har regjeringen derfor lagt opp til å øke investeringene i jernbanen betydelig.

Det er regjeringens mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Togtilbudet spiller en sentral rolle i kollektivsystemet, og skal sammen med annen kollektivtransport bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i storbyområdene. Regjeringen legger i Nasjonal transportplan 2014–2023 opp til helhetlig utbygging av InterCity (IC)-området på Østlandet med fullt ferdig utbygd dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen 2024 og til Sarpsborg i 2026. En egen prosjektorganisasjon i Jernbaneverket vil starte planleggingen av de gjenstående strekningene.

Det er et mål for regjeringen å bedre framkommeligheten i transportsystemet. For persontransport på jernbane innebærer det å gjennomføre tiltak som reduserer effektiv reisetid, enten

gjennom hastighetsøkning eller frekvensøkning. En utfordring for persontransport med jernbane 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. Store variasjoner i standarden og utformingen av infrastruktur og togmateriell gjør det krevende å forbedre samspillet mellom togmateriell og infrastruktur. Økt standardisering av utformingen av både infrastruktur og togmateriell vil bidra til bedre tilgjengelighet og universell utforming. Dette er et omfattende og langsiktig arbeid.

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 rundt Oslo S og i Østlandsområdet, samtidig som det gjennomføres omfattende tiltak i infrastrukturen for å legge til rette for økt persontransportkapasitet med tog i hele Østlandsområdet.

Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker ga grunnlag for å innføre et nytt tilbud i desember 2012 med flere og mer jevnt fordelte avganger, spesielt på strekningene Oslo S-Asker og Oslo S-Lillestrøm. Arbeidet med den nye grunnruten skal etter planen fullføres i desember 2014. For å etablere et helt nytt rutetilbud i Østlandsområdet, er det lagt ned betydelige ressurser i en rekke mindre investeringstiltak. Intercitypendelen mellom Skien og Lillehammer deles i to (Skien-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer) og endepunktet for enkelte tog blir Lysaker (Stabekk). Det blir timinutters frekvens på knutepunktene mellom Asker og Lillestrøm, mens lokaltogene på strekningen får kvarters frekvens.

NSB AS har bestilt 66 nye togsett som settes i trafikk etter hvert som de blir levert. Det første togsettet ble levert i slutten av 2011, og det siste er planlagt levert i midten av 2015. De skal etter hvert også erstatte de eldste togsettene. De nye togsettene er lengre enn materiellet som skal fases ut. Flere og lengre togsett må hensettes (parkeres) når de ikke er i bruk, og Jernbaneverket bygger ut hensettingskapasiteten flere steder på Østlandet for å kunne innføre det nye togtilbudet. Det nye togtilbudet med flere avganger og nye og lengre togsett krever også økt kapasitet i banestrømforsyningen. Det investeres i lengre plattformer tilpasset de lengre togene som også skal bidra til å oppfylle kravene til bedre tilgjengelighet.

Regjeringen viderefører strategien med å legge til rette for å overføre transport fra veg til

bane der dette er hensiktsmessig. 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 kapasitetsøkende tiltak som forlenging av gamle og bygging av nye kryssingsspor og forsterket banestrømforsyning.

Flere togselskaper konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. Det samlede transporttilbudet på jernbanenettet er et samspill og en avveining mellom trafikksammensetting (ulike togslag, ulik fart og ulikt stoppmønster), kapasitetsutnyttelse og framføringshastighet. Dette påvirker den effektive kjøretiden, tilbudet av transportkapasitet og driftsstabiliteten i togtilbudet.

Klimaendringene med økt omfang av flom og ras er en stor utfordring for jernbanetransporten og gir betydelige merkostnader og ulemper for Jernbaneverket, togselskapene og togbrukerne. De siste årene har det vært flere og store driftsavbrudd som følge av flom og ras. Disse har vært en vesentlig årsak til svak vekst i persontransporten og nedgang i godstransporten (utenom malmtransporten på Ofotbanen). Dårlig driftsstabilitet i jernbanetransporten påfører samfunnet kostnader i form av tidstap ved at personer og gods ikke kommer fram som planlagt. Det arbeides med mange ulike tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot ras og flom, men det vil kreve betydelig innsats over flere år.

Godstransporten er særlig følsom for dårlig regularitet og store driftsavbrudd. Ofte er det ikke mulig å bruke alternative kjøreveger for togene, og det er vanskelig å etablere alternativ transport på kort varsel.

Mange og hyppige driftsavbrudd i togtrafikken er en stor belastning for togbrukerne, og svekker togets konkurranseevne og omdømme. Belastningen oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles ved driftsavvik, er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Jernbaneverket og togselskapene samarbeider om bedre kunde- og trafikkinformasjon.

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 er et vedvarende forbedringsarbeid å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået på

jernbanen. Hensynet til bedre sikkerhet ivaretas gjennomgående fra konseptvalgutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Overføring av transport fra veg til jernbane kan dessuten bidra til økt sikkerhetsnivå for transportvirksomheten samlet sett.

Den økte aktiviteten i jernbanesektoren har de siste årene gitt utfordringer med å rekruttere nok og riktig kompetanse innen planlegging, prosjektering og jernbanefagene. Jernbaneverket har lagt ned en betydelig innsats for å øke bemanningen innenfor kritiske fagområder, bl.a. ved å øke inntaket av lærlinger, sette i gang et internt utdanningsprogram for flere signalingeniører og etablere et erfaringsbasert mastergradsstudium ved NTNU. Det har i 2013 vært problemer i leverandørmarkedet for jernbanetekniske tjenester som har resultert i færre tilbydere. Jernbaneverket arbeider med en strategi for utvikling av leverandørmarkedet for jernbanetekniske tjenester med sikte på økt forutsigbarhet for leverandørene. Den store økningen i investeringene som det legges opp til i Nasjonal transportplan 2014–2023, krever ytterligere innsats for å sikre nok kapasitet og kompetanse innen kritiske fagområder, både i Jernbaneverket og i leverandørmarkedet.

Jernbaneverket skal utnytte de midler som stilles til rådighet på en mest mulig effektiv måte. I Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017 er det gitt krav om at etatene skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene knyttet til egen virksomhet, målt mot en forventet utvikling av disse kostnadene uten effektiviseringstiltak. Det vises til nærmere omtale i Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde.

Resultatrapport 2012

Rapporteringen er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målområdene er framkommelighet og avstandskostnader, herunder trafikkutvikling og punktlighet, reisetider, oppetid og regularitet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Utgangspunktet er at bevilningene til jernbaneformål skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenettet og togtilbudet.

Tabell 3.26 oppsummerer måloppnåelsen for Jernbaneverket i 2012. Omtalene av de enkelte områdene nedenfor er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 3.26 Jernbaneverket – mål og resultater 2012

Parameter	Resultat 2011	Resultat 2012	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet</i>					
Antall drepte gj.snitt siste 20 år	5,8	5,7	5,7	5,6	4,2
Antall personskader gj.snitt siste 3 år	255	261	191	183	139
Antall hendelser med personskade 3 siste år	249	262	186	177	135
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i pst.	98,5	98,8	98,8	99,2	99,2
Regularitet i pst.	97,6	97,8	98,5	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	68	73	69	71	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene ¹	66	54	76	76	90
Tilgjengelighet ²	«i.t.»	97,0	97,0	«i.t.»	«i.t.»
<i>Økonomi</i>					
Fornyelsesgrad ³	«i.t.»	94,7	100,0	100,0	100,0

¹ Poengskalaen for Jernbaneverkets brukerundersøkelse blant togselskapene er omregnet fra en skala fra 1 til 5 til en skala fra 1 til 100.

² «i.t.» – ikke tilgjengelig/ikke målsatt

³ Fornyelsesgrad er regnskapsført fornyelse i pst. av årlige gjennomsnitt i NTP 2010–2019 inkl. Oslo-prosjektet som gjennomføres på post 30.

Målet for reduksjon av antall drepte ble oppnådd i 2012. Det vises til egen omtale av sikkerhet nedenfor.

Jernbaneverkets bidrag til god punktlighet i togtrafikken er høy oppetid i infrastrukturen slik at togselskapene kan holde ruteplanen. Målene for driftsstabiliteten i togtrafikken for 2012 ble delvis oppnådd. Oppetiden i jernbaneinfrastrukturen i 2012 var 98,8 pst., som er i henhold til fastsatt mål. Regulariteten i 2012 var 97,8 pst., som er 0,7 prosentpoeng under fastsatt mål. Det var en positiv utvikling av punktlighet, regularitet og oppetid i trafikkavviklingen fra 2011 til 2012.

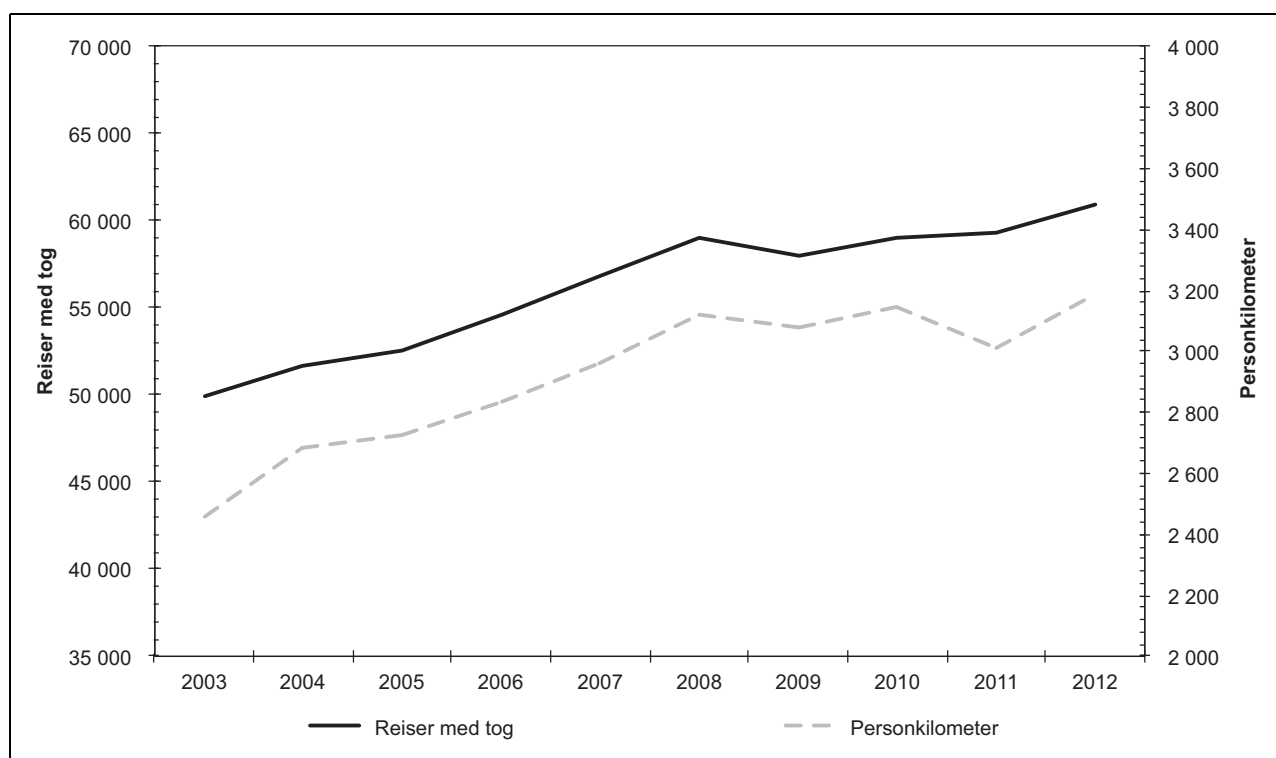
Store deler av jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet er fornyet de siste årene. Resultatet er mer driftsstabile tekniske anlegg, bedre pålitelighet i togtrafikken, og gode resultater for punktligheten i 2012. En god driftsstabilitet for togtrafikken i Osloområdet gir også en bedre trafikkavvikling på det øvrige jernbanenettet. Satsingen på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen de siste årene, og økt satsing i planperioden 2014–2023, vil bidra til at de fastsatte målene for punktlighet og regularitet i togtrafikken kan nås.

Framkommelighet

Trafikkutvikling

Figur 3.4 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2003–2012, i antall reiser med tog og antall personkilometer (transportarbeidet). De siste ti årene har det vært en vekst i antall togreiser på om lag 22 pst. og en vekst i antall personkilometer på om lag 29,6 pst. Om lag 80 pst. av antall togreiser i 2012 var med lokaltog. Av dette sto lokaltrafikken i Osloområdet, inklusiv Flytoget, for 86 pst.

Veksten i antall reisende fra 2011 til 2012 var størst i intercitytrafikken på Østlandet med 4,6 pst. Tilsvarende var veksten 2,3 pst. for alle lokaltoget i landet, inklusiv Flytoget. Veksten i lokaltog i Stavanger var 4 pst. fra 2011 til 2012, mens den var 7 pst. fra 2010 til 2011. Det var en betydelig vekst i lokaltrafikken etter åpningen av Sandnes-Stavanger høsten 2009, som nå begynner å flate ut. Øvrige tog hadde en vekst på 1,8 pst. fra 2011 til 2012. Fra 2011 til 2012 var det en høyere vekst i antall personkilometer enn antall passasjerer, dvs. at gjennomsnittlig reiselengde har økt.



Figur 3.4 Persontrafikk – antall personkilometer og antall reiser

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Setekapasitet

En viktig faktor i trafikkutviklingen for persontransport med jernbane er tilbudet av setekapasitet på persontogene. Samferdselsdepartementet har i trafikkavtalen med NSB AS satt krav til levert setekapasitet. NSB skal i avtaleperioden 2012–2017 opprettholde eller øke den totale setekapasiteten sammenliknet med inngangen til avtaleperioden. Kravene er ytterligere konkretisert for russtrafikken inn og ut av Oslo for nærtrafikk og IC-trafikk. I 2012 leverte NSB gjennomgående mer setekapasitet enn målkravet, både i morgen- og ettermiddagsrush og midt på dagen på normale virkedager.

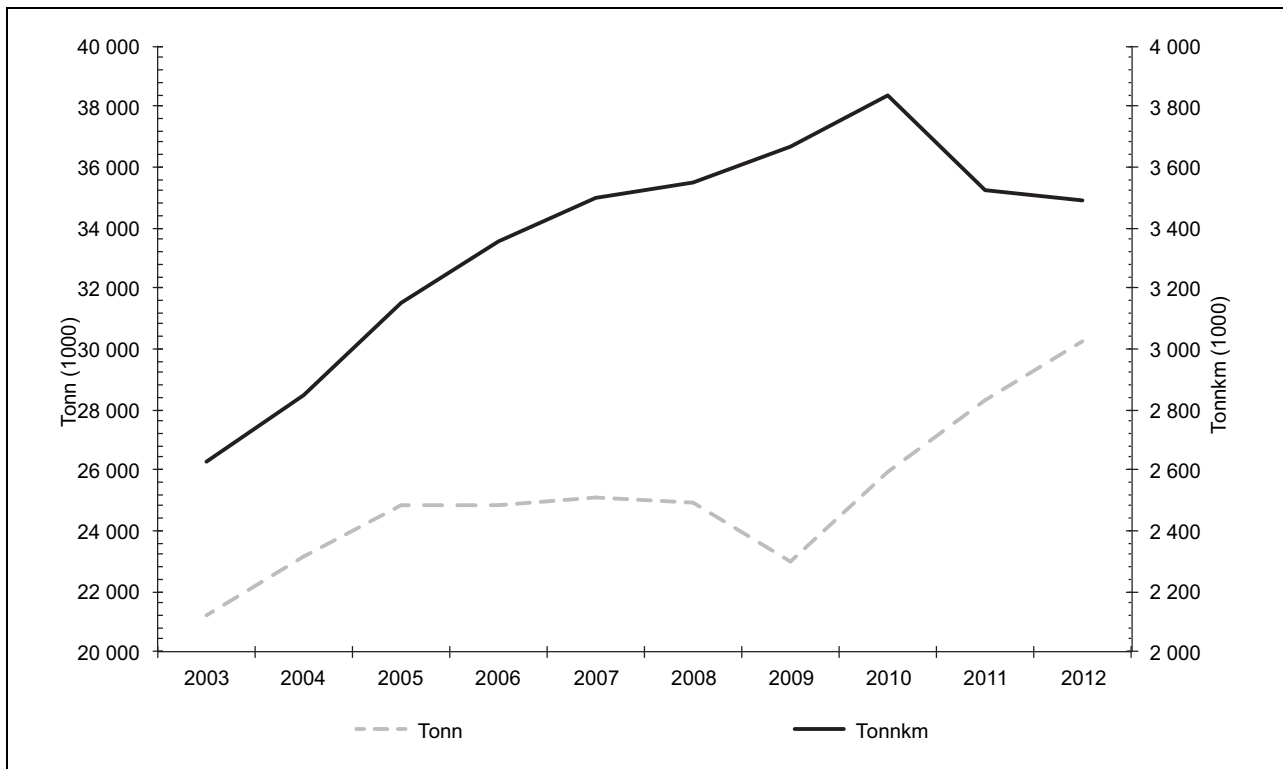
Figur 3.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2003–2012, målt i transportvolum (antall tonn) og transportarbeid (tonnkm.). I de siste ti årene har det vært en vekst i transportarbeidet (tonnkm) på 32,8 pst., mens veksten i transporterte tonn var 42,9 pst. Veksten i antall tonn fra 2009 til 2012 er særlig knyttet til malmtrafikken på Ofotbanen, som står for om lag 2/3 av antall tonn gods på norsk jernbane. Siden Ofotbanen kun er 4 mil lang gir ikke veksten i antall tonn det samme utslaget i transportarbeidet i tonnkm. Tallene for antall tonn i 2012 inneholder også en mer fullstendig rapportering fra andre

godsselskaper med innenlandsk trafikk enn tidligere år.

Strukturen i transportene er svært forskjellig mellom de ulike selskapene. CargoNet AS driver i hovedsak kombitrafikk mellom regionsentra som innebærer at hvert tonn i gjennomsnitt fraktes betydelig lenger enn tilsvarende i de øvrige selskapene. De nye selskapene har satset på masse-gods som malm og tømmer, samt en del annet gods som fraktes over kortere avstander.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen kan skje som planlagt. Etaten skal identifisere, prioritere og gjennomføre tiltak i infrastrukturen og i ruteplanene for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. Jernbaneverket følger opp at togselskapene gjennomfører sin togproduksjon i samsvar med oppsatte ruteplaner. Jernbanenettet har få eller ingen omkjøringsmuligheter når deler av infrastrukturen faller ut. Der det finnes omkjøringsmuligheter har disse en annen standard, f.eks. Rørosbanen som ikke er elektrifisert. Bedre håndtering av sesongvariasjoner (særlig vinterberedskap) og systematisk punktlighetsarbeid i Jernbaneverket og i togselskapene, bidrar til bedre driftsstabilitet. De fleste togforsinkelsene er på inntil ti minutter,



Figur 3.5 Godstrafikk – tonnkilometer og tonn

Kilde: Statistisk sentralbyrå

og det er derfor viktig med tiltak for å redusere slike forsinkelser. Bedre tilgjengelighet med mer effektiv av-/påstigning for togpassasjerene bidrar til mer effektive stasjonsopphold og redusert omfang av små forsinkelser.

Målet for punktlighet er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt på Gardermobanen hvor punktlighetsmålet er 95 pst. Punktligheten regnes som andel tog i rute til endestasjonen. Togene regnes i rute innenfor 3:59 minutter for lokaltog og IC-tog, og 5:59 minutter for andre tog.

Tabell 3.27 Utvikling i driftsstabiliteten

	2008	2009	2010	2011	2012	Første halvår 2013
<i>Punktligheit</i>						
<i>Persontog:</i>						
Nærtrafikk Oslo	85	85	85	88	91	90
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	84	88	89	91	92	91
Gardermobanen/Flytoget	96	94	92	94	96	95
Mellomdistanse	84	82	77	80	84	83
Langdistanse	83	72	80	79	83	81
<i>Godstog:</i>						
CargoNet ¹	77	80	74	78	81	79
Regularitet	98,0	97,9	97,6	97,6	97,8	98,1
Oppetid i infrastrukturen	98,5	98,5	98,4	98,5	98,8	98,7

¹ Punktligheten har tidligere år vært beregnet som et uvektet gjennomsnitt av de ulike banestrekningene, mens tallene nå viser punktligheten for totalt antall godstog.

I perioden 2008–2010 var utviklingen i punktligheten og regulariteten gjennomgående negativ. Det har vært en positiv utvikling i driftsstabiliteten siden høsten 2011 etter en betydelig innsats med fornying av jernbaneinfrastrukturen, særlig på Oslo S og i Oslostunnelen.

Mer ekstremvær med store skader på infrastrukturen og påfølgende driftsavbrudd skaper store problemer med driftsstabiliteten i trafikkavviklingen. Flere omfattende skader på infrastrukturen på grunn av ras og flom i 2011, 2012 og første halvår 2013 har gitt store problemer med forholdsvis lange driftsavbrudd flere steder. Det hadde spesielt store konsekvenser for godstrafikken med mange innstilte tog.

For persontog har punktligheten samlet sett i 2012 og første halvår i 2013 vært på om lag 91 pst. Dette er bedre enn målet. Punktlighetsutviklingen for Gardermobanen er også god med 96 pst. i 2012 og 95 pst. i første halvår 2013.

Regulariteten viser andelen av togene som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet for regularitet er at minst 99,2 pst. av togene skal gå som planlagt. Målet for 2012 var 98,5 pst. I 2013 er målet 99,0 pst. Regulariteten i 2012 var 97,8 pst. I 2012 var det en relativt stor økning av toginnstillinger i hovedsak på grunn av avsporinger som følge av flom og ras. Godstrafikken ble særlig hardt rammet gjennom langvarig stans på Dovrebane og Bergensbanen.

For å nå målet for regulariteten i Nasjonal transportplan 2014–2023 på 99,2 pst. må andelen innstilte tog halveres fra dagens nivå med om lag 20 innstillinger pr. 1 000 togavganger til om lag 10 innstillinger pr. 1 000 togavganger. I dag kjøres det om lag 400 000 togavganger pr. år, og antall innstillinger pr. år må derfor halveres fra om lag 8 000 til om lag 4 000.

Sikkerhet

Det langsiktige målet er at jernbanetransport ikke skal føre til drepte eller alvorlig skadde, eller skade på miljø eller materiell. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det satt et mål om en gjennomsnittlig årlig forbedring på minimum 4,5 pst.

I perioden 1993–2012 var det i gjennomsnitt 5,7 dødsfall i året i ulykker knyttet til jernbanen. Tallet omfatter passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. I 2012 omkom to personer i jernbaneulykker. I første halvår 2013 omkom to personer i ulykker i tilknytning til jernbanen, og i tillegg etterforsker politiet fire dødsfall.

Å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Identifisering av nye risikoforhold, f.eks. knyttet til klimapåvirkning, er viktig. Jernbaneløst har de siste årene lagt stor vekt på å utvikle virksomhetens sikkerhetskultur, noe som bl.a. har resultert i en markant økning i rapporteringen av uønskede hendelser og muligheter til forbedringer. Arbeidet har også bidratt til økt rapportering av mindre uhell og lette skader.

Kundetilfredshet

Togpassasjerenes kundetilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet er viktig. Tilbakemeldingene fra passasjerene gir et bilde av utviklingen i jernbanens omdømme. Departementet har satt krav til kundetilfredshet både for NSB AS og Jernbaneløst. To ganger i året gjennomfører NSB en kundetilfredshetsundersøkelse hvor også Jernbaneløsts leveranser blir målt. Undersøkelsene oppsummeres i en kundetilfredshetsindeks (KTI). Resultatene fra NSBs kundeundersøkelse samvarierer sterkt med driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere innsats for bedre punktlighet, regularitet og oppetid.

For NSB AS er det satt et minimumskrav på 65 av 100 poeng. Resultatet i 2012 ble 66 poeng, som er en liten forbedring fra 2011. Både for lokal- og regiontog er det en positiv utvikling i kundetilfredsheten det siste året. For våren 2013 fikk NSB 69 poeng.

For Jernbaneløst var det satt et mål for 2012 på 69 av 100 poeng. Resultatet ble 73 poeng, som er en forbedring på 5 poeng fra 2011.

I tillegg til NSBs generelle kundetilfredshetsundersøkelse gjennomfører Jernbaneløst og NSB en lokal undersøkelse om trafikkinformasjon på stasjoner i området Stor-Oslo. Jernbaneløst og togselskapene har arbeidet med å forbedre informasjon i avvikssituasjoner de siste årene. Det er innenfor dette området en ser den største forbedringen i tilfredsheten, og det er også her det er størst potensial for ytterligere forbedring. Resultatene fra 2012 viser en forbedring av informasjonen på stasjoner både for lokal- og regiontog. Dette gjelder spesielt utviklingen for informasjon i avvikssituasjoner, noe som skyldes bedre punktlighet, bedre rutiner ved avvikshåndtering og mer effektiv bruk av informasjonsteknologi. Kundetilfredsheten med renhold og vedlikehold på stasjonene har økt fra 2011 til 2012. Tilgjengelighetstiltak på stasjonene og nytt togmateriell

bidrar også til bedre kundetilfredshet og en bedre opplevelse av togtilbudet.

Togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i etatens egen brukerundersøkelse. Siden 2009 har togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket blitt dårligere. Undersøkelser viser at Jernbaneverket har et forbedringspotensial på områder som samarbeid med togselskapene og kundeorientering. Den årlige undersøkelsen ga i 2012 et resultat på 54 poeng, som er noe lavere enn resultatet i 2011. Målet for 2012 var 70 av 100 poeng. Det er etablert faste møter mellom Jernbaneverket og togselskapene med samarbeid som hovedtema. Jernbaneverket har også etablert en kundeansvarsfunksjon som følger opp togselskapene. Det ble etablert en egen enhet for gods-terminaler i 2013.

Miljø og klima

Jernbaneverket prioriterer arbeidet med å beregne og redusere klimagassutslipp. Kilder til direkte klimautslipp er anleggsmaskiner, tjenestereiser og fyringsolje, samt egne dieseldrevne tog. Disse utslippene ligger på om lag 23 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året. I tillegg kommer til dels betydelige indirekte klimautslipp forbundet med utbyggings-, fornyelses- og driftsprosjekter. De indirekte utslippene er vanskelig å beregne på grunn av mangelfull dokumentasjon.

Togselskapenes energiforbruk til togframføring er beregnet å gi et utslipp på om lag 90 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året. Totalt utgjør årlig klimautslipp fra drift av infrastruktur og togframføring i overkant av 113 000 tonn CO₂-ekvivalenter. All elektrisitet til togframføring og drift av infrastruktur i Norge benytter fornybar energi med opprinnelsesgaranti. Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimautslipp fra transportsektoren er å bidra til å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane. Jernbaneverket samarbeider med de andre transportetatene for å dokumentere slike overføringseffekter. I tillegg utvikler Jernbaneverket metoder for å kvantifisere og rapportere klimautslipp i et livsløpsperspektiv.

Jernbaneverket fortsatte i 2012 sitt arbeid med effektiv bruk av energi. Det ble særlig arbeidet med energiøkonomiske tiltak i kontaktledningsanlegg og omformerstasjoner, samt med energiavregningssystemet Erex som bidrar til energiøkonomisk togframføring. Erex er et energiavregningssystem som måler, avregner og fakturerer tog for faktisk elektrisitetsforbruk, også for grensekryssende trafikk. Drift og vedlikehold av infra-

strukturen hadde i 2012 et forbruk på 105 GWh elektrisitet som er marginalt høyere enn i 2011. To viktige årsaker til økningen er økt bruk av sporvekselvarme for å redusere vinterproblemer i sporveksler og økt forbruk på publikumsarealer (belysning og varmekabler). Jernbaneverkets arbeid med energiøkonomisering i 2012 omfattet kartlegging av strømforbruk, regulering og isole-ring av sporvekselvarme, installasjon av varmepumpe, overgang til mer moderne lysteknologi (LED/lysdioder) og tiltak i bygninger.

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å redusere støyplager gjennom avbøtende tiltak. Jernbanen har nådd det nasjonale målet for støy. Nye beregninger viser at om lag 2 000 personer er utsatt for innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB, og at 52 boliger ligger over tiltaksgrensen for støynivå på 42 dB. Jernbaneverket gjennomførte i 2012 støydemper på to bygninger. Etter pålegg fra helseetaten i Bergen ble det også gjennomført støydemper i 10 boliger. I 2012 ble det slipt 270 km skinner og 112 sporveksler. Skinnesliping reduserer støy fra togframføringen samtidig som det reduserer utgifter til drift og vedlikehold og gir togpassasjerene bedre komfort.

Ingen av prosjektene som ble åpnet i 2012 har medført omdisponering av dyrket mark.

Ingen jernbaneprosjekter hadde negative konsekvenser for naturmiljø i 2012. Jernbaneverket fortsetter arbeidet med å kontrollere og redusere den negative påvirkningen på det biologiske mangfoldet fra planlegging, utbygging og drift/vedlikehold. Det er viktig å kartlegge og begrense konflikter mellom jernbanenettet og verdifull natur. Konfliktene skyldes vanligvis bruk av plantevernmidler i terrenget langs jernbanetraseene for vegetasjonskontroll.

I 2012 arbeidet Jernbaneverket med å innarbeide data om verdifulle naturområder i interne databaser for anleggsinformasjon, og det ble jobbet med kartløsning med informasjon om naturverdier på og i tilknytning til Jernbaneverkets grunn. Videre arbeidet etaten med vedlikeholdsplaner for vegetasjonsrydding som ivaretar hensyn til verdifull natur. 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 får redusert verdien vesentlig som følge av nyanlegg.

Jernbaneverket er forsinket i oppfølgingen av «Landsverneplan for jernbanen», som er etatens strategi for vern og istandsetting av nasjonalt viktige kulturminner i jernbanen. I 2012 prioriterte

Jernbaneverket å følge opp museumsjernbanene og delplan om «Fortid på skinner» som er en del av «Landsverneplan for jernbanen».

Dyrepåkjørsler er et problem for togtrafikken. I 2012 ble det påkjørt 1 947 dyr, som er 100 færre enn i 2011. Jernbaneverket har gjennomført ulike forebyggende tiltak, bl.a. vegetasjonsrydding og oppsetting av gjerder på utvalgte strekninger. Samarbeidsprosjekter er videreført. Det er etablert samarbeidsfora med kommuner og andre berørte parter som reindriftsnæringen og sauenæringen for de fleste baneområdene. Jernbaneverket bidrar bl.a. med midler til vegetasjonsrydding, gjerdehold og fóring. Handlingsplanen mot dyrepåkjørsler fra 2011 er under revisjon.

Andre viktige miljøforbedrende tiltak som Jernbaneverket gjennomførte i 2012 er opprydding/oppgradering av dieselanlegg på stasjonene Krossen, Neslandsvatn, Nelaug og Dunderland. Videre ble det ryddet (fjernet gamle tresviller m.m.) langs Bergens- og Nordlandsbanen.

Universell utforming

Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye stasjoner. For eksisterende stasjoner er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved tilpasning av eksisterende infrastruktur er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, topografi mv.

Kravene til «tilgjengelig» er lavere enn kravene til «universell utforming», og «tilgjengelig» er et delmål på vegen mot universell utforming. Universell utforming av stasjoner er delt i to kriterier, ett kriterium for den fysiske utformingen av stasjonen og ett kriterium for universell utforming av informasjonssystemene. Det pågår et utviklingsarbeid for universell utforming av informasjonssystemer.

Nesten 30 pst. av togstasjonene oppfyller kravene til «tilgjengelig», og disse har om lag 50 pst. av persontrafikken. Ved utgangen av 2012 var to stasjoner ansett som universelt utformet for den fysiske utformingen, og i 2013 pågår det tiltak på ytterligere tre stasjoner.

Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013 ¹	Forslag 2014
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 537 978	5 186 700	5 556 900
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	98 465	98 000	112 400
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 662 943	5 261 000	8 559 500
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	389 393	827 000	1 349 000
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	17 585		
Sum kap. 1350		10 706 364	11 372 700	15 577 800

¹ Ved behandlingen av Prop. 149 S/Innst. 470 S (2012–2013) ble bevilgningen på kap. 1350, post 30, økt med 329 mill. kr.

Det foreslås bevilget 15 577,8 mill. kr til Jernbaneverket i 2014. Dette er en økning på 4 205,1 mill. kr eller 37 pst. fra saldert budsjett for 2013. Til post 23 Drift og vedlikehold, foreslås det bevilget 5 556,9 mill. kr, som er en økning på 370,2 mill. kr eller 7,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013. Bevilgningen til vedlikehold øker med 15,3

pst. for å gjennomføre nødvendig fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen foreslås det bevilget 112,4 mill. kr som er en økning på 14,7 pst. fra saldert budsjett 2013.

Til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur, postene 30 og 31, foreslås det bevilget til sammen

9 908,5 mill. kr, som er en økning på om lag 3 820,5 mill. kr eller 62,8 pst. fra saldert budsjett 2013. Til post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 8 559,5 mill. kr, som er en økning på 3 298,5 mill. kr eller 62,7 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013. Til post 31 Nytt dobbeltspor

Oslo-Ski, foreslås det bevilget 1 349 mill. kr til prosjektering av forberedende arbeider til videreføring og med sikte på byggestart på tunnelen i 2014. Den kraftige økningen av investeringene er nødvendig for å gjennomføre de store investeringsprosjektene på InterCity-strekningene.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 3.28 Oppfølging av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017

			(i mill. 2014-kr)		
Kap.	Post	Betegnelse	NTP 2014–2017 årlig snitt	Forslag 2014	Oppf.grad i pst. etter første år ¹
1350		Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold	6 503	5 556,9	21,4
	30	Investeringer i linjen	6 108	8 559,5	35,0
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	3 112	1 349,0	10,8
		Sum kap. 1350	15 723	15 465,4	24,6

¹ Oppf.grad i pst. er regnet på 4-årsrammen 2014–17 i NTP 2014–2023, ikke av gjennomsnittlig årlig ramme.

Oppfølgingen av planrammen for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017 er samlet på 24,6 pst. etter ett år, dvs. om lag på nivå med de årlige gjennomsnittlige rammene for perioden 2014–2017. I 2014 blir det en betydelig overoppfylling av den gjennomsnittlige årlige planrammen på post 30 Investeringer i linjen.

Mål og prioriteringer 2014

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2014 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

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 driftsstabilitet i togtrafikken. Bevilgningene til å videreføre igangsatte og nye investeringer i jernbaneinfrastruktur skal bidra til økt sikkerhet, økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Samferdselsdepartementet prioriterer framdriften i pågående prosjekter:

- nytt og bedre togtilbud på Østlandsområdet – Infrastrukturtiltak knyttet til ruteomleggingen og innfasing av nye tog
- dobbeltspor Langset-Kleverud – Fellesprosjektet Dovrebanen-E6
- dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke
- dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn
- Follobanen – forberedende arbeider med tilrettelegging for byggestart
- modernisering av Trønder-/Meråkerbanen (Hell-Værnes)
- Vossebanen (Ulriken tunnel)
- modernisering av Østfoldbanens østre linje med bygging av EKMTS-signalsystem og oppgradering av stasjoner.

Det er satt av midler til å videreføre av investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter.

Mål- og resultatstyring er det grunnleggende prinsippet i styringen av Jernbaneverket. Det er satt mål for områdene sikkerhet, punktlighet, regularitet og kundetilfredshet. Tabell 3.29 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2014–2023.

Tabell 3.29 Målmatrixe 2014

Parameter	Mål 2014	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>			
Antall drepte siste 5 år	18	15	11
Antall personskader hardt skadd siste 5 år	39	34	26
Antall alvorlige hendelser	17	15	11
<i>Punktlighet</i>			
Oppetid i pst.	99,0	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,0	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>			
NSBs kundeundersøkelse	72	HP	HP
Brukerundersøkelse blant togselskapene	70	HP	HP
Tilgjengelighet	HP	HP	HP
<i>Økonomi</i>			
Fornyelsesgrad i pst. ¹	100	100	100

«HP» – fastsettes i forbindelse med Jernbaneverkets arbeid med Handlingsplan til Nasjonal transportplan 2014–2023.

¹ Fornyelsesgrad er faktisk årlig fornyelse i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2014–2023.

Post 23 Drift og vedlikehold

Betegnelse	(i 1 000 kr)			
	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Endring i pst. 13/14
Drift	3 079 582	3 096 700	3 147 400	1,6
Vedlikehold	2 458 396	2 090 000	2 409 500	15,3
Sum post 23	5 537 978	5 186 700	5 556 900	7,1

Det foreslås bevilget 5 556,9 mill. kr til drift og vedlikehold i 2014 som er en økning på 7,1 pst. fra saldert budsjett 2013. Vedlikeholdet foreslås økt med 15,3 pst. i 2014 for å gjennomføre nødvendig fornyelse av jernbaneinfrastruktur.

Drift

Det foreslås 3 147,4 mill. kr til drift under post 23 Drift og vedlikehold i 2014. Dette er om lag det samme nivået som i Prop. 1 S (2012–2013), justert for en mindre omklassifisering av oppgaver tilsvarende 55 mill. kr fra drift til korrektivt og forebyggende vedlikehold.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring, drift av jernbanens infrastruktur, planleggingsoppgaver, samt tekniske og administrative tjenester og funksjoner. I 2014 prioriteres bl.a. tra-

fikkstyring, vinterdrift, samt plan- og utredningsoppgaver. Drift omfatter også renhold og snørydding på publikumsområdene, samt snørydding i spor, på terminaler og i skiftespor. I tillegg omfattes også teknisk og administrativ støtte, eiendomsforvaltning, strømforsyning, omsetning av elektrisk kraft til togframføring, m.m. Det er viktig å sikre en god trafikkavvikling og bedre service til brukerne av jernbanen. De siste årene har Jernbaneverket styrket vinterdriften med en rekke tiltak, spesielt i Osloområdet. Tiltakene omfatter bl.a. økt beredskap, nye snøryddingsmaskiner og oppgradering av sporvekselvarme. Tiltakene har resultert i en bedre trafikkavvikling de siste vintrene. Beredskapen videreføres vinteren 2013/2014.

Samlet sett er det behov for å modernisere driften, slik at Jernbaneverket blir bedre til å

drifte, vedlikeholde og utvikle det nasjonale jernbanenettet på en god og effektiv måte. Med økt aktivitetsnivå er det også nødvendig å øke satsingen på styring og internkontroll av den samlede virksomheten. Jernbaneverket har iverksatt et arbeid for å styrke økonomistyringen, og innførte fra 1. januar 2013 en ny økonomimodell for å bedre regnskapskvaliteten. Denne videreutvikles utover i 2013. Hensikten er bl.a. å gjøre Jernbaneverket bedre i stand til å måle reell ressursbruk og sørge for en mer effektiv utnyttelse av midlene. Det er etablert et effektiviseringsprogram for støttefunksjoner (økonomi, personal, dokument, IKT, sikkerhet, eiendom og innkjøp). Dette er en del av effektivisering av Jernbaneverkets kjerneprosesser som er å utrede, planlegge og bygge, drifte og vedlikeholde infrastrukturen, fordele infrastrukturkapasitet og styre trafikken.

Oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 innebærer en betydelig aktivitetsøkning innen plan og utredning i tidlig fase. Videre er det bl.a. behov for å styrke ruteplanleggingen, samt planlegging og gjennomføring av investeringsprosjekter og større vedlikeholdstiltak. Det blir behov for å styrke kapasiteten og kompetansen innenfor disse områdene i årene som kommer.

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 nødvendige for publikum. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser (flom, ras, brann, avsporinger m.m.) inngår i drift av infrastrukturen, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje inngår i korrektivt vedlikehold. Nivået på vinterdriften og været påvirker driftsstabiliteten. I 2014 foreslås om lag 1 430 mill. kr til drift av infrastruktur.

Trafikkstyring: omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon. Økt nivå på investeringer og fornyelse fører til behov for økte ressurser, både til ruteplanlegging og trafikkstyring. I 2014 foreslås om lag 610 mill. kr til togledelse, trafikkstyring og kapasitetsfordeling.

Kundeinformasjon og kundeservice: Jernbaneverket har ansvaret for informasjon til kundene på stasjoner og håndterer kundehenvendelser ved avvik som omfattes av Jernbaneverkets Serviceer-

klæring. I 2014 foreslås om lag 40 mill. kr til drift av kundeinformasjon og kundeservice.

Planleggingsoppgaver – utredninger, hovedplaner, FoU o.l.: Dette omfatter oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 og forberedelser til rulleringen av planen. I 2014 foreslås om lag 230 mill. kr til planleggingsoppgaver over post 23 Drift og vedlikehold. De største plan- og utredningsprosjektene i 2014 er:

- Utbyggingsstrategi for IC-prosjektene
- Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo
- Bred samfunnsanalyse av godstrafikk og Utvikling av Alnabru
- Konseptvalgutredning Østfoldbanen østre linje
- Videreføring av planleggingen av Ringeriksbanen
- Videre planlegging av modernisering/elektrifisering av Trønder-/Meråkerbanen

Det pågår også utredninger av bl.a. elektrifisering av øvrige dieselstrekninger, videre utvikling av Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen, Drammen-Kongsberg og Hovedbanen, framtidig materiellbehov og behov for hensettingskapasitet mv.

Utgifter til reguleringsplaner, detaljplaner og byggeplaner for konkrete prosjekter føres på post 30 Investeringer i linjen.

Teknisk og administrativ støtte: Jernbaneverket arbeider med å effektivisere administrative og tekniske støttefunksjoner. Samtidig har det økte aktivitetsnivået innenfor kompetansebygging, fornyelse og investeringer medført økte kostnader på tekniske og administrative områder, herunder kostnader til organisasjonsutvikling, drift og utvikling av IKT-systemer, kontordrift, husleie og energi. I 2014 foreslås om lag 740 mill. kr til teknisk og administrativ støtte.

Norsk jernbaneskole utdanner lokomotivførere, 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. Driftsbudsjettet omfatter hovedsakelig driften av Lokomotivførerutdanningen som er en offentlig fagskole. I tillegg tilbyr skolen kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren. I 2014 foreslås om lag 75 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 2014 foreslås 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 det eksisterende jernbanenettet og trafikkavviklingen. Vedlikeholdet er viktig for å nå målene for driftsstabilitet i form av høy oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg vil ha et mindre behov for akutt feilretting, men fører samtidig til økt anleggsmasse og økt trafikkmengde, som igjen fører til økt ressursbehov for å opprettholde kvalitet og standard.

Jernbaneverket har gjennomført forenklede nytte-/kostnadsanalyser av innsatsen til vedlikehold i perioden 2010–2012 på de ulike banestrekningene. Analysene viser at gjennomført vedlikehold på samtlige strekninger på jernbanenettet var samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregningene tar hensyn til kostnader til drift, vedlikehold, fornyelser og offentlig kjøp av transporttjenester, men reflekterer kun nytte for persontrafikk (passasjerene). Nytt for godstrafikken og samfunnet for øvrig er ikke medregnet.

Det foreslås 2 409,5 mill. kr til vedlikehold i 2014, som er en økning på 319,5 mill. kr eller 15,3 pst. fra saldert budsjett 2013. Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med 360 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 952 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 1 097 mill. kr til fornyelse av anlegg.

Korrektivt vedlikehold

Korrektivt vedlikehold omfatter beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Lav standard på store deler av infrastrukturen med økt feilfrekvens og flere driftsavbrudd etter ras og flom gjør det nødvendig med et relativt høyt aktivitetsnivå og høy beredskap innenfor korrektivt vedlikehold. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt Jernbaneverket kan rykke ut for å rette feil og få trafikken i gang igjen. Økt anleggsmengde (nye anlegg) og høye krav til beredskap for feilretting bidrar til økte utgifter.

Den løpende prioritering og dimensjonering av beredskap innenfor det korrektive vedlikeholdet er avhengig av feilfrekvens i infrastrukturen og omfanget av skader fra f.eks. ras og flom. I den daglige driften prioriteres korrektivt vedlikehold til å rette vesentlige feil i infrastrukturen av hensyn til togframføringen.

Det foreslås 360 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2014.

Forebyggende vedlikehold

Forebyggende vedlikehold omfatter ordinært periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og tiltak for å utbedre forhold som blir oppdaget under disse. Kontrollene er avgjørende for å ha kunnskap om tilstandsutviklingen og for å kunne prioritere og iverksette nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Det forebyggende vedlikeholdet har de siste årene økt for å sikre en høyere oppetid i de områdene hvor infrastrukturen ikke er planlagt fornyet i inneværende planperiode. Forebyggende vedlikehold av bruer prioriteres.

Det foreslås 952 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2014.

Fornyelse

Fornyelse av anlegg bør gjøres når det ikke lenger er lønnsomt å kontrollere og utbedre anleggsdeler eller skifte ut komponenter. Fornyelse omfatter strategiske fornyelser, dvs. større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene, og mindre fornyelser som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan iverksettes. Forebyggende vedlikehold og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for å kunne prioritere fornyelsen riktig. Sikkerheten i infrastrukturen ligger også til grunn for prioriteringer av strategisk fornyelse.

Fornyelsene er det viktigste virkemiddelet for å få bedre driftsstabilitet i trafikkavviklingen på lengre sikt. Det er i dagens infrastruktur store utfordringer knyttet til robusthet i anleggene på grunn av store variasjoner i alder, tilstand, klima og nedbør. I planperioden 2014–2023 er det derfor lagt opp til en betydelig fornyelsesinnsats, slik at de langsiktige målene for god driftsstabilitet kan oppnås.

I 2014 prioriteres underbygningstiltak i begrenset omfang for å få bedre kontroll på problematisk vannføring gjennom bl.a. å skifte ut dreneringsanlegg og stikkrenner. Innsatsen vil i hovedsak rettes inn mot Dovre-, Bergens- og Nordlandsbanen. Videre prioriteres fornyelse av skinner og sviller for å opprettholde sikkerhetsnivået, samt forbedringer på publikumsarealer. I tillegg kommer videreføring av Oslo-prosjektet som bevilges på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Det foreslås 1 097 mill. kr til fornyelse i 2014, som er en økning med om lag 197 mill. kr eller 21,9 pst. fra saldert budsjett 2013. Dette er likevel ikke nok til å ta igjen noe av etterslepet i fornyingsbehovet til infrastrukturen.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 112,4 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2014. Dette er en økning på 14,7 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2013. Det økte aktivitetsnivået i 2014 henger sammen med at det er behov for fornying av infrastrukturen på Gardermobanen. Drift og vedlikehold av Gardermobanen er brukerbetalt med avgifter i henhold til planlagt trafikk. Det ordinære drifts- og vedlikeholdsbehovet er anslått til om lag 90 mill. kr, og fornyingen er anslått til 22 mill. kr i 2014.

Driftsutgifter på Gardermobanen i 2014 er beregnet til 35 mill. kr. Dette inkluderer utgifter til administrasjon, snørydding/vinterberedskap, stasjonsdrift, samt strøm til infrastruktur.

Vedlikehold består av korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying. I 2014 settes det av om lag 15 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 40 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 22 mill. kr til fornying.

Jernbaneinvesteringer

Det foreslås bevilget 9 908,5 mill. kr til jernbaneinvesteringer i 2014 på kap. 1350, postene 30 og 31. Dette er en økning med 3 820,5 mill. kr eller 62,8 pst. fra saldert budsjett 2013.

De enkelte investeringsprosjektene omtales med kostnads- og styringsrammer. Styringsrammene er prosjektenes forventede sluttkostnad på tidspunktet de tas opp til bevilgning, ev. med senere endringer av omfang. Kostnadsrammene er styringsramme med tillegg for nødvendige avsetninger for usikkerhet i prosjektene. Kostnadsrammene er grunnlaget for Stortingets fullmakter til Samferdselsdepartementet til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjektene, jf. fullmaktsvedtak.

Tabell 3.30 Jernbaneinvesteringer på kap. 1350, postene 30 og 31

	(i mill. kr)					
	Kost- nads- ramme	Styrings- ramme	Forbruk t.o.m. 2013	Forslag 2014	Anslag ³ 2015	Rest etter ⁴ 2015
Post 30 Investeringer i Linjen						
<i>Store prosjekter</i>						
Jærbanen – Sandnes-Stavanger	2 577	2 567	2 318	209	40	
Jærbanen – Ganddal godsterminal	759	674	593	52	29	
Nordlandsbanen – Fjernstyring Mosjøen-Bodø	682	647	456			191
Vestfoldbanen – Barkåker-Tønsberg	1 754	1 600	1 287	10	60	243
Vestfoldbanen – Holm-Holmestrand-Nykirke	6 462	5 545	2 349	1 330	1 126	740
Vestfoldbanen – Farriseidet-Porsgrunn	6 998	6 507	765	1 981	1 330	2 431
Dovrebanen – Langset-Kleverud	5 191	4 437	1 859	1 024	1 130	424
Trønder-/Meråkerbanen – Hell-Værnes	713	636	30	154	154	298
Vossebanen – Ulriken tunnel ¹	3 700	3 496	213	590	737	1 956
Østfoldbanen – ERTMS – erfaringsstrekning østre linje	678	633	313	158	189	
Sum Store prosjekter	29 514	26 742	10 183	5 508	4 795	6 283
Planlegging og grunnerverv mv.				120	580	
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell	4 018	3 786	1 798	1 270	358	360
Kapasitetsøkende tiltak				511	700	
Stasjoner og knutepunkter				558	470	
Sikkerhet og miljø				350	380	
Tiltak i Osloområdet – prosjekt Stor-Oslo	2 131		1 834	243	74	
Sum Programområder	6 149	3 786	3 632	2 932	1 982	360
Sum Post 30 Investeringer i linjen	35 663	30 528	13 815	8 560	7 357	6 643
Post 31 Dobbeltspor Oslo-Ski ²	24 656	21 051	1 792	1 349	3 000	14 910
– Hvorav Ski stasjon	563	493	363	129	3	
Sum Jernbaneinvesteringer post 30 og 31	60 319	51 579	15 607	9 909	10 357	21 553

¹ Tallene for Vossebanen – Ulriken består av Bergen – Fløen og Ulriken tunnel. Kostnads- og styringsramme for Bergen-Fløen er foreløpige, mens kostnads- og styringsramme for Ulriken tunnel er kvalitetssikret.

² Post 31 Dobbeltspor Oslo Ski – Ekstern kvalitetssikring, KS2, pågår. Det foreligger derfor ikke kvalitetssikret kostnads- og styringsramme.

³ Anslag for 2015 er foreløpig basert på prosjektenes planlagte framdrift medio 2013 hvor det er lagt til grunn rasjonell prosjektgjennomføring. Anslag for «Planlegging og grunnerverv» og programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet» er basert på NTP 2014–2023.

⁴ Rest etter 2015 er beregnet av «styringsramme» minus «forbruk t.o.m 2013», «forslag 2014» og «anslag for 2015». «Planlegging og grunnerverv» og programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet» er ikke medregnet da restbehovet etter 2015 ikke er definert.

Tiltak for å bedre kostnadsestimering og styring av investeringsprosjektene

Etter pålegg fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket gjennomført en rekke tiltak for å få bedre kontroll over kostnader og bedre planlegging og gjennomføring av prosjekter. Jernbaneverket mener at resultatene av tiltakene vil komme suksessivt med gjennomføring av nye prosjekter. Forbedringene vil være størst på prosjekter som er i tidlig planlegging. Jernbaneverket følger nå opp alle investeringsprosjekter etter de samme prinsipper og samme prosjektmodell. En detaljert prosjektmodell følges med faste sjekkpunkter, og det er innført forbedret endringsstyring i alle prosjekter.

Kravene til planleggingsnivå for de prosjektene som skal prioriteres i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan 2014–2023, er innskjerpet. Jernbaneverket vurderer å forsterke innsatsen i tidlig fase av planleggingen for å få grundigere gjennomgang av teknisk løsning, grunnforhold mv., og for å øke treffsikkerheten og kvaliteten i de tidlige kostnadsoverslagene. Dette vil øke kostnadene til planlegging i tidligfasen, men vil også bidra til reduserte planleggingskostnader i senere faser.

Økt spesifikasjonsgrense for framlegg av prosjekter med kostnadsramme

I Meld. St. 26 (2012–2013) la regjeringen opp til å øke spesifikasjonsgrensen for å omtale veg- og jernbaneprosjekter til 500 mill. kr. For jernbaneprosjekter er gjeldende spesifikasjonsgrense på 50 mill. kr og har vært uendret siden midten av 1990-tallet.

Økt spesifikasjonsgrense innebærer at nye prosjekter med anslått prosjektkostnad under spesifikasjonsgrensen normalt ikke omtales med forslag til kostnadsramme, da disse prosjektene omfattes av fullmakten til å pådra staten forpliktelser for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget. På grunn av det økte aktivitetsnivået og hevingen av spesifikasjonsgrensen for omtale av prosjekter overfor Stortinget, foreslås fullmaktsrammen for gamle og nye forpliktelser økt fra 400 mill. kr til 800 mill. kr i 2014, jf. forslag til romertallsvedtak.

Samferdselsdepartementet legger opp til at den nye spesifikasjonsgrensen først og fremst skal gjelde for nye prosjekter. Enkeltprosjekter som hittil har vært omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, men hvor kostnadsrammen er

lavere enn den nye spesifikasjonsgrensen, vil omtales til prosjektet er avsluttet.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 8 559,5 mill. kr i 2014, som er en økning med 3 298,5 mill. kr eller 62,7 pst. fra saldert budsjett 2013. Samferdselsdepartementet prioriterer å gjennomføre igangsatte prosjekter i 2014. I tillegg prioriteres å videreføre tiltak for bedre togtilbud på Østlandet som er en del av innfasingen av nye tog og ny grunnrute. Det legges også opp til modernisering av Trønder-/Meråkerbanen (Hell-Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel) i 2014.

Omtalen av investeringsforslaget er inndelt i spesifiserte anlegg, planlegging og grunnverv og programområder. Programområdene omfatter Bedre togtilbud i Østlandsområdet, Kapasitetsøkende tiltak, Stasjoner og knutepunkter, Sikkerhet og miljø, samt Oslo-prosjektet – forsert fornying av infrastrukturen i Osloområdet.

Nærmere om prioriteringer av investeringer i linjen

Store prosjekter

Jærbanen – Sandnes-Stavanger

Dobbeltsporet Sandnes-Stavanger er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Det ble tatt i bruk i november 2009 med et midlertidig signal- og sikringsanlegg av typen NSI-63. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for bruk av det midlertidige signalanlegget ut desember 2014.

Med det midlertidige anlegget drives dobbeltsporet som to parallelle enkeltspor. I en normal driftssituasjon har det liten betydning, men dersom et spor må tas ut av drift er det ingen kryssingsmuligheter på strekningen. Dette gir en lite fleksibel driftssituasjon og sterkt redusert kapasitet ved avvik.

Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal inngår i det første avropet på Jernbaneverkets nye rammeavtale for signal- og sikringsanlegg. Det er derfor risiko knyttet til tilpasning av anleggene til norsk regelverk og godkjenningsprosessen med Statens jernbanetilsyn. Dette vil bli håndtert gjennom en detaljert spesifikasjonsperiode og tett oppfølging mot leverandør og i tett dialog med Statens jernbanetilsyn. De fysiske arbeidene starter etter planen i september/oktober 2013. I perioden 22. juni-11. august 2014 er det planlagt å stenge banen for å koble inn det nye anlegget. Nytt sig-

nal- og sikringsanlegg planlegges satt i drift tredje kvartal 2014. Dette vil gi en vesentlig bedre fleksibilitet i trafikkavviklingen på dobbeltsporet og gjør at kapasiteten kan utnyttes som planlagt. Sikringsanlegget er tilpasset for senere implementering av det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System). Hele strekningen fra Ganddal godsterminal til Stavanger får et enhetlig sikringsanlegg og fjernstyring.

Jernbaneverket har gjennomført en usikkerhetsanalyse og gjennomgått kostnader for gjenstående arbeider for både Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal. På denne bakgrunn er styringsrammen for dobbeltsporet justert opp fra 2 535 mill. kr til 2 567 mill. kr. Justeringen inkluderer kostnader for nytt sikringsanlegg, nødvendige endringer i sporet for å koble inn signalanlegget og anskaffelse av fjernstyring. Kostnadsrammen for dobbeltsporet er uendret på 2 577 mill. kr. Prosjektet slutføres i 2015.

Det er risiko knyttet til framdrift da leverandøren har meldt om forsinkelse og tekniske utfordringer knyttet til ferdigstillingen. Det arbeides både hos leverandør og Jernbaneverket med å løse de oppståtte utfordringer. Se også omtale under Programområder – Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell.

Det foreslås 209 mill. kr til prosjektet i 2014.

Jærbanen – Ganddal godsterminal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Den nye godsterminalen på Ganddal ble ferdig og åpnet for drift med manuell togstyring og uten signalanlegg i januar 2008. Nytt signal- og sikringsanlegg for Ganddal godsterminal anskaffes sammen med nytt anlegg for dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Det nye anlegget gjør at terminalen kan driftes mer effektivt og fjernstyres sammen med resten av strekningen Ganddal-Stavanger. På grunnlag av den gjennomførte risikoanalysen for nytt signal- og sikringsanlegg er godsterminalens styringsramme justert opp fra 666 mill. kr til 674 mill. kr, mens kostnadsrammen er uendret på 759 mill. kr. Det er risiko knyttet til tilpasning av anlegget til norsk regelverk og prosessen med godkjenning, jf. omtalen av dobbeltspor Sandnes-Stavanger. Prosjektet planlegges tatt i bruk og slutføres i 2015.

Det foreslås 52 mill. kr til prosjektet i 2014.

Vestfoldbanen – Barkåker-Tønsberg

Nytt dobbeltspor Barkåker-Tønsberg er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Parsellen ble tatt i bruk som planlagt i november 2011 med midlertidig signalanlegg av typen NSI-63 etter dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn. Det midlertidige anlegget gjør at kapasiteten og hastigheten på dobbeltsporet ikke kan utnyttes og gir en lite fleksibel driftssituasjon. Hastigheten er begrenset til 130 km/t, og det er ikke hastighetsovervåking på strekningen.

Prosjektet er delt i to faser. Fase 1 er anlegget som ble tatt i bruk i 2011. Fase 2 omfatter opprusting av Tønsberg stasjon og installasjon av nytt permanent signal- og sikringsanlegg. Fase 2 gjør at dobbeltsporet blir ført helt fram til Tønsberg stasjon og dermed kan utnyttes med full kapasitet og hastighet. Nytt sikringsanlegg planlegges for senere implementering av ERTMS. Jernbaneverket planlegger å installere samme type anlegg på hele strekningen fra Holm til Tønsberg (Holm-Holmestrand-Nykirke, Nykirke kryssingsspor og Barkåker-Tønsberg). Med dette vil Tønsberg stasjon også kunne fjernstyres. Jernbaneverket planlegger å gjennomføre fase 2 etter at prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke er ferdig i 2016/2017.

Hele prosjektet (fase 1 og 2) har en kostnadsramme på 1 754 mill. kr og en styringsramme på 1 600 mill. kr. Ventet sluttkostnad, inkl. nytt permanent signal- og sikringsanlegg, er i samsvar med styringsrammen. Fase 2 av prosjektet er foreløpig kostnadsberegnet til om lag 300 mill. kr, jf. omtale av risiko for nye signal og sikringsanlegg under dobbeltspor Sandnes-Stavanger.

I 2014 er det planlagt å gjennomføre mindre utbedringer i eksisterende infrastruktur på Tønsberg stasjon. Jernbaneverkets dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn gjelder fram til årsskiftet 2015/2016, noe som innebærer at Jernbaneverket må søke Statens jernbanetilsyn om å forlenge dispensasjonen.

Det foreslås 10 mill. kr til prosjektet i 2014.

Vestfoldbanen – Holm-Holmestrand-Nykirke

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke på Vestfoldbanen omfatter 14,1 km dobbeltspor, hvorav 12,3 km er i tunnel. Holmestrand stasjon bygges i fjellet med heis opp til Holmestrandplattået. Stasjonsområdet vil få to spor til plattform og to gjennomgående spor som er tilrettelagt for hastighet inntil 250 km/t. Prosjektet gir økt kapasitet for framføring av tog, slik at rutetilbudet kan

bedres og reisetiden mellom Tønsberg og Drammen/Oslo reduseres.

Anleggsarbeidet startet i juli 2010. Driving av tunnelen pågår og er planlagt ferdig i 2014. Oppstart av de jernbanetekniske arbeidene skjer i andre halvdel av 2014.

En svakhetsone i stasjonshallen er bedre enn forventet slik at omfanget av sikring av fjellet blir mindre enn planlagt. På den andre siden er det avdekt dårligere fjell enn ventet i andre deler av tunnelen, noe som har medført et økt sikringsomfang. Jernbaneverket har gjennomført en risikoanalyse for framdriften på arbeidene med stasjonshallen. Den viser at aktiviteter som tidligere var planlagt gjennomført samtidig, bør gjennomføres hver for seg. Innredningsarbeidene i stasjonshallen vil derfor ta lengre tid enn tidligere planlagt. Prognosen for ferdigstillelse er utsatt fra årsskiftet 2015/2016 til høsten 2016. Prosjektet har en kostnadsramme på 6 462 mill. kr og en styringsramme på 5 545 mill. kr. Kostnadsrammen er økt med 50 mill. kr og styringsrammen er økt med 25 mill. kr som følge av dekning av Jernbaneverkets andel av kostnader for etablering av heis til Holmestrand stasjon. Det er størst risiko knyttet til arbeidsomfanget og koordinering av de arbeidene som skal gjennomføres i stasjonshallen. Prognostisert slutt-kostnad er i henhold til den nye styringsrammen.

Det foreslås 1 330 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Strekningen Farriseidet – Porsgrunn er 22,8 km, og traseen går langs eksisterende E18. Den har sju tunneler som til sammen er 14,5 km. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra 34 minutter til 12–16 minutter, avhengig av den framtidige ruteplanen for Vestfoldbanen. Parsellen legger også til rette for å utvikle et bedre kollektivt tilbringersystem fra Grenlandsområdet til Sandefjord lufthavn, Torp.

Anleggsarbeidene på den første entreprisen – Storberget – startet i august 2012. Dagsone- og tunnelarbeidene er fordelt på fire entrepriser. Det er størst risiko knyttet til geologiske forhold i tunneler og grunnforhold i dagsonene. Prosjektet er planlagt å være ferdig og tatt i bruk sommeren 2018. Prosjektet har en kostnadsramme på 6 998 mill. kr og en styringsramme på 6 507 mill. kr. Prognostisert slutt-kostnad er i henhold til styringsrammen.

Det foreslås 1 981 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Dovrebanen – Langset – Kleverud (Fellesprosjektet E6–Dovrebanen)

Fellesprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Strekningen omfatter 17 km nytt dobbeltspor og 21 km firefelts E6. Det er inngått samarbeidsavtale mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen for å gjennomføre detaljprosjektering og utbygging. Det er etablert en felles prosjektorganisasjon, Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen, for å koordinere av gjennomføringen.

Samlet kostnadsramme for Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen er satt til 10 100 mill. 2011-kr, fordelt med 5 200 mill. kr på E6 og 4 900 mill. kr på Dovrebanen. Omregnet til 2014-kr er Jernbaneverkets andel av kostnadsrammen 5 191 mill. kr og styringsrammen 4 437 mill. kr.

Forberedende arbeider ble satt i gang i 2011, mens selve utbyggingsarbeidene startet våren/sommeren 2012. Etter at veg og jernbane er ferdig, skal det gjennomføres avbøtende tiltak i strandsonen langs Mjøsa. Dette arbeidet er ferdig i 2016.

Bygging av E6 og underbygningen for jernbane er delt inn i tre delparseller. For den sørligste parsellen som omfatter 6,3 km E6 og 5,3 km jernbane, var Alpine Bau entreprenør. Selskapet har gått konkurs. Som følge av konkursen vil hoveddelen av resterende arbeider på entreprisen bli lagt ut på ny konkurranse. Ny entreprenør forventes å ta opp arbeidet på parsellen i løpet av desember 2013. Samtidig er det inngått forhandlinger med de andre entreprenørene som allerede er på anlegget, om å utføre arbeider som er kritiske for sikkerheten på anlegget og framdriften i prosjektet. Det tas sikte på å åpne Dovrebanen som forutsatt i 2015.

Det foreslås 1 024 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Vossebanen Bergen–Arna

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Prosjektet omfatter Bergen stasjon – Fløen og Ulriken tunnel, som til sammen vil gi en betydelig økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling inn og ut av Bergen. To spor gjennom Ulriken gir mulighet for økt frekvens for lokaltogtrafikken til/fra Bergen stasjon, samtidig som kapasiteten for godstrafikken også bedres.

Det er lagt opp til at arbeidene på Bergen stasjon–Fløen og Ulriken tunnel organiseres og gjennomføres i sammenheng. Bakgrunnen for dette er at det planlegges med samtidig utbygging av et

felles signal- og sikringsanlegg på hele streknin-gen.

I 2014 foreslås 590 mill. kr til oppstart av Ulriken tunnel og planlegging av Bergen stasjon-Fløen.

Vossebanen – Ulriken tunnel

Delprosjektet Ulriken tunnel har en total lengde på 10,6 km, hvorav om lag 8 km går i ny tunnel. Prosjektet omfatter driving av et nytt enkelt tunneløp gjennom Ulriken med nærføring til eksisterende tunnel, ombygging av spor og stasjon på Arna, nye broer i Fløen og Ulriken, samt oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel. Dagens tunnel har behov for oppgradering, bl.a. for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet.

Det ble gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet høsten 2012. Kvalitetssikringen har gitt et svært lite usikkerhetsspenn for kostnader, fordi geologien i Ulriken er godt kjent fra eksisterende tunnel. Basert på KS2 er kostnadsrammen for Ulriken tunnel satt til 3 157 mill. kr og styringsrammen 3 003 mill. kr.

Forberedende arbeider startet høsten 2013. Jernbaneverket har vurdert tunnelboring som alternativ til konvensjonell sprengning. Entrepri-sen utlyses høsten 2013 og det vil i konkurransegrunnlaget åpnes for at entreprenør kan velge ønsket drivemetode. Start av arbeidene er planlagt i begynnelsen av 2014. Nye Ulriken tunnel er planlagt å være ferdig og tas i bruk sommeren 2018. Oppgradering av eksisterende tunnel starter etter at togtrafikken er satt over på nye Ulriken tunnel. Denne oppgraderingen er planlagt å være ferdig sommeren 2020.

Vossebanen – Bergen stasjon – Fløen

Prosjektet dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen ble midlertidig stanset i 2010 på grunn av Jernbane-verkets manglende kapasitet innenfor signalfaget, jf. Prop. 125 S (2009–2010), og det er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Prosjektet blir nå sett i sammenheng med planleggingen og gjennomføringen av Ulriken tunnel som anbefalt i KS2.

Fram til tidspunktet da prosjektet ble stanset, ble det gjennomført planlegging og prosjektering, forberedende byggearbeider, bygd ny teknisk bygning for signalanlegg og strømforsyning, bygd nytt spor på deler av godsterminalen og lagt kabelkanaler for flytting av signal i eksisterende Ulriken tunnel. De gjennomførte arbeidene vil inngå i prosjektet når det videreføres. Fram til

2011 var det gjennomført arbeider for om lag 55 mill. kr.

Jernbaneverket gjennomførte en ny usikkerhetsanalyse i mai 2013 som indikerer en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet. I 2010 hadde prosjektet en kostnadsramme på 526 mill. kr og en styringsramme på 477 mill. kr. Jernbaneverket vil foreta en mer detaljert gjennomgang av tekniske løsninger og systemer før ny kostnads- og styringsramme blir lagt fram. I det videre arbeidet vil Jernbaneverket også vurdere nærmere mulighe-ten for å effektivisere tilgangen til anleggsområ-det og om det er mulig å stenge persontrafikken over en lengre periode. Dette kan gi en mer effek-tiv gjennomføring av prosjektet og lavere kostna-der. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag til kostnads- og styringsrammer for Bergen stasjon – Fløen etter denne gjennomgan-gen.

Modernisering og elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen – Hell – Værnes

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er modernise-ring av Trønder- og Meråkerbanen omtalt. Moder-niseringen omfatter elektrifisering av de to banene og nytt dobbeltspor Hell – Værnes. Det er i Nasjonal transportplan avsatt om lag 3,9 mrd. kr til prosjektet og 800 mill. kr i første fireårsperiode. Dobbeltsporet Hell – Værnes er også omtalt i Prop. 156 S (2012–2013) og i Prop. 1 S (2012–2013).

Dobbeltsporet Hell – Værnes omfatter byg-ging av dobbeltspor fra Hell stasjon fram til Værnes holdeplass, inkl. utskifting av Stjørdalselva bru som er fra 1900. Dagens spor og bru tillater ikke høyere hastighet enn 40 km/t. Det nye dob-beltsporet vil øke hastigheten og kapasiteten på togframføringen på Trønderbanen. Prosjektet leg-ger også til rette for bedre utnyttelse av kapasite-ten i Gevingåsen tunnel som åpnet i 2011. Prosjek-tet sees i sammenheng med ombyggingen av Værnes holdeplass, jf. omtale under programområdet «Stasjoner og knutepunkter».

Detaljplan med usikkerhetsanalyse er utarbeidet og reguleringsplan ventes godkjent i 2013. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme når det foreligger godkjent reguleringsplan. Foreløpig kostnadsramme fra detaljplan er 713 mill. kr, og styringsrammen er anslått til 636 mill. kr.

Det foreslås til sammen 154 mill. kr til Hell – Værnes i 2014.

Dersom prosjektet startes opp tidlig i 2014, vil det etter foreliggende planer kunne tas i bruk i 2018 og være ferdig i 2019.

Østfoldbanen – ERTMS – erfaringsstrekning østre linje

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Jernbaneverket bygger 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. Østfoldbanens østre linje er valgt som erfaringsstrekning fordi den ikke er fjernstyrt og har et enkelt trafikkmønster. ERTMS-erfaringsstrekningen skal bl.a. brukes til å teste ut nye operasjonelle regler for togframføring. Erfaringsstrekningen vil vise hvilke konsekvenser ERTMS/ETCS vil få for Jernbaneverket og togselskapene. Hele erfaringsstrekningen planlegges tatt i bruk i 2015.

Samtidig som ERTMS og fjernstyring bygges ut, må det gjennomføres oppgraderinger av stasjonene og vegsikringsanlegg på strekningen. Dette er omtalt under «Stasjoner og knutepunkter». ERTMS, fjernstyringen og oppgraderingene av stasjonene innebærer en betydelig modernisering av Østfoldbanens østre linje.

Jernbaneverket inngikk i november 2011 kontrakt med leverandør for ERTMS og sikringsanlegg på erfaringsstrekningen. Anlegget er nå under prosjektering. Første etappe, strekningen Rakkestad-Sarpsborg, blir installert og satt i drift i 2013.

ERTMS-erfaringsstrekningen har en kostnadsramme på 678 mill. kr og en styringsramme på 633 mill. kr. Rammene inkluderer Jernbaneverkets utgifter til planlegging, prosjektering, utarbeidelse av nye trafikkregler og kravspesifikasjoner for implementering av elektroniske sikringsanlegg. Nye trafikkregler og kravspesifikasjoner vil få anvendelse utover erfaringsstrekningen når ERTMS bygges ut andre steder.

Det er knyttet usikkerhet til å ta i bruk ERTMS signal- og sikringsanlegg siden dette er den første installasjonen i Norge. Videre er det usikkerhet til gjennomføringen av nødvendige stasjonstiltak på østre linje og til koordinering og installasjon av utrustning ombord i togene som skal trafikker 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.

Det foreslås 158 mill. kr til å videreføre av prosjektet i 2014.

Planlegging og grunnerverv

Det foreslås 120 mill. kr til planlegging og grunnerverv i 2014.

InterCity-strategi

Strategien for å utvikle togtilbudet på InterCity-strekningene er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en utbyggingsstrategi for InterCity-strekningene, med sikte på at denne kan legges fram for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2015. Strategien vil bli et underlagsdokument for kommende nasjonale transportplaner, og skal rulleres hvert fjerde år.

Utbyggingsstrategien skal legge til grunn at prosjektene/strekningene skal bygges innenfra og utover. En slik tilnærming vil gi tilbudsforbedringer til flest mulig reisende, samtidig som reisetidsreduksjonene kommer alle de reisende på strekningene til gode. Strekninger med høyest nytte skal bygges først, samtidig som hensynet til effektiv planlegging og utbygging ivaretas. Strategien skal sikre samordning med andre store infrastrukturtiltak, der dette er naturlig.

Utbyggingsstrategien skal legge vekt på lokale planer for by- og tettstedsutviklingen som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Dette gjelder både fortetting av boliger og arbeidsplasser, men også legge til rette for øvrig kollektivtransport, sykling og gange nær knutepunktene.

Full effekt av utbyggingen av InterCity-strekningene vil kreve innsats fra andre aktører, som f. eks. lokale myndigheter og togselskaper. Jernbaneverket skal derfor involvere relevante aktører som kan bidra i arbeidet med utbyggingsstrategien. Dette gjelder særlig togselskapene, og NSB spesielt, med hensyn til investeringer i materiell, arbeid med ruteplaner og mindre tiltak innenfor programområder som er nødvendig for å realisere forbedringene i togtilbudet.

Dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013), og omfatter bygging av omkring 10 km med nytt dobbeltspor og ny stasjon i Moss. Prosjektet er viktig for byutviklingen i Moss. Nytt dobbeltspor er i stor grad planlagt bygd i tunnel. Dette frigjør arealer i dagens jernbanetrase og reduserer både jernbanens barrierevirkning i Moss og støyplager fra togtrafikken. Sandbukta – Moss – Såstad vil bidra

til å ta ut nytten av utbyggingen av Follobanen. Tiltaket er en del av InterCity-utbyggingen.

Programområder

Programområde Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Det foreslås 1 270 mill. kr til programområdet i 2014.

Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker (Vestkorridoren) og dobbeltsporparseller på Vestfoldbanen gir sammen med NSBs innkjøp av 66 nye togsett et grunnlag for betydelige forbedringer i rutetilbudet på Østlandet. For å kunne gjennomføre denne omleggingen er det nødvendig å gjennomføre en rekke tiltak i infrastrukturen.

Dette omfatter bl.a. tiltak for å kunne optimalisere togproduksjonen, som hensetting og vending av tog, forsterking av strømforsyningen for togframføring, tilpassing av plattformer for nye tog og kapasitetsøkende tiltak mellom Oslo S og Lysaker. Infrastrukturtiltakene må samordnes med innfasingen av nytt togmateriell 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 godkjenningssfunksjoner for signalfag. De fleste infrastrukturtiltakene er prosjekter som skal gjennomføres på eller nær trafikert infrastruktur, noe som er svært utfordrende.

Det totale volumet av prosjekter, samordning og behovet for rask planlegging og gjennomføring utgjør en stor risiko for framdrift, plankvalitet, prosjektomfang og prosjektkostnader. Prosjektene er gjennomgått og kvalitetssikret. Det har vært nødvendig å justere omfang og kostnadsanslag for flere av dem. I tillegg har noen prosjekter blitt utsatt/ikke prioritert, og noen nye prosjekter har blitt etablert. Framdriften er meget stram, men de viktigste milepælene ble nådd som planlagt for å implementere nye tog og ruteplan i desember 2012. For å gjennomføre den nye grunnrutemodellen som planlagt i desember 2014, pågår arbeidet med resten av prosjektene, slik at de kan bli ferdige i 2014. Høvik stasjon er det største prosjektet.

Mest kritisk for gjennomføring av grunnruteendringen i desember 2014 er pågående arbeid med godkjenning av det nye signalanlegget som skal benyttes på Høvik, jf. prosjektoamtalen av Sandnes – Stavanger. Jernbaneverkets leverandør har i september 2013 meldt om forsinkelse og tekniske utfordringer knyttet til leveransen. Det

arbeides både hos leverandør og i Jernbaneverket med å løse de oppståtte utfordringer. Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget dersom forsinkelsen påvirker grunnruteendringen i desember 2014.

Nye tiltak i 2014 er bl.a. godstiltak Holmen (ved Drammen), ombygging av Steinberg stasjon (med tilgrensende tiltak), bygging av hensettingskapasitet i Lodalen og tiltak på Sundland. Dette er tiltak som i hovedsak er planlagt å bli ferdig i 2014 med sluttarbeider i 2015. NSBs utløsning av opsjon på ytterligere 16 togsett, i tillegg til de 50 som ble bestilt i 2008, medfører behov for å bygge hensettingsspor i Lodalen og Mysen. Sistnevnte inngår i stasjonstiltak østre linje – ERTMS.

Nedenfor redegjøres det for de større tiltakene innenfor området.

Skien hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og var opprinnelig planlagt ferdig i desember 2015. Jernbaneverket må vurdere det totale behovet for hensettingskapasitet i Skienområdet nærmere, herunder behovet knyttet til intercity-utbyggingen. Prosjektet utsettes til etter 2017. Behovet for hensettingskapasitet som følge av ny grunnrute løses ved å benytte dagens kapasitet på Borgestad. Inntil videre går prosjektet ut av programområdet for bedre togtilbud i Østlandsområdet.

Sundland, sikkerhetstiltak

Det er gjennomført en risikoanalyse for innføring av ruteplan i 2014 og effekt av avbøtende tiltak. Denne analysen har avdekt behov for flere forbedringstiltak på Sundland skifteområde.

Skifteområdet har i dag to sikringsanlegg. Det er store utfordringer knyttet til betjening, drift, vedlikehold og utvidelser av disse. Ett av de eksisterende sikringsanleggene blir bygd om. I tillegg gjøres flere ulike signaltekniske oppgraderinger som til sammen bedrer sikkerheten og driftssituasjonen. Dette er flere enkelttiltak samlet i en felles portefølje. Kostnadsoverslaget for tiltakene summerer seg opp til 61 mill. kr.

Detaljplanlegging av de ulike tiltakene pågår. Enkelte tiltak er utført i 2013 og resten planlegges å være ferdig før ruteendring i desember 2014. Det er gjennomført tiltak for å redusere risikoen for prosjektet totalt sett, men det er risiko for omfangsendringer i prosjekter som krever ombygging i eldre sikringsanlegg.

Det foreslås 48 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Eidsvoll hensetting og Eidsvoll vendespor, fase 2

Prosjektene er delt inn i to faser. Eidsvoll vendespor og hensetting er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Prosjektet skal øke kapasiteten for hensetting av flere og lengre tog på Eidsvoll. Eidsvoll hensetting ble tatt i bruk desember 2012 og er ferdig i 2013.

Fase 2 av prosjektet omfatter bygging av midtstilt vendespor på Eidsvoll stasjon og tilkobling til Dovrebanen. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 156 S (2012–2013).

Jernbaneverket må flytte og forlenge eksisterende vendespor lenger nord for å gi plass til å vende doble togsett. Stasjonen utvides med ett nytt spor til fire gjennomgående spor, hvorav ett blir et gjennomgående spor for godstog fra Hovedbanen til Dovrebanen.

Delen av anlegget som er knyttet til avvikling av ny grunnrute, planlegges tatt i bruk i desember 2014. Øvrige arbeider er ferdige i 2015. Fase 2 har en kostnadsramme på 342 mill. kr og en styringsramme på 289 mill. kr.

Det foreslås 142 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Kongsvinger hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Ved innføring av ny grunnrutemodell og innfasing av NSBs nye tog skal flere og lengre togsett føres til Kongsvinger som endestasjon. Før hensetting og klargjøring av togsettene skal det etableres en driftsbanegård ved Kongsvinger stasjon.

Det er utarbeidet detaljplan for prosjektet ut fra revidert planløsning. Den sikrer nødvendige arealer for hensetting og driftsbanegård for nye tog og omfatter ny atkomst til området utenom Norsenga tømmerterminal. Byggearbeidet startet våren 2013 og er planlagt ferdig i løpet av 2013. Prosjektet har en kostnadsramme på 141 mill. kr og en styringsramme på 129 mill. kr.

Det foreslås 38 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2014.

Høvik vendespor og hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Det er behov for et vende- og hensettingsanlegg vest for Lysaker for å betjene tog som har endepunkt på Lysaker/Stabekk. Prosjektet omfatter i hovedsak å rive eksisterende stasjonsbygning og gangbru, bygge 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.

Drammenbanen er stengt for togtrafikk mellom Stabekk og Sandvika fra april 2013 til november 2014. I tillegg blir strekningen Lysaker-Stabekk stengt fra 15. juni 2014. All togtrafikk mellom Lysaker og Sandvika vil i stengningsperioden bli kjørt via den nye Bærumstunnelen. Hovedarbeidene er planlagt ferdig til ny ruteplan i desember 2014. Etterarbeidene avsluttes i 2015.

Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen og Bærum kommune. Dette innebærer at Statens vegvesen utbedrer rampe, vegbru og kryss, og Bærum kommune gjennomfører tiltak som gjelder vann og avløp i området. Både Statens vegvesen og Bærum kommune har vært involvert i prosjekteringsfasen og skal også bidra i byggeledelsen. Jernbaneverket har koordinert prosjekteringen og fungerer som byggherre for alle tiltak. Fordeling av roller, ansvar og kostnader reguleres i egne avtaler mellom partene.

Prosjektet har nå en kostnadsramme på 683 mill. kr og en styringsramme på 628 mill. kr. Rammene er justert for en omfangsøkning ved at utskifting av signalanlegget på hele strekningen fra Lysaker til Sandvika nå inngår i prosjektet. Dette gir samme type signalanlegg på hele strekningen og medfører betydelige fordeler for drift og vedlikehold av strekningen.

Risikoen i prosjektet er hovedsakelig knyttet til framdrift og tidspunkt for godkjenning av signalanlegg og innføring av akseltellere på strekningen, jf. at leverandøren av sikringsanlegg har meldt om forsinkelser. Ferdigstillelsen er avhengig av at samme type signalanlegg blir godkjent på strekningen Sandnes-Stavanger.

Det foreslås 297 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Stabekk stasjon, undergang

Undergangen på Stabekk stasjon ble stengt i 2013 etter gjennomført tilstandskontroll. Det er vanninntrenging i kulverten og bæreevnen er for svak. Jernbaneverket vurderer om eksisterende kulvert kan oppgraderes eller om det må bygges ny kulvert. I tillegg vil det bli montert heis for å gjøre holdeplassen mer tilgjengelig. Tiltaket gjennomføres i 2014, slik at det kan tas i bruk ved innføring av ny grunnrute.

Det foreslås 55 mill. kr til prosjektet i 2014.

Lillestrøm hensetting

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2012–2013).

Det omfatter bygging av ny driftsbanegård med ett sporområde som skal benyttes av NSB, og ett som skal benyttes av Jernbaneverket. Alle eksisterende spor på området rives og erstattes med nye. Prosjektet er planlagt ferdig i 2014. Kostnadsrammen er på 299 mill. kr og styringsrammen på 274 mill. kr.

Det foreslås 143 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Oslo S – Lysaker – kapasitetsøkende tiltak

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2012–2013).

For å kunne øke antall tog gjennom Oslotunnelen vil det bli gjort en optimalisering av plasseringen av lyssignaler mv. og enkelte endringer i sporplanen på strekningen Oslo S – Lysaker. Prosjektet inneholder bl.a. grensesnitt for sikringsanleggene på stasjonene Lysaker og Skøyen og fjernstyringen av disse. Det tas i bruk variable hastighetssignaler, og sporplanen på Skøyen endres for å øke kapasiteten og forbedre kvaliteten på infrastrukturen (spor). Prosjektet startet i 2012 og er nødvendig for å gjennomføre ny grunnrutemodell. Endringene kan tas i bruk i desember 2014 og ferdigstilles i begynnelsen av 2015. Prosjektet har en kostnadsramme på 92 mill. kr og en styringsramme på 81 mill. kr.

Det foreslås 32 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen

Prosjektene på Eidsvoll og Lillestrøm krever omprogrammering av felles sikringsanlegg på Gardermobanen og nedre del av Hovedbanen. I Prop. 1 S (2012–2013) ble det redegjort for at arbeidet etableres som et eget prosjekt. Siste ombygging og omprogrammering er planlagt tatt i bruk i desember 2014. Framdriften i prosjektet er samkjørt med de øvrige prosjektene på samme strekning. Prosjektet har en kostnadsramme på 379 mill. kr og en styringsramme på 323 mill. kr.

Det foreslås 126 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Steinberg stasjon, plattformer

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) i omtalen av stasjonsstrukturprosjektet.

Steinberg stasjon ble stengt i forbindelse med innføringen av ny grunnrute i 2012. Prosjektet vil legge til rette for at stasjonen kan gjenåpnes for trafikk i desember 2014. Stasjonsprosjektet omfatter bygging av to nye plattformer, overgangsbru og sikkerhetstiltak på planoverganger på Steinberg. I tillegg er det nødvendig å gjennomføre tiltak i spor og sikringsanlegg i Hokksund for å få en mer effektiv togkryssing på stasjonen, samt fjerne en planovergang i Rødgata ved Gullskogen stasjon i Drammen. Hensikten med de to sistnevnte tiltakene er å unngå at tiden det tar å stoppe på Steinberg, påvirker avviklingen av den nye ruteplanen og reisetiden på strekningen. Jernbaneverket vil gjennomføre en trafikksimulering av den detaljerte ruteplanen for å sikre at løsningene er robuste.

Prosjektet planlegges gjennomført med sikte på ruteendring i desember 2014, og tiltakene ferdigstilles i 2015. I sum er kostnadene for tiltakene på Steinberg, Hokksund og Rødgata foreløpig beregnet til om lag 200 mill. kr.

Det foreslås 130 mill. kr til prosjektet i 2014.

Lodalen hensettingsspor

Lodalen hensettingsspor er et nytt tiltak som er resultat av at NSB har bestilt ytterligere 16 nye togsett, i tillegg til de 50 som er bestilt tidligere. Behovet for hensettingskapasitet i Osloområdet øker i 2014 i takt med leveringen av de nye togsettene. Prosjektet omfatter bygging av tre hensettingsplasser for å øke hensettingskapasiteten for nye tog på Østfoldbanen. Jernbaneverket arbeider med detaljplanen som ventes fullført i løpet av 2013. Det er usikkerhet knyttet til kostnadsestimatet og mulig ferdigstillelse som nå er planlagt i midten av 2015, samtidig med at de siste nye togsettene leveres.

Det foreslås 39 mill. kr til prosjektet i 2014.

Holmen, kapasitet gods

Ved innføring av ny grunnrute øker persontrafikken over Drammen stasjon. Dette vil redusere tilgjengelig kapasitet for godstrafikken til Holmen og Brakerøya. Sammen med Drammen havn har Jernbaneverket vurdert å bygge om Holmen, slik at godstogene til/fra Holmen bruker kortere tid ut og inn fra hovedspor. Endelig sporplan/ombygingsbehov fastsettes i 2013 for videre planlegging og med mulig ferdigstillelse i 2014.

Prosjektet er planlagt ferdig i desember 2014, men det er stor risiko for at det tar lengre tid. Konsekvensen er redusert godskapasitet til og fra

Holmen/Brakerøya inntil tiltaket er gjennomført. På grunnlag av en felles utredning med Drammen havn er tiltaket beregnet å koste om lag 200 mill. kr. Jernbaneverket vil legge fram oppdaterte kostnadsestimater, samt forslag til kostnads- og styringsramme for prosjektet, så snart detaljplanprosessen er ferdig.

Det foreslås 140 mill. kr for å videreføre arbeidet med prosjektet i 2014.

Banestrømforsyning, nye tog

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

NSBs nye tog, ny grunnrute og økt trafikk langs intercity-strekningen Skien – Lillehammer medfører behov for å forsterke strømforsyningen for togframføring. Prosjektet omfatter kjøp av fire mobile omformere for nødvendig elektrisk kapasitetsøkning, to i Oslo, en på Vestfoldbanen (Larvik) og en på søndre del av Dovrebanen (Rudshøgda). Tiltakene bidrar til økt kapasitet og økt driftsstabilitet på disse strekningene.

Prosjektet planlegges ferdig i 2014. De to første omformerne (for Oslo) er planlagt å være i full drift fra desember 2013. De to neste omformerne (for Larvik og Rudshøgda) er ferdig i midten av 2014, og avsluttende arbeider vil pågå i 2015. Løsningen er midlertidig. På lengre sikt planlegges det å bygge permanente omformerstasjoner i Oslo, Hamar og Porsgrunn (Solum). De mobile omformerne vil da brukes til beredskap og ved ombygging av eldre omformerstasjoner. Prosjektet en kostnadsramme på 311 mill. kr og en styringsramme på 292 mill. kr.

Det foreslås 67 mill. kr til prosjektet i 2014.

Programområde Kapasitet

Det foreslås avsatt 510,5 mill. kr til programområdet i 2014.

Programområdet omfatter mindre tiltak og mellomstore prosjekter som skal øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Det gjennomføres investerings tiltak 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 (GSM-R) og i IKT-systemer for kjørevegen. Det siste omfatter bl.a. trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, planlegging av sportilgang og videoovervåkning mv.

Knapp kapasitet 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 gi økt tilgang til ressurser og redusere risikoen.

I 2014 prioriteres bl.a. kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen, tiltak for å utbedre GSM-R-nettet, strømforsyningsanlegg, utbedre og operasjonalisere kunde- og trafikkinformasjonsystemer og økt overføringskapasitet i transmisjonsnettet.

Innenfor programområdet foreslås 13,5 mill. kr til støtteordningen for private sidespor mv. i 2014, se egen omtale av støtteordningen under «Andre saker» og «Støtteordninger under Jernbaneverket». Innenfor støtteordningen settes det av 8,5 mill. kr til støtte til å reetablere en flis- og tømmerterminal på Kvam i Gudbrandsdalen, som et ledd i regjeringens tiltak for skog- og trenæringen. I tilknytning til støtteordningen er det en tilsagnsfullmakt. På grunn av økt antall søknader om støtte, foreslås rammen for gamle og nye forpliktelser økt fra 10 mill. kr i 2013 til 20 mill. kr i 2014, jf. forslag til romertallsvedtak.

Dovrebanen – Vålåsjø kryssingsspor

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Sammen med andre kryssingsspor på Dovrebanen vil prosjektet bidra til å øke kapasiteten for godstransport mellom Oslo og Trondheim. Anleggsarbeidet startet sommeren 2010, og kryssingssporet ble satt i drift juni 2013. Det settes av 2 mill. kr til å avslutte prosjektet i 2014.

Tømmerterminaler

Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og omfatter oppgradering av tømmerterminalene på Koppang og Norsenga ved Kongsvinger stasjon. Hensikten er å gi mer effektiv logistikk, og bedre sikkerhet ved terminalene.

På Norsenga ble terminalen tatt i bruk i 2012. I 2013 er det utført kompletterende arbeider. Det vurderes å øke dimensjonerende aksellast på terminalområdet som følge av bruk av større kjøretøy.

For tømmerterminalen på Koppang har det i 2013 pågått behovsavklaringer og arbeid med detaljplan. Arbeid med terminaler på Vestmo og Formofoss er ikke igangsatt i påvente av nytt plangrunnlag.

Det settes av 25 mill. kr i 2014 til å videreutvikle tømmerterminalen på Norsenga.

Ofofbanen – kapasitetsøkende tiltak

Prosjektene ble sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 149 S (2012–2013). Malmselskaperne Luossavaara–Kiirunavaara AB (LKAB) og Northland Resources AB planlegger å øke volumet av malmtransport på Ofofbanen i perioden 2013–2020. For å øke kapasiteten for malmtransporten forlenges to kryssingsspor på henholdsvis Bjørnfjell og Rombak. Videre gjennomføres det tiltak for å forsterke strømforsyningen til togframføringen (ny kraftledning og ny omformer).

Ofofbanen – Straumsnes kryssingsspor

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2009–2010). Kryssingssporet ble bygd i perioden 2009–2011 i henhold til forskutteringsavtale mellom LKAB/MTAS (Malmtransport AS) og Jernbaneverket. Forskutteringsavtalen forutsetter tilbakebetaling i 2014 og 2015, krone for krone og uten renter. Kostnaden utgjør om lag 81 mill. kr.

Det settes i 2014 av 41 mill. kr til tilbakebetaling av forskutteringen.

Ofofbanen – Bjørnfjell og Rombak kryssingsspor

Prosjektene er sist omtalt i Prop. 149 S (2012–2013).

For å kjøre flere lange malmtog på Ofofbanen er det nødvendig å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak, herunder forlenge to kryssingsspor på Bjørnfjell og Rombak. Jernbaneverket har utarbeidet detaljplan for Bjørnfjell og hovedplan for Rombak, samt startet anleggsarbeidene. Målet er å sette i drift Bjørnfjell i 2014 og Rombak i 2015. Jernbaneverket har inngått avtale om anleggsbidrag fra LKAB som finansierer deler av kryssingssporene (30 pst. fra LKAB), jf. Prop. 149 S (2012–2013). Bjørnfjell kryssingsspor har en kostnadsramme på 314 mill. kr og en styringsramme på 271 mill. kr. For Rombak kryssingsspor er det gjennomført hovedplan med en foreløpig kostnadsramme på 323 mill. kr. Detaljplan/byggeplan er under utarbeidelse. Det legges fram endelige kostnads- og styringsrammer når detaljplan foreligger.

I 2014 foreslås det 153 mill. kr til å videreføre anleggsarbeidene på Bjørnfjell og planleggingen og oppstart av anleggsarbeidene på Rombak.

Ofofbanen – Narvikterminalen/Fagerneslinja

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Northland Resources AB planlegger å starte ny malmtransport fra 2013/2014. Det er inngått finansierings- og gjennomføringsavtale mellom Jernbaneverket og Northland Logistics AS. For å håndtere denne trafikken oppgraderes Fagerneslinja til 30 tonns aksellast, og det gjennomføres et forsert vedlikehold. Det gjøres tilpasninger på Narvik containerhavn som blir midlertidig utskippingshavn for Northland Resources.

De planlagte tiltakene har en samlet kostnadsramme på 463 mill. kr og en samlet styringsramme på 408 mill. kr. Jernbaneverkets andel av kostnadene i prosjektet er 161 mill. kr. Det ble bevilget 100 mill. kr i 2012, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012). Northland Resources forskutterer 61 mill. kr i henhold til framdrift, med tilbakebetaling i perioden 2020–2022. Northland Resources finansierer det resterende i form av anleggsbidrag i henhold til den inngåtte avtalen med Jernbaneverket.

Ofofbanen – forsterket strømforsyning

Den planlagte økningen i godstrafikken på Ofofbanen medfører behov for å forsterke banestrømforsyningen på strekningen. Det er derfor planlagt å skifte ut kraftledningen mellom Narvik og Bjørnfjell og anskaffe en midlertidig mobil omformer for kjørestrom.

Utskifting av kraftledningen mellom Narvik og Bjørnfjell har en foreløpig kostnadsramme på 142 mill. kr og styringsramme på 125 mill. kr. Dagens kraftledning har en estimert levetid til om lag 2015. Detaljplanlegging og forberedende arbeider startet i 2013, og anleggsarbeidene starter i 2014. Ny fjernledning er planlagt å kunne tas i bruk i 2015.

For å dekke kapasitetsbehovet for kjørestrom som følge av økt trafikk på Ofofbanen, planlegger Jernbaneverket å anskaffe en mobil statisk omformer for midlertidig elektrisk kapasitetsøkning inntil permanente omformerstasjoner bygges. Mobile omformere vil deretter bli brukt i beredskapssammenheng. Prosjektet har en foreløpig kostnadsramme på 75 mill. kr og en styringsramme på 70 mill. kr.

I 2014 foreslås 114 mill. kr til å forsterke strømforsyningen på Ofofbanen.

Oppgradering av GSM-R og telenettet

Det pågår flere delprosjekter for å oppgradere 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 holder kravene til sikker togradio og kan brukes til moderne IKT-tjenester. Tiltakene bidrar også til driftsstabiliteten i togtrafikken. Delprosjektene omfatter utbedring av radiodekningen, redundant kjernenett, ny funksjonalitet og systemovervåking.

Til sammen foreslås det 88 mill. kr til GSM-R-prosjektene i 2014.

GSM-R – Utbedring av radiodekning: Delprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og omfatter nødvendige utbedringer i GSM-R-dekningen for å tilfredsstille kravene til nødkommunikasjon mellom togleder og togpersonalet. For å sikre dekningen i GSM-R-nettet og redusere problemer med forstyrrelser fra tilgrensende radionettverk, gjennomfører Jernbaneverket en vurdering av nødvendige tiltak, herunder koordinering av tiltak med mobiloperatører, og oppgradering av eksisterende eller bygging av nye basestasjoner for GSM-R.

GSM-R – Redundant kjernenett: Delprosjektet er sist omtalt i Prop. 156 S (2012–2013). GSM-R-nettet er prosjektert og bygd for å overholde strenge krav til oppetid (tilgjengelighet). For å sikre tilgjengelighet og funksjonalitet ved utfall av sentrale deler av nettet, er det nødvendig å etablere en reserveløsning bestående av et såkalt «redundant» kjernenett med en alternativ drifts-sentral. Prosjektet er planlagt ferdig i 2016. Prosjektet har en kostnadsramme på 284 mill. kr og en styringsramme på 271 mill. kr. Teknisk infrastruktur på den alternative drifts-sentralen er ferdig og enkelte delsystemer er tatt i bruk. Det foreslås 56 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

GSM-R – Ny funksjonalitet: Delprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Det omfatter oppgradering av GSM-R-nettets funksjonalitet (bl.a. i togledersystemet), økt kapasitet for nye brukere, økt robusthet, samt tilpassing til oppdaterte internasjonale standarder. Prosjektet har en direkte effekt på GSM-R nettets oppetid/tilgjengelighet og påvirker både sikkerhet og punktlighet i togframføringen. De sentrale systemene oppgraderes gradvis med sikte på en sikker og kostnads-effektiv overgang til neste generasjons togradio-system som Jernbaneverket forventer blir basert på 4G mobilteknologi (LTE). Prosjektet vil pågå i hele GSM-R-nettets levetid og har et foreløpig

anslått behov på om lag 120 mill. kr i perioden 2014–2023, og med et årlig behov på 10–15 mill. kr.

GSM-R – systemovervåking: Delprosjektet omfatter videreutvikling av systemovervåking og støttesystemene på operasjonssenter Marienborg. Prosjektet gir bl.a. raskere lokalisering og retting av feil, og bedre statistikk og statusoversikt for hele telenettet. Dette bidrar til økt oppetid i telenettet og togtrafikken. I 2013 tar Jernbaneverket i bruk et nytt verktøy for radioplanlegging. Prosjektet har en styringsramme på 50 mill. kr og en kostnadsramme på 57 mill. kr, og det foreslås 2 mill. kr til å avslutte prosjektet i 2014.

Programområde Stasjoner og knutepunkter

Det foreslås 558 mill. kr til programområdet i 2014.

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, innfartsparkering, samt samarbeidsprosjekter med kommuner.

I 2014 prioriteres det å videreføre arbeidene på Tverlandet og Værnes holdeplasser og Trondheim stasjon, samt oppfølging av utbyggingen av stasjon på Gardermoen terminal T2 på Oslo lufthavn.

Videre prioriteres å forlenge plattformer, stasjonstiltak for ERTMS – erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje og å videreføre tiltak knyttet til kundeinformasjon.

Tverlandet holdeplass

Prosjektet omfatter etablering av en ny holdeplass med parkeringsareal på Tverlandet sørøst for Bodø. I 2013 er det gjennomført detaljprosjektering, og det planlegges å inngå kontrakt med entreprenør. Anleggsarbeidene skal etter planen være ferdig i løpet av 2014. Holdeplassen planlegges tatt i bruk fra ruteomleggingen i desember 2014.

Det foreslås 10 mill. kr til prosjektet i 2014.

Trondheim stasjon – byggetrinn 1

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Det omfatter nye atkomster 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 planlagt ferdig i 2014. Kostnadsrammen for prosjektet er 281 mill. kr og styringsrammen 251 mill. kr.

Det foreslås 51 mill. kr til å slutføre byggetrinn 1 på Trondheim stasjon i 2014.

Værnes holdeplass

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 156 S (2012–2013). Hensikten med prosjektet er å forbedre atkomsten for togreisende til og fra Trondheim lufthavn, Værnes, og for å kunne ivareta vekst i antall reisende til og fra flyplassen. Prosjektet er samordnet og bygges i sammenheng med Avinors ombygging av terminalen og utbyggingen av flyplassen, samt etableringen av det nye dobbeltsporet Hell-Værnes.

Bygging av prosjektet startet høsten 2013, og tas i bruk i løpet av 2014. Kostnadsrammen er etter utarbeidet detaljplan, 89 mill. kr og styringsrammen 81,4 mill. kr.

Det foreslås 29 mill. kr til prosjektet i 2014.

Gardermoen terminal T2, jernbanestasjon

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

For å møte ventet utvikling i flytrafikken utvides kapasiteten på Oslo lufthavn, Gardermoen i to trinn. Første trinn omfatter bl.a. bygging av ny flyterminal (T2) med ny ankomst/avgangshall vest og ny pir nordøst for Gardermoen jernbanestasjon. Dette innebærer at også jernbanestasjonen må bygges om. Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS har inngått avtale som regulerer ombyggingen og tilpasningene som skal foretas.

Samferdselsdepartementet arbeider med å avklare nærmere finansiering av de avtalte tiltakene. Finansiering og kostnadsdeling mellom Avinor AS/Oslo Lufthavn AS og Jernbaneverket vil bli lagt fram etter at dette er nærmere avklart. Stasjonsdelen planlegges med byggestart i andre halvår 2014 og er planlagt tatt i bruk i 2016.

Det foreslås 46 mill. kr til prosjektet i 2014.

Plattformforlengelser

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Jernbaneinfrastrukturforskriften stiller krav til at av-/påstigning for persontog skal skje til/fra plattform. Enten skal lengden på plattformer samsvare med togets lengde, eller så skal det være innført tiltak slik at av- og påstigning utenfor plattform hindres. Jernbaneverket har hatt dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn, med krav om å gjennomføre tiltak på 140 plattformer i perioden

2009–2019. Denne dispensasjonen er nå opphevet. Jernbaneverket samarbeider med togoperatørene om en ny strategi for nødvendig tilpasning mellom infrastruktur, stasjoner, holdeplasser og togmateriell. Dette strategiarbeidet erstatter tidligere plan for utbedring av resterende plattformer.

I 2013 er plattformforlengelse på Stanghelle, Vaksdal og Bulken stasjoner ferdig og tatt i bruk. I tillegg er avsluttende og kompletterende arbeider gjennomført på alle stasjonene som ble tatt i bruk i forbindelse med ruteomleggingen i desember 2012 og stasjoner hvor fristen for tiltak var i 2012. På Kongsvingerbanen planlegges det å legge til rette for å kjøre doble togsett, og det gjennomføres tiltak på Fetsund og Nerdrum.

Det foreslås 65 mill. kr til plattformforlengelser i 2014.

Stasjonstiltak Østfoldbanenes Østre linje – ERTMS/fjernstyring

Prosjektet er tidligere omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og i Prop. 156 S (2012–2013).

I forbindelse med erfaringsstrekning for ERTMS/ETCS på Østfoldbanens østre linje er det nødvendig å gjennomføre tiltak for å utbedre atkomster og plattformer på stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen, for å ivareta sikkerheten til publikum når strekningen blir fjernstyrt og stasjonene blir ubetjente. 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-erfaringsstrekningen på østre linje.

Prosjektet omfatter ombyggingsarbeider på de fem stasjonene med bl.a. nye tekniske hus, fjerning av midtplattformer, plattformforlengelser og nye plattformer for spor 2. Dessuten vil det bli gjort noen mindre endringer på sporplanen og en generell oppgradering av gammelt spor. Planovergangene som er en del av de tilhørende stasjonsområdene, blir rehabilitert med nye vegsikringsanlegg. Detaljplanleggingen av tiltakene er utført, og det er satt en kostnadsramme på 584 mill. kr og en styringsramme på 499 mill. kr. De fleste stasjonstiltakene må gjennomføres i 2014, og banen stenges i åtte uker sommeren 2014.

Det foreslås 317 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2014.

Kundeinformasjon

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Nytt kundeinformasjonsutstyr omfatter installering eller oppgradering av høyttaleranlegg, monitører, anvisere og ur. Tiltakene prioriteres etter antall reisende på de enkelte stasjonene. Parallelt oppgraderes eller installeres også nødvendig strømforsyning og kommunikasjonsutstyr på stasjoner.

Målet er å gi publikum/passasjerene relevant, oppdatert og universelt utformet informasjon om togtilbudet og trafikkavviklingen og dermed bidra til bedre kundetilfredshet og mer effektiv trafikkavvikling. På stasjoner med høy trafikk vises tog-sammensetningen på skjermene. Dette bidrar til mer effektiv av-/påstigning, mer effektive stasjonsopphold, reduserte forsinkelser og dermed bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

Ved utgangen av 2013 skal 122 av landets 338 stasjoner og holdeplasser, hovedsakelig i Inter-cityområdet, være ferdigbygd med kundeinformasjon. Kostnaden for disse 122 stasjonene er 228 mill. kr. Jernbaneverket har utarbeidet en revidert hovedplan for de resterende stasjonene. 136 stasjoner er prioritert i perioden 2014–2017. Den reviderte hovedplanen omfatter digitale løsninger for å tilfredsstille krav til universell utforming av informasjon.

Det foreslås 10 mill. kr til videreføring av pågående tiltak.

Programområde Sikkerhet og miljø

Det foreslås 350 mill. kr til programområdet Sikkerhet og miljø i 2014, hvorav 115 mill. kr til brannsikring i Oslostunnelen.

Programområdet omfatter tiltak i kjørevegen for å opprettholde/bedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. I programområdet inngår tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljøtiltak. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. En samlet vurdering av risikobildet tilsier å prioritere tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tiltak for rassikring mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

Teknisk trafiksikkerhet

Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav, bl.a. i togframføringsforskriften. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signalanleg-

gene (fjernstyring og togdeteksjon mv.). Dette gjelder bl.a. Rørosbanen og Gjøvik stasjon hvor fristen for å utbedre tiltak er i 2014 og Arendalsbanen med frist første kvartal 2015. Jernbaneverket planlegger og gjennomfører nødvendige tiltak i 2014 og 2015.

Pågående arbeid med å innføre ATC-kryssingsbarrierer videreføres. Dette skal forhindre at tog som kjører ut fra en stasjon skal komme i samme spor som tog som kjører inn til stasjonen. ATC-kryssingsbarriere skal installeres på 33 stasjoner. Arbeidet med kryssingsbarrierer med fullstendig hastighetsovervåkning (F-ATC) på strekningen Asker – Drammen – Gulskogen ble påbegynt i 2012 og videreføres i 2014, og F-ATC på strekningen Oslo S – Strømmen – Lillestrøm påbegynnes i 2014.

Sikring og sanering av planoverganger

Det var ved utgangen av 2012 om lag 3 700 planoverganger på Jernbaneverkets nett, og det planlegges rundt 200 tiltak (sikring eller sanering) i 2013.

Antall planoverganger er mer enn halvert de siste 50 årene ved sanering av planoverganger eller nedlegging av banestrekninger. De siste 10 årene er om lag 850 planoverganger fjernet. Ulykker på planoverganger er en viktig årsak til dødsfall i forbindelse med jernbanedriften. For ytterligere å kunne redusere risiko for ulykker ved planoverganger planlegges det i 2014 flere forskjellige tiltak, f.eks. etablere planskilte kryssinger (kulverter og bruer), sikring/varsling, vegomlegging/utbedring av veg-geometri, holdningsskapende arbeid m.m. Sanering eller sikring av alle planoverganger som er i daglig bruk prioriteres. Ved etablering av de mer kostbare løsningene tilstreber Jernbaneverket kostnadsdeling med eierne av vegen, dvs. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner.

Rassikring

Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras. Dette kan gi økt risiko for ulykker og gir problemer for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Tiltak på eksisterende jernbanenett for å møte klimaendringer omfatter rassikring i form av profilutvidelser, sikring mot steinsprang, flom og løsmasserelaterte skred, drenering, stabilisering av linjen m.m. Videre styrkes overvåking og inspeksjon av terrenget langs banestrekningene og arbeidet med å sette opp flere værstasjoner.

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. Målene med rassikringstiltakene er å redusere risikoen for ulykker i rasutsatte områder og forstyrrelser i togtrafikken.

Tunnelsikkerhet

Tiltakene innfor tunnelsikkerhet er i hovedsak en følge av Jernbaneverkets kartlegginger, risikovurderinger og forskriftskrav, og omfatter tiltak for selvevakuering (f.eks. nødlys og skilting), tiltak for assistert evakuering (f.eks. rømningsutganger) og ulykkesforebyggende tiltak (sikring av kritiske konstruksjoner). Se egen omtale av brannsikring i Oslostunnelen.

Miljøtiltak

Viktige tiltak for å ivareta Jernbaneverkets miljøansvar er å rydde gammel forurensning og avfall, samt fjerne kilder til forurensning. Andre viktige tiltak er å oppgradere tekniske fasiliteter og anlegg i tråd med nye forskriftskrav og beste praksis innen miljøområdet.

Jernbaneverkets handlingsplan mot dyrepåkørsler med tog omfatter vurderinger av aktuelle tiltak mot påkørsler av ulike dyrearter på de mest utsatte banestrekningene. Det viktigste tiltaket mot dyrepåkørsler, vegetasjonsrydding langs toglinjene, dekkes innenfor vedlikehold på post 23. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Jernbaneverket om å opprette et tverrsektorielt råd mot dyrepåkørsler. Rådet skal bestå av samferdsels-, naturforvaltnings-, og dyrehelsemyndigheter og andre aktuelle aktører. Rådet skal bidra til å koordinere arbeidet med å redusere antall påkørsler av hjortevilt, sau og tamrein på veg og bane. Rådet skal fokusere på forebyggende arbeid gjennom å koordinere forebyggende tiltak på et mer overordnet nivå og spre kunnskap om tiltak mot dyrepåkørsler.

Brannsikringstiltak i Oslostunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 149 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2012–2013).

Ved branntilsyn i Oslostunnelen i 2011 fikk Jernbaneverket pålegg om å oppgradere brannsikkerheten i tunnelen. Jernbaneverket gjennomførte en risikoanalyse i 2012 hvor nødvendige tiltak ble identifisert. Arbeidet med tiltakene startet

i 2012. Oslo brann- og redningsetat har fattet vedtak om pålegg om tiltak som må være gjennomført innen 31. desember 2013. Disse tiltakene er:

- Etablere røykventilasjon i tunnelen
- Etablere brannvannforsyning i tunnelen
- Utarbeide kost-/nytteanalyse og framdriftsplan for å legge til rette for rømning i spor (fast underlag i stedet for puk)k)
- Utarbeide kost-/nytteanalyse og framdriftsplan for å etablere nye rømningsveger (Elisenberg stasjon)
- Utarbeide kost-/nytteanalyse og framdriftsplan for å oppgradere informasjons- og ledesystemer.

I Prop. 149 S (2012–2013) ble samlet kostnadsanslag for alle tiltakene opplyst å være 336 mill. kr, og det ble bevilget 206 mill. kr, jf. Innst. 470 S (2012–2013). Videre ble det i 2012 bevilget 60 mill. kr, jf. Prop. 111 S/Innst. 375 S (2011–2012).

Jernbaneverket har gjennomført usikkerhetsanalyse for prosjektet med en anbefalt kostnadsramme på 470 mill. kr og en styringsramme på 400 mill. kr.

Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til at arbeidene med brannvann har blitt mer krevende enn først antatt. I tillegg er arbeidene med kabelanlegg blitt mer omfattende. Det foreslås 115 mill. kr til å avslutte prosjektet i 2014.

Tiltak i Osloområdet – prosjekt – Stor Oslo

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og omfatter fornyelse av kritisk jernbaneinfrastruktur i Osloområdet for å oppnå en god og pålitelig trafikkavvikling. Alle fornyelsesarbeidene på strekningen Lysaker – Etterstad som krever lengre stopp i togtrafikken, ble ferdig i 2012. De resterende arbeidene på denne strekningen blir ferdig i 2013. Tidspunktet for å sette i drift akseltellere er utsatt til etter 2014. Hovedplaner for å utvide prosjektet til Asker, Spikkestad og Lillestrøm ble påbegynt i 2010 og var ferdig i 2012. Detaljplanlegging på strekningene Lysaker – Sandvika og Etterstad – Lillestrøm har pågått i 2013.

Prosjektet omfatter fornyelse av eksisterende infrastruktur i området med størst trafikkbelastning. Det er derfor svært krevende å gjennomføre arbeidene med minst mulig ulempe for trafikkavviklingen. Prosjektet har en kostnadsramme på 2 150 mill. kr. Midler til disse fornyelsene har fram til nå blitt budsjettert på post 30 Investeringer i linjen. Videreføring av fornyingsarbeidet vil bli ført på post 23 Drift og vedlikehold.

Det foreslås 243 mill. kr i 2014 til å følge opp inngåtte kontraktforpliktelser.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Det foreslås bevilget 1 349 mill. kr på post 31 i 2014, hvorav 1 220 mill. kr settes av til prosjektering, grunnverv og forberedende anleggsarbeider av dobbeltsporet, og 129 mill. kr til å bygge hensettingskapasitet ved Ski stasjon i forbindelse med innføring av nytt og bedre togtilbud i Østlandsområdet.

Ski hensetting

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Byggestart var i mai 2012. Første hovedfase av Ski hensetting følger plan om å være ferdig i desember 2014. Prosjektet gjennomføres for å kunne sette i verk bedre togtilbud i Østlandsområdet, og er en del av tiltakene for innfasing av nye tog og ny grunnrute. Prosjektet har en kostnadsramme på 562 mill. kr og styringsramme på 492 mill. kr.

Planleggingen og oppstart av Oslo–Ski

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013).

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) er en viktig forutsetning for å utvikle av et bedre togtilbud til Oslo sør, søndre Akershus og Østfold. Det er også en forutsetning for å kunne satse på økt godstrafikk på bane fra Sverige og Europa. Follobanen vil bidra til et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtrafikksystem i Oslo-regionen. Med Follobanen vil strategien med fire spor innenfor det sentrale Osloområdet på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene kunne fullføres. Follobanen vil kunne bli ett av de største prosjekter som gjennomføres i Norge i perioden 2014–2020.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon med innføring av Follobanen til Oslo S. Strekningsen består av innføring til Oslo S, en 19,5 km lang tunnel og en dagstrekning på 1,5 km mellom tun-

nelen og Ski stasjon. Tunnelen planlegges bygd med to separate løp. Denne løsningen gir bedre tilgjengelighet for effektivt vedlikehold, bedre sikkerhet og høy driftsstabilitet. Østfoldbanens trasé mellom tunnelen og Ski stasjon planlegges lagt 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. I tillegg inngår en omlegging av Østfoldbanens trasé mellom Bekkelaget og Oslo S.

Prosjektet omfatter også en ombygging av Ski stasjon 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 legge til rette 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.

I hovedplanen beregnet Jernbaneverket en foreløpig kostnadsramme på 21,2 mrd. 2010-kr og en styringsramme 18,1 mrd. 2010-kr. Omregnet til 2014-kr er foreløpig kostnadsramme om lag 24,7 mrd. kr, og styringsrammen er om lag 21,1 mrd. kr. Reguleringsplaner for Oppegård og Ski ble vedtatt i 2012, mens reguleringsplanen for Oslo ble godkjent i august 2013. Ekstern kvalitetssikring (KS2) startet opp i september 2013 etter at det forelå godkjente reguleringsplaner for hele strekningen Oslo S – Ski. Dette er senere enn tidligere planlagt. Regjeringen vil komme tilbake med forslag til kostnadsramme for prosjektet når ekstern kvalitetssikring er ferdig, før prosjektet starter opp.

I 2013 er det gjennomført planlegging og forberedende arbeider for innføringen av Follobanen til Oslo S. Foreslått bevilgning i 2014 vil bli brukt til videre prosjektering, forberedende arbeider og eventuell anleggsstart. Med forutsetning om Stortingets godkjenning av kostnadsramme planlegges det anleggsstart i 2014. Prosjektet ventes nå å være ferdig i 2021.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Kjørevegsavgift	31 422	28 300	33 800
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	244 284	247 100	255 800
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	191 615	281 200	291 000
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 408	98 000	112 400
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	53		
16	Refusjon av foreldrepenger	15 968		
17	Refusjon lærlinger	180		
18	Refusjon av sykepenger	33 863		
37	Anleggsbidrag	129 915		
	Sum kap. 4350	735 708	654 600	693 000

Post 01 Kjørevegsavgift

Det foreslås at post 01 Kjørevegsavgift, budsjetteres med 33,8 mill. kr i 2014.

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.

For å beregne en optimal kjørevegsavgift for bruk av jernbanenettet utførte Jernbaneverket høsten 2012 og våren 2013 en analyse basert på marginalkostnaden av vedlikehold på infrastrukturen. Det er lagt ned betydelig tid til å framskaffe og kvalitetssikre både kostnads- og trafikkdata, samt data som skiller de ulike banestrekningene fra hverandre.

Jernbaneverkets analyser vil være et viktig innspill i vurderingene om prisingen av bruk av infrastrukturen. Med bakgrunn i gjennomførte beregninger legges det opp til at kjørevegsavgiften i 2014 for godstog med tillatt aksellast over 25 tonn settes til 3,25 øre pr. brutto tonnkilometer. Kjørevegsavgiften øker med om lag 3,8 pst. fra 2013 til 2014, mens det budsjetteres med en inntektsøkning på om lag 19,4 pst. Dette skyldes at

det i 2014 er forventet økt trafikk av tunge malm-tog på Ofotbanen.

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 255,8 mill. kr på post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. i 2014 som er en videreføring av nivået fra 2013.

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. Inntekten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. På grunn av store variasjoner i strømprisen er anslaget usikkert. Det budsjetteres med 291,0 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 112,4 mill. kr i betaling for bruk av Gardermobanen i 2014. Dette er en

økning på 14,7 pst. fra 2013. Det vises til omtale i kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen. Foreslåtte avgifter for betaling for bruk av

Gardermobanen tar hensyn til forventet trafikkøkning fra 2013 til 2014.

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

Tabell 3.31 Brukeravgifter for Gardermobanen i 2014

	Avgiftssats i 2013	Avgiftssats i 2014	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	17,50	19,60	kr pr. togkm.
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>			
Oslo S Flytogterminalen	116,10	130,00	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	19,50	21,90	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	77,50	86,80	kr pr. togbevegelse

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 529 816	2 921 300	3 047 000
	Sum kap. 1351	2 529 816	2 921 300	3 047 000

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3 047 mill. kr til statlig kjøp av persontransport med tog. Dette er en økning på om lag 125,7 mill. kr eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2013. Økningen har i hovedsak sammenheng med Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB for perioden 2012–2017, herunder innføring av ny grunnrutemodell fra desember 2014 og innføring av nytt togmateriell. Videre inngår kompensasjon for økt CO₂-avgift.

Foreslått bevilgning for 2014 skal dekke togtilbudet som tilbys av NSB AS (om lag 2 946 mill. kr), samt øvrige togtenester som staten kjøper på henholdsvis Bratsbergbanen (om lag 17 mill. kr), Gjøvikbanen (om lag 74 mill. kr), Ofotbanen (om lag 6 mill. kr) og strekningen Oslo-Karlstad-Stockholm (om lag 4 mill. kr). Trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS regulerer all persontrafikk som selskapet tilbyr, med unntak av dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen.

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB Gjøvikbanen AS ble inngått sommeren 2005, etter konkurranse. Avtalen gjelder for perioden

juni 2006-juni 2016. Departementet må innen juni 2014 ta stilling til om opsjonen på å forlenge avtalen med inntil to år skal utløses.

Samferdselsdepartementet inngikk i desember 2011 en trafikkavtale med NSB AS for perioden 2012–2017. Avtalen har en samlet ramme på 15,4 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Avtalen er en nettokontrakt, og 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 å drive forretningsmessig og stimulere til økte trafikkinntekter. I løpet av høsten 2013/våren 2014 skal departementet og NSB AS drøfte innføringen av de siste 16 togsettene av type 75, med sikte på å utarbeide en endring av trafikkavtalen.

Departementet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige inngått trafikkavtale med SJ AB om å videreføre togtilbudet mellom Oslo S og Stockholm C med to daglige avganger i hver retning for perioden desember 2012–desember 2017. I tillegg er det inngått en medfinansieringsavtale

med Hedmark fylkeskommune og Värmlandstrafik AB om tre daglige avganger i hver retning mandag til fredag mellom Karlstad og Oslo S, med bytte av tog til NSBs timeavganger mellom Kongsvinger og Oslo. Avtalen gjelder fra desember 2012 til desember 2018. Videre har Samferdselsdepartementet i samarbeid med Trafikverket inngått trafikkavtale med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofofbanen fra juni 2013 til desember 2018. Togtilbudet innebærer to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Det er knyttet noe usikkerhet til kjøpsbeløpene i de forskjellige avtalene. Årsaken er bl.a. knyttet til prisreguleringer og bonusordninger i avtalene.

Totalt ble det gjennomført om lag 52 mill. togreiser med de togtilbudene staten kjøpte i 2012. Fordelingen går fram av tabell 3.32. Grenseoverskridende trafikk er ikke inkludert på grunn av manglende statistikkgrunnlag.

Tabell 3.32 Reiser fordelt på togtilbud med statlig kjøp i 2012

	Pst. av bevilgning	Pst. av antall togreiser som har benyttet offentlig kjøpt togtransport
Nærtrafikk rundt Oslo	47,5	72,6
Nærtrafikk rundt Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø	13,4	10,7
IC-trafikk, (Lillehammer – Oslo – Skien, Halden – Oslo)	17,2	11,7
Fjerntrafikk, regiontrafikk og matetrafikk	17,1	3,7
Nattog	4,7	1,2
Sum	100,0	100,0

NSB AS leverte i 2012 i henhold til krav om forsinkelsestimer, levert setekapasitet og kundetilfredshetsindeksen (KTI). Dette er nærmere omtalt foran under *Tilstandsvurdering og hovedutfordringer*. I avtalen med NSB Gjøvikbanen AS er det inkludert en ordning for bonus og bøter. Bonus kan oppnås dersom passasjerveksten har vært høyere enn avtalt, og bøter påløper dersom leverandøren innstiller avganger. For 2012 fikk NSB Gjøvikbanen utbetalt 4,4 mill. kr, dette var opp-tjent bonus for økt antall reiser fratrukket bøter for innstilte avganger.

Samferdselsdepartementet inngikk 1. februar 2013 avtale med Flytoget AS om konsesjon for å utføre persontransport med tog som offentlig tjeneste for perioden 2013–2028. Avtalens formål er å formalisere Flytogets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Avtalen sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn timinutters og tjueminutters frekvens til og fra Oslo lufthavn. Det er ikke knyttet økonomisk vederlag til avtalen. Flytoget hadde i 2012 om lag 6 mill. passasjerer.

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 flere forbedringer ble gjennomført fra desember 2012. Om lag 85 pst. av alle togreiser skjer i dag på Østlandet, og det er her jernbanen har sine største fortrinn. Ruteomleggingen vil samlet sett gi forbedringer for de aller fleste av NSBs reisende 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 til annen kollektivtransport. Dette rutetilbudet blir langt enklere å forholde seg til for de reisende med flere antall avganger som er jevnere fordelt utover timen.

Første etappe av ny grunnrute ble iverksatt i desember 2012. I henhold til trafikkavtalen med NSB AS vil andre etappe av ny grunnrute iverkset-

tes desember 2014, da intercity-pendelen Skien – Lillehammer splittes i to pendler; Skien – Eidsvoll og Drammen – Lillehammer. Dette grepet innebærer større robusthet for intercity-trafikken mellom Skien – Lillehammer, samt timefrekvens en lengre del av dagen lørdager og søndager. Endringen sikrer jevn timinutters frekvens på knutepunktene mellom Asker og Lillestrøm dvs. på stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S og Lillestrøm. Drammen vil få en økning fra fire til fem tog i timen mot Oslo.

Lokaltog mellom Asker og Lillestrøm som stopper på alle stasjoner, får kvarters frekvens. I tillegg vil togene fra Moss og Ski forlenges fra Skøyen til Lysaker.

Setekapasiteten i morgenrushet inn til Oslo vil øke med om lag 35 pst. fra nordøst og om lag 24 pst. fra vest sammenliknet med tilbudet før desember 2012. NSB AS har ved utgangen av august 2013 mottatt 42 av i alt 66 nye togsett. Det siste togsettet er planlagt innfaset i mai 2015.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelsen	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013 ¹	Forslag 2014
01	Driftsutgifter	59 061	58 700	59 600
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	20 382	15 000	19 200
Sum kap. 1354		79 443	73 700	78 800

¹ Ved behandlingen av Prop. 149 S/Innst. 470 S (2012–2013) ble bevilgningen på kap. 1354, post 21 økt med 3,7 mill. kr.

Det foreslås bevilget til sammen 78,8 mill. kr til Statens jernbanetilsyn i 2014. Dette er en økning med 5,1 mill. kr eller 6,9 pst. fra saldert budsjett 2013.

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, med unntak av tilsynet med tivoli og fornøylesparker som er underlagt Kommunal- og regionaldepartementet. Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomhet underlagt jernbanelovgivningen og taubane- og tivolilovgivningen. Tilsynets virksomhet finansieres over det ordinære statsbudsjettet, med unntak av tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker som brukerfinansieres med gebyrer.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med om lag 700 offentlige og private virksomheter. På jernbaneområdet er det relativt få, men store virksomheter som er underlagt tilsyn.

Pr. 1. mars 2013 hadde Statens jernbanetilsyn 61 tilsatte.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 59,6 mill. kr.

Statens jernbanetilsyn skal være en pådriver for en sikker og samfunnsnyttig jernbane (her-

under t-bane og sporveier) i tråd med målene for samferdselspolitikken. Videre er tilsynet markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren og fører tilsyn med at aktørene har lik og ikke-diskriminerende tilgang til infrastrukturkapasitet og jernbanerelaterte tjenester. Tilsynet deltar aktivt i internasjonalt arbeid innenfor jernbanesektoren, og det fokuseres på områder med særlig betydning for norsk jernbane innenfor sikkerhet og harmonisering/standardisering. Arbeidet i det europeiske jernbanebyrået ERA er sentralt for å ivareta norske interesser i utviklingen av EU/EØS-regler på jernbaneområdet. Tilsynet håndhever også forordningen om jernbanepassasjerrettigheter i Norge.

Tilsynsvirksomheten viste at det er avvik og svakheter ved sikkerhetsstyringen hos alle jernbanevirksomhetene som ble revidert eller observert i 2012. Tilsynet ga Jernbaneverket fornyet sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter fra 1. juli 2012. Oppfølgingen av sikkerhetsstyringen i Jernbaneverket vil kreve ressurser i tiden framover. Omfanget av saker knyttet til tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og infrastruktur har økt.

Hovedaktivitetene i 2014 vil være knyttet til tilsyn med sikkerhet, regelverksutvikling, utstedelse av lisenser og tillatelser mv.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

Det foreslås bevilget 19,2 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker, som er en økning på 4,2 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Det er budsjettert med 13 mill. kr i brukerfinansiering, jf. kap. 4354, post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker. Det er satt av om lag 6,2 mill. kr til utgifter til myndighetsoppgaver, omstilling og modernisering av tilsynsvirksomheten. Dette er utgifter som ikke skal brukerfinansieres, jf. Finansdepartementets retningslinjer om gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger.

Statens jernbanetilsyn overtok tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det Norske Veritas 1. januar 2012. Tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker gjelder relativt mange virksomheter.

En hovedutfordring for tilsynet er å modernisere regelverket og tilsynsmetodikken og tilpasse driften ved endring fra regimet i Det Norske Veri-

tas til et statlig forvaltningsregime. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet startet tilsynet i 2012 et prosjekt som vurderer framtidig tilsynsmetodikk, regelverk, kompetanse og gebyrstruktur. Overføringen av Taubanetilsynet og Park- og tivolitilsynet har krevd mye ressurser og gjennomgangen av regelverket og tilsynsmetodikken er noe forsinket.

Tilsynsvirksomheten innen taubane, tivoli og fornøyelsesparker har et betydelig rekrutteringsbehov da en stor andel av inspektørene nærmer seg pensjonsalder, og det tar tid å overføre kompetanse fra erfarne medarbeidere til nyansatte. Rekruttering må derfor skje tidligere enn vanlig for å sikre en god kompetanseoverføring.

Hovedaktivitetene i 2014 vil være knyttet til tilsyn, regelverksutvikling, godkjenninger av innretninger til bruk i park- og tivolianlegg, samt driftstillatelser til tau- og kabelbaner.

Statens jernbanetilsyn vil i 2014 være vertskap for den internasjonale taubanekonferansen International Conference of Technical Supervisory Authorities (ITTAB).

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	16 304	15 000	13 000
16	Refusjon av foreldrepenger	434		
18	Refusjon av sykepenger	345		
	Sum kap. 4354	17 083	15 000	13 000

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

I 2014 budsjetteres det med 13 mill. kr i gebyrinntekter for tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker. Dette er en reduksjon med 2 mill. kr eller 13,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2013.

Tilsynsvirksomheten på disse områdene brukerfinansieres. Deler av arbeider har mer karakter av å være forvaltningsoppgaver enn direkte tilsynsoppgaver. Dette omfatter regelverksutvikling,

internasjonalt arbeid mv. og er anslått til om lag 2,5 mill. kr i året. Det vises også til omtale i Prop. 1 LS (2013–2014) Skatter, avgifter og toll 2014.

Videre er det i 2014 utgifter til omstilling og modernisering av tilsynsvirksomheten som er anslått til om lag 3,7 mill. kr. Til sammen er 6,2 mill. kr av utgiftene i 2014 til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker ikke omfattet av gebyrfinansieringen. De konkrete gebyrsatsene for 2014 fastsettes i egen gebyrfor-skrift.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2012	budsjett 2013	Forslag 2014
85	Utbytte		176 000	225 000
	Sum kap. 5611		176 000	225 000

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. For regnskapsåret 2012 ble det i tråd med gjeldende utbyttepolitikk, men begrenset av fri egenkapital, tatt ut et utbytte fra NSB AS på 296 mill. kr, jf. Prop. 149 S/Innst. 470 S (2012–2013). Det ga et utbytte på om lag 40,6 pst.

I Meld. St. 31 (2012–2013) om Verksemda til NSB AS la regjeringen opp til å holde fast ved dagens utbyttepolitikk med å ta ut 50 pst. utbytte av konsernresultatet etter skatt. I 2014 foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 225 mill. kr. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling i 2014.

Andre saker**Samfunnssikkerhet og beredskap**

Jernbaneverket arbeider målrettet med å forebygge uønskede hendelser og for å redusere konsekvensene dersom de likevel skulle oppstå. Prosjektet NIFS (Naturfare, Infrastruktur, Flom og Skred) er et fellesprosjekt mellom Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen. Et delprosjekt er beredskap og krisehåndtering som skal identifisere de overordnede (strategiske) områdene innen beredskap og krisehåndtering som etatene før, under og etter hendelser (ras, skred, flom) må/bør samarbeide om. Prosjektet skal tydeliggjøre roller og ansvar mellom etatene og til øvrige aktører som kommune, politi, fylkeskommune og fylkesmann.

Jernbaneverket deltar i Samferdselsdepartementets prosjektgrupper om samfunnssikkerhet og beredskap, som SOROS (Strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse) og SOBGODS (Sårbarhet og beredskap innen godstransport på veg, sjø og bane). Jernbaneverket arbeider målrettet med forebyggende tiltak. I et samarbeidsprosjekt mellom Trafikverket, Banedanmark og Jernbaneverket blir det prioritert sikringstiltak og planverk for de største godsterminalene i Skandinavia.

På øvingssiden skal det planlegges for sikringstiltak på de største jernbanestasjonene. Det blir tilrettelagt for fullskalaøvelser som vil bidra til å styrke samordning og samarbeid mellom etater, fylkesmenn, kommuner, aktører innen jernbanen og regionale og lokale nødetater. Jernbaneverket vil forbedre oppfølgingen av evalueringsrapporter etter øvelser. Dette vil gi bedre evne og vilje til å klargjøre ansvar, etablere mål og treffe tiltak for å oppnå bedre resultater i et pålitelig transport- og kommunikasjonsnett.

Opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde

Direktiv 2012/34/EU ble vedtatt i EU høsten 2012, og skal være implementert i EU 16. juni 2015. Direktivet er en sammenslåing og omarbeiding av tre direktiver i jernbanepakke I med senere endringer. Disse er allerede implementert i norsk rett. Formålet med direktivet 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. Direktivet inneholder bl.a. bestemmelser om forsterking av rollen og uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet, mer gjennomsluttige adgangsvilkår for jernbanerelaterte tjenester, herunder å lette adgangen til slike tjenester, samt bestemmelser om finansiering av infrastruktur.

Jernbanepakke IV

EU-kommisjonen la frem forslag til rettsakter på jernbaneområdet i begynnelsen av 2013, jernbanepakke IV. Pakken med rettsakter inneholder bl.a. forslag om å åpne for konkurranse for nasjonal passasjertransport med jernbane og krav til obligatorisk bruk av konkurranse ved inngåelse av offentlige tjenestekjøpskontrakter. Videre inneholder pakken forslag om overføring av myndighet fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene til det europeiske jernbanebyrået ERA. Dette gjelder

bl.a. godkjenning av rullende materiell og sertifisering av jernbaneforetak. Rettsaktene er til behandling i Rådet og EU-parlamentet.

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 forvalter kulturhistoriske eiendommer og anlegg i jernbanesektoren basert 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, som forvaltes innenfor Jernbaneverkets ordinære drifts- og vedlikeholdsbudsjett. Dessuten har Riksantikvaren iverksatt fredningsprosesser for ytterligere to baner. Det er Numedalsbanen som forvaltes av Jernbaneverket og har vært midlertidig fredet i flere år, og Rjukanbanen som forvaltes av en egen stiftelse.

Jernbaneverket bruker om lag 15 mill. kr til istandsetting og vedlikehold av museumsbanene i 2013. Om lag 5 mill. kr av dette gis som tilskudd til baner som Jernbaneverket ikke eier.

I tillegg er Jernbaneverket i gang med et systematisk arbeid for å vedlikeholde rallarvegene langs Bergensbanen og Ofotbanen. Forvaltningsplaner for disse anleggene utarbeides, og 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 støtte opp om frivillig innsats for bevaring av kulturminner i jernbanen. I 2013 ble det avsatt 1,1 mill. kr på museets budsjett til denne prosjektstøtten.

Støtte til private sidespor mv.

Samferdselsdepartementet har innført en støtteordning for virksomheter som vil bygge nye eller ta i bruk gamle sidespor på jernbanenettet. Ordningen, som har til formål å få mer godstrafikk på jernbane, administreres av Jernbaneverket. I 2013 ble det avsatt om lag 10 mill. kr til ordningen. Det er forutsatt at tilskudd utbetales etter at tiltakene er gjennomført, og det er derfor en tilsagnsfullmakt knyttet til ordningen. Denne fullmakten foreslås økt fra 2014, jf. omtale under programområde Kapasitet og forslag til romertallsvedtak.

Overføring av gods fra veg til jernbane

En av strategiene for å nå regjeringens mål om et effektivt og miljøvennlig transportsystem er å overføre gods fra veg til bane. For å få et bedre grunnlag for å videreutvikle godstrategien, har Samferdselsdepartementet satt i gang en analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til bane og sjø kan oppnås. Det er lagt opp til at arbeidet avsluttes sommeren 2015. I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til en kapasitetsøkning for godstransport på bane på mellom 20 og 50 pst. gjennom økt strekningskapasitet, økt terminalkapasitet, samt effektiv og konkurransenøytral terminaldrift.

I tillegg arbeides det med forbedret driftsstabilitet. I 2011, 2012 og 2013 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. Den dårlige driftsstabiliteten har gitt store negative konsekvenser for godstrafikken, både økonomisk, markedsmessig og for godsselskaperes/jernbanens omdømme.

Jernbaneverket vil aktivt involvere togselskaperne og godsdistributører i arbeidet med å etablere midlertidige løsninger/aksjonskort for situasjoner hvor enkelte banestrekninger må stenges. Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket vil gjennomføre en felles analyse med sikte på å belyse forholdet mellom kapasitetsutnyttelsen av dagens jernbanenett i forhold til den kvalitet som kan forventes med hensyn til driftsstabilitet.

Klimautfordringer

En stor del av jernbanenettet i Norge følger de store dalførene langs elveløp. Jernbanetraseen krysser systematisk sidevassdragene og er derfor

svært utsatt for flom i disse. Gamle stikkrenner og bruer er ikke dimensjonert for klimaendringene de siste årene, med bl.a. mer intenst regnvær, ofte på begrensede områder. Dette gjør at mindre og mellomstore vassdrag raskt får en høy vannføring, at vannet finner nye leier og samles opp på nye plasser hvor infrastrukturen ikke er dimensjonert for det.

Når sporet settes under vann, mister fyllinger bygd av leire og sand en betydelig del av bæreevnen og stabiliteten. Trafikken må innstilles inntil vannet har trukket seg tilbake og fyllingene har tørket opp. Deretter må sporet ofte pakkes og justeres i flere omganger før det er tilbake til bæreevnen og stabiliteten før flommen.

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å kartlegge nye rasutsatte områder og iverksetter tiltak for å forebygge faren for hendelser. Typiske tiltak er drenering langs spor, rensk og sikring av fjellskjæringer og tunneler, samt forsterkning og plastring av fyllinger. Det arbeides også med noen større tiltak som å bygge rassikringer i form av større voller, overbygg og fangkonstruksjoner. Der Jernbaneverket gjennomfører tiltak, endres dimensjoneringen av stikkrenner og kulverter for å ta høyde for klimaendringene og motvirke konsekvensene av flom og ras.

En betydelig del av Jernbaneverkets innsats gjelder overvåking, kontroll og beredskap for å unngå at det skal skje uønskede hendelser og ulykker i togtrafikken. Jernbaneverket samarbeider med Meteorologisk institutt som lager meteorogrammer og prognoser tilpasset Jernbaneverkets behov. På bakgrunn av prognosene, lokal strekningskunnskap og lokale observasjoner iverksetter Jernbaneverket et gradert beredskapssystem med økt befarings- og kontroller, redusert hastighet og stenging av banestrekninger ved behov.

Periodisert regnskap i Jernbaneverket

Jernbaneverkets interne regnskap føres etter periodiseringsprinsippet og de statlige regnskapsstandardene SRS. Det periodiserte regnskapet er et vedlegg til Jernbaneverkets årsrapport. Periodi-

sert regnskap har de senere årene særlig vært benyttet til intern styring i etaten, men også til den interne rapporteringen. Det er et mål at ledere og medarbeidere med resultatansvar skal kunne bruke det periodiserte regnskapet i den daglige styringen. Sammen med kontantregnskapet skal det periodiserte regnskapet gi god styringsinformasjon.

Bemanning og kompetanseutvikling i Jernbaneverket

Det økte aktivitetsnivået og alderssammensetningen blant fagarbeidere i Jernbaneverket krever en spesiell innsats for å sikre nok og rett kompetanse. Jernbaneverket har i 2012 og 2013 styrket bemanningen innen flere fagområder. Dette vil også fortsette i 2014. Jernbaneverket hadde 3 825 årsverk pr. 1. mars 2013.

Basert på forventet pensjonsalder regner Jernbaneverket med at tallet på fagarbeidere som pensjoneres hvert år øker, fra rundt 55 i 2013 til rundt 80 i 2020. Det innebærer at arbeidet med å øke utdanningen av fagarbeidere innen jernbanefagene må intensiveres for å erstatte de som går av med pensjon. Jernbaneverket har tatt inn 64 lærlinger i 2013 og har satt i gang et arbeid for å se hvordan inntaket kan øke ytterligere i årene framover.

Veksten i investeringene kan gi utfordringer i rekrutteringen av flere typer kompetanse. Det er i dag sterk konkurranse om, og begrenset tilgang på kapasitet og kompetanse både innen planlegging, prosjektering og prosjektledelse. I tillegg må Jernbaneverket videreutvikle sin rolle som byggherre.

Jernbaneverket har igangsatt mange tiltak for å møte aktivitetsveksten. Det er etablert utdanning på universitet og høyskoler. Videre arbeides det med å sikre kompetanse for å kunne møte overgangen til ny teknologi. Jernbaneverket vil i løpet av 2013 revidere sin kompetansestrategi og vurdere nye tiltak både innen utdanning og rekruttering.

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 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
1370	Posttjenester	179 000	353 000	320 000	-9,3
1380	Post- og teletilsynet	192 602	202 300	281 600	39,2
	Sum kategori 22.10	371 602	555 300	601 600	8,3

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
4380	Post- og teletilsynet	161 193	164 400	162 700	-1,0
5618	Aksjer i Posten Norge AS	276 000	217 000	188 000	-13,4
	Sum kategori 22.10	437 193	381 400	350 700	-8,0

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 601,6 mill. kr, en økning på 46,3 mill. kr eller 8,3 pst. fra saldert budsjett 2013.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 320 mill. kr.

For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget i alt 281,6 mill.kr, en økning på 79,3 mill. kr eller 39,2 pst. fra saldert budsjett 2013. Endringen gjelder en ny tilskuddsordning til bredbåndutbygging

som foreslås bevilget med 50 mill. kr, og at bevilgningen til tilskuddsordningen for telesikkerhet og beredskap økes med 31 mill. kr.

Det er foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS på 188 mill. kr i 2014.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende og trygge posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, en konsesjon for Posten Norge AS' samfunnspålagte oppgaver og en avtale med Telenor ASA om å levere 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 tjenestene, sikkerheten i nett og tjenester og å sikre konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette. Konkurransen sikres bl.a. 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 formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og med høy kvalitet. Målet blir i dag i all hovedsak fulgt opp gjennom egen regulering av sektoren, krav i konsesjonen til Posten, bruk av enerettsoverskuddet til å dekke ulønnsomme leveringspliktige tjenester og statlig kjøp av slike tjenester. Gjennom Postens konsesjon fastsettes de samfunnsplågte oppgavene Posten har. 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.

Det primære målet med statens eierskap i Posten er knyttet til selskapets samfunnsoppdrag. Samtidig skal selskapet også sikre en god forvaltning av statens verdier og en god industriell utvikling av selskapet. Dette innebærer at det i tillegg til sektorpolitiske mål også ligger forretningsmessige mål til grunn for statens eierskap. Posten skal drive lønnsomt og må derfor søke effektive løsninger.

Markedene som Posten opererer i, er i kraftig endring. Posten står derfor stadig overfor nye utfordringer og behov for omstilling. Overgang fra brev til elektroniske kommunikasjonsløsninger fører til at brevmengden stadig reduseres. Det ventes fortsatt volumnedgang og prispress innenfor tradisjonell post, samtidig som det blir vanskeligere å finne nye områder for kostnadseffektivisering. Etterspørselen etter pakkeforsendelser og annen logistikkvirksomhet ventes derimot å stabilisere seg framover. Konkurransen innenfor post og logistikk i det norske og nordiske markedet tiltar. Den økonomiske krisen i Europa har påvirket Postens virksomhetsområder negativt de siste årene. Sektoren er preget av ledig kapasitet og sterk konkurranse.

Norden utvikler seg til ett marked på postområdet. 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 samfunnsplågte oppgaver.

En hovedutfordring for departementet som regulator og som forvalter av statens eierskap i Posten er å legge til rette for å opprettholde og videreutvikle rimelige, effektive og framtidsrettede posttjenester av høy kvalitet og å sikre et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester over hele landet.

EUs tredje postdirektiv trådte i kraft 1. januar 2011 og innebærer at eneretten på postområdet ble opphevet i alle 27 medlemsland senest fra 1. januar 2013. For å sikre postsektoren og kundenes stilling i Norge vedtok regjeringen i 2011 å reservere seg mot innlemmingen av dette direktivet i EØS-avtalen. Regjeringen mener at direktivet ikke er egnet til å styrke tilbudet av posttjenester i Norge på grunn av norske geografiske og demografiske forhold. Regjeringen ønsker å opprettholde den nasjonale eneretten for omdeling av brev under 50 g. 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. Sikre elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet er nødvendige og forventes i dagens samfunn. Totalomsetningen for det norske ekomarkedet var 31,5 mrd. kr i 2012. I store deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og for sikre, gode, rimelige og framtidsrettede tjenester. Post- og teletilsynet følger opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og gjennom en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvensressursene. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet. Dette er krevende, bl.a. fordi kostnadene for å bygge ut et tilbud til områder med få brukere er svært mye høyere pr. bruker enn utbyggingskostnaden i områder med flere brukere.

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke elektroniske tjenester. Med en dekningsgrad for husstandene på om lag 99,9 pst. for mobiltelefoni (GSM) og fast og trådløst bredbånd har Norge ett 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. Det foreslås derfor etablert en ny tilskuddsordning for bredbåndsutbygging.

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 vurderes ytterligere tiltak for å redusere.

Utviklingen i teknologi og tjenester i ekomsektoren kan by på utfordringer knyttet til personvern, integritet og konfidensialitet. Det er viktig å håndtere disse utfordringene på en god måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med implementeringen av datalagringsdirektivet. Elektronisk kommunikasjon rutes og lagres i større grad internasjonalt. For å gi brukerne mulighet til å ta mer informerte valg knyttet til personvern, setter ekomloven nå krav til at tilbyderne skal opplyse brukerne dersom norsk intern kommunikasjon sendes via utlandet.

Utviklingen fører også til teknologimessige endringer/tilpasninger i nettene. Telenor ASA har varslet behov for å endre teknologi i fastnettet og erstatte dagens analoge telefoni med løsninger basert på IP-teknologi. Den analoge teknologien er i ferd med å fases ut, og det vil etter hvert være vanskelig å sikre videre drift. Den skal derfor erstattes med IP-teknologi som kan levere flere tjenester og er rimeligere å drifte. Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet følger prosessen tett for å sikre at brukerne får et tilbud som er minst like bra og sikkert som dagens analoge telefonnett.

Resultatrapportering 2012

Posten Norge AS har i løpet av de siste årene gjennomført flere tiltak av forretningsmessig karakter som er i tråd med de eierpolitiske rammene for selskapets virksomhet, jf. Meld. St. 18 (2011–2012) Virksomheten til Posten Norge AS. Et svært viktig tiltak er Postens satsing på lønnsomhetsforbedrende aktiviteter, som de siste årene har gitt en betydelig effektiviseringsgevinst. I tråd

med eiermeldingen kan Posten omdanne inntil 149 postkontor til Post i Butikk og opprette utsalgssteder med et forenklet tjenestetilbud (PiB Enkel). Kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens ekspedisjonsnett ble 1. juli 2012 redusert til kun å gjelde landpostnettet, jf. Prop. 100 L/Innst. 339 L (2011–2012).

Samferdselsdepartementet fastsatte i 2012 en ny konsesjon for Posten Norge AS for perioden 2013–2016. I konsesjonen er det stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering, og 97 pst. skal være framme etter tre dager. Resultatene for 2012 viser at 85,3 pst. av slik brevpost kom fram over natten, mens 99,3 pst. kom fram etter tre dager.

Som et ledd i oppfølgingen av kravene i konsesjonen om framsendingskvalitet offentliggjøres også regionale tall for dette. Utviklingen i 2012 viser at Posten særlig har utfordringer med å oppnå tilfredsstillende kvalitet i Nord-Norge. Dette skyldes bl.a. vanskelige værforhold som påvirker rutegående flytransport.

Mobilteknologi blir en stadig viktigere del av elektronisk kommunikasjon. Antall mobilabonement var mer enn 5,8 mill. i 2012. Antall dedikerte abonnement for mobilt bredbånd var om lag 787 000. Antall dedikerte abonnement for mobilt bredbånd og antall mobilabonement med datapakke økte samlet til 1,38 mill. i 2012 fra 1,2 mill. i 2011. Antall ordinære mobilabonement som aktivt benyttes til mobildatatrafikk økte i 2012 til 58 pst. av totalt antall mobiltelefonabonnement som er en økning på mer enn fire prosentpoeng fra 2011. Det er også sterk vekst i markedet for mobilt bredbånd.

I 2012 var om lag 73 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot Internett. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med 64 pst. fra 2011. 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 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 vises i tabell 3.33.

Tabell 3.33 Dekningsgrad etter type nett

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil (GSM) ¹	99,9	84,7
3G (UMTS) ¹	94,2	34,0
3G (CDMA) ¹	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 / digitalt mottak av NRK	98,0 ² / 100	

¹ Tallene er basert på datasimuleringer. De er derfor usikre, og resultatene er avhengige av hvilke forutsetninger som legges inn i beregningsmodellene. Den reelle flatedekningen for GSM er uendret, men beregnet verdi er lavere enn tidligere angitt pga. endringer i datagrunnlag og beregningsverktøy.

² Målinger og beregninger viser at basisnettet gir en faktisk dekning på nær 98 pst. av husstandene og om lag 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. Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester har bidratt til en utbygging som ligger langt over de konsesjonskravene som ble fastsatt da nettene skulle etableres.

I dag har Telenor ASA, TeliaSonera Norge AS, ICE Norge AS og Mobile Norway AS tillatelser til å bygge ut 3G-nett, og det tilbys mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Disse oppgraderes stadig for å tilby høyere dataoverføringshastigheter.

Det 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.

Både TeliaSonera og Telenor tilbyr mobile bredbåndstjenester i frekvensbåndet omkring 2,6 GHz, basert på teknologien LTE. I Norge blir LTE brukt som teknologi i fjerdegenerasjonsmobilnettet (4G). 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, og båndet er allerede tatt i bruk til dette formålet. Teknologitvillingen har resultert i overskuddsetterspørsel etter disse frekvensene, og forberedelser til auksjon av ledige frekvenser i båndet pågår.

Ved utgangen av 2012 var det mer enn 1,8 mill. faste bredbåndabonnementer for bedrifter og i privatmarkedet, en samlet økning på om lag 68 000

fra 2011. Privatmarkedet står for 93 pst. av abonnementene. Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber og kabelnett i privatmarkedet er nå større enn antall bredbåndsakssesser over telefonlinjer. Ved utgangen av 2012 fordelte abonnementene i privatmarkedet seg med om lag 43 pst. på telefonlinjer (xDSL), 33 pst. på kabel-TV-tilknytninger og i underkant av 22 pst. på fibertilknytninger.

Den digitale dividenden er ressurser som har blitt frigjort fra frekvensbåndene for kringkasting som følge av overgang til digital formidling. 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.

Post- og teletilsynet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, systematisk kartlegging av infrastruktur, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering og øvelser. Formålet med disse aktivitetene er at myndighetene skal være oppdatert på sikkerhetstilstanden i nettene, gjøre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

Forskrift om klassifisering og sikring av anlegg i elektroniske kommunikasjonsnett (klassifiseringsforskriften) trådte i kraft 1. januar 2013. Den setter krav til fysisk sikring av anlegg på bakgrunn av en dokumentert og helhetlig risiko- og sårbarhetsvurdering. Forskriften vil være et viktig verktøy for Post- og teletilsynet i kartlegging og oppfølging av kritisk ekominfrastruktur.

Post- og teletilsynet har i 2012 og 2013 arbeidet videre med tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall m.m. og foretatt en sårbarhetsanalyse av mobilnettene. Tiltakene rettet mot mobilnett og -tjenester gjelder bl.a. forskrift om prioritet i mobilnett, vedtak om å styrke

reservestrømskapasiteten i mobilnettene og krav om konfidensialitetsbeskyttelse i GSM-nettene. I 2012 innhentet og behandlet Post- og teletilsynet seks hendelsesrapporter som følge av utfall hos ekomtilbyderne.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Post- og teletilsynet i 2012 tilskudd til innkjøp av reservemateriell i tilbydernes beredskapslagre. I 2012 ble det også gjennomført en kost-/nyttevurdering av tiltak for å styrke IP- og sambandsinfrastruktur.

For å styrke krisehåndteringen i sektoren og for å bedre samhandlingen med øvrige beredskapsaktører plikter ekomtilbyderne etter regelverket å delta på beredskapsøvelser som arrangeres av myndigheten. I 2012 deltok en rekke tilbydere på to regionale og en nasjonal samøvelse. Post- og teletilsynet har i tillegg utviklet en pilot på et kartbasert system for felles situasjonsoversikt over hendelser i ekomnett og -tjenester, som skal testes og evalueres i 2013/2014.

Mål og prioriteringer

I Meld. St. 18/Innst. 362 S (2011–2012) er rammene for statens eierskap til Posten Norge AS lagt. I meldingen åpnes det for 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 ekspedisjonssteder med et fullstendig tjenestetilbud (postkontor og Post i Butikk) skal opprettholdes på 2011-nivå. Samferdselsdepartementet vil følge opp Postens gjennomføring av disse omdanningene, som ventes å være ferdig i løpet av 2014. For øvrig legges det særlig vekt på å følge opp konsernets lønnsomhet knyttet til økonomisk satsing utenfor dets kjernevirksomhet.

Samferdselsdepartementet har gjennom konsesjonskravene pålagt Posten Norge AS å sørge for effektiv formidling av leveringspliktige posttjenester i hele Norge til rimelige priser og av god kvalitet. I konsesjonen for perioden 2013–2016 opprettholdes strenge krav til tjenestekvalitet. Videre er konsesjonen endret for å ta hensyn til den reduserte plikten til grunnleggende banktjenester som fra 1. juli 2012 kun gjelder for landpostnettet. Post- og teletilsynet fører tilsyn med etterlevelsen av Postens konsesjon.

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 grunn-

leggende banktjenester i landpostnettet. Posten har 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 eneretten fordi den genererer et overskudd som er med på å finansiere deler av ulønnsomheten knyttet til tilbudet av leveringspliktige post- og banktjenester.

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Post- og teletilsynet skal i 2014 følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene. Post- og teletilsynet vil i sitt arbeid med frekvensforvaltningen, bl.a. ved 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, framtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Særlig viktig blir tildelingen av frekvenser i 800 MHz-, 900 MHz- og 1800 MHz-båndene, og oppfølging av disse. Etter den foreløpige tidsplanen vil frekvensressursene tildeles ved auksjon i desember 2013.

Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene. Tilbyderne er pålagt å innfri kravene i klassifiseringsforskriften i 2014. Dette vil bli fulgt opp gjennom tilsyn. Funnene fra sårbarhetsanalyse av mobilnettene og kost-/nyttevurdering av tiltak i sambandsinfrastrukturen, vil bli fulgt opp gjennom tiltak for å bidra til å forebygge utfall. Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene i å håndtere kritiske situasjoner vil bli bedret gjennom øvelser. Gjennom å etablere et beredskapsforum for ekomtilbydere, tar Post- og teletilsynet sikte på både å kunne gi ekomtilbydernes representantene i fylkesberedskapsrådene bedre støtte, og å kunne arbeide med felles beredskapsutfordringer for sektoren.

Prioritet i mobilnettene skal innføres fra 2014. Post- og teletilsynet vil i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap arbeide for å gjøre ordningen kjent og tatt i bruk av virksomheter med beredskapsfunksjon. Erfaring med ordningen vil gjøre det mulig å tilpasse framtidige funksjonelle krav til endrede behov. Tilsynet vil også arbeide for å finne effektive løsninger for for-

valting av register for virksomheter med prioritetsabonnement.

Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internettsikkerhet og -stabilitet, herunder sikring av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser. Post- og teletilsynet arbeider videre med dette i 2014.

Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet skal i forbindelse med implementering av datalagringsdirektivet i norsk rett utarbeide en lovproposisjon som bl.a. foreslår endringer i ekomloven som fastsetter kostnadsfordeling mellom lagringspliktige tilbydere og staten. Det tas sikte på at regelverket for å innføre datalagringsdirektivet i norsk rett vil kunne ferdigstilles og fastsettes fra årsskiftet 2013/2014. Tilbyderne vil få om lag ett år til å etablere ordningen. Dette medfører at lagringsplikten for tilbyderne kan tre i kraft 1. januar 2015. Post- og teletilsynet vil i 2014 prioritere tett oppfølging og tilrettelegging for å etablere datalagringsbasene og tilhørende systemer, samt prosedyren for politiets og Finanstilsynets uthenting av data. Det ventes at EU-kommisjonen vil legge fram et forslag til revisjon av datalagringsdirektivet i 2014/2015. Sam-

ferdselsdepartementet følger utviklingen i EUs arbeid med å revidere direktivet.

EU reviderte lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon høsten 2009. Dette ble delvis gjennomført i norsk rett med virkning fra 1. juli 2013, jf. Prop. 69 L (2012–2013). EFTA/EØS-landene arbeider fortsatt med å oppnå nødvendig tilpasningstekst for deltakelse i det nye EU-organet BEREC som ble opprettet etter revisjonen i 2009.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en lovproposisjon om endringer i ekomloven som gjennomfører resterende endringer fra 2009 så snart forholdet til BEREC er avgjort. EU-kommisjonen har varslet utkast til ny forordning i september 2013 om virkemidler for å fullføre det europeiske felles markedet for elektronisk kommunikasjon. Forordningen kan få stor betydning for ekomreguleringen. Både Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet vil i 2014 prioritere arbeidet med å kartlegge konsekvenser av EUs forslag og å ivareta norske interesser.

Post- og teletilsynet vil fra 2014 få ansvaret for å forvalte en tilskuddsordning for bredbåndsutbygging. Søknader om tilskudd vurderes i samarbeid med fylkeskommunene.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2012	budsjett 2013	
70	Kjøp av post- og banktjenester	179 000	353 000	320 000
	Sum kap. 1370	179 000	353 000	320 000

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 Meld. St. 18/Innst. 362 S (2011–2012) til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert.

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2014 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 gjelder nå kun landpostnettet. Samtidig kan Posten omdanne inntil 149 postkontorer til Post i butikk. Dette vil isolert sett innebære en gradvis nedgang i behovet for å dekke merkostnader til postkontornett/grunnleggende banktjenester.

For 2014 foreslås det å bevilge 320 mill. kr til statlig kjøp. Endelig behov for 2014 vil bli avklart i tråd med etterregningsordningen for statlig kjøp av post- og banktjenester. Tabell 3.34 viser fordelingen av beregningen.

Tabell 3.34 Beregning av behovet for statlig kjøp

	(i mill. kr)
Merkostnader posttjenester	516
Merkostnader postkontornett	35
Grunnleggende banktjenester i landpostnettet	37
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	588
– Enerettsoverskudd	268
Statlig kjøp	320

Volumet i brevtrafikken har falt sterkt de siste årene. Dette skyldes generelt lavere aktivitetsnivå, og fordi kundene går over til rimeligere alternativer som elektronisk post, eFaktura o.l. Samtidig har Posten gjennom flere år gjennomført en betydelig effektivisering, som for 2014 ventes å gi

et enerettsoverskudd som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene. Tabell 3.35 viser de ulønnsomme tjenester som Posten har lagt til grunn inngår i beregningen.

Tabell 3.35 Ulønnsomme tjenester som inngår i de leveringspliktige tjenestene

	(i mill. kr)
Lørdagsomdeling for 100 pst. av husstandene	366
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	140
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	–
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	–
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	10
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	516
Merkostnader postkontornett	35
Grunnleggende banktjenester i landpostnettet	37
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	588

Kap. 4370 Posttjenester

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
70	Tilbakebetaling post- og banktjenester	164 800		
	Sum kap. 4370	164 800		

Post 70 Tilbakebetaling post- og banktjenester

I samsvar med opplegget med en etterregningsmodell for kjøpsordningen ble det i 2012 foretatt en etterregning av det reelle behovet for statlig

kjøp av post- og banktjenester for 2011, jf. Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012–2013). Posten tilbakebetalte 164,8 mill. kr.

Departementet vil komme tilbake til etterregningen for 2012 i forbindelse med nysalderingen av budsjettet for 2013.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
85	Utbytte	276 000	217 000	188 000
	Sum kap. 5618	276 000	217 000	188 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernoverskuddet etter skatt. For regnskapsåret 2012 ble det i 2013 tatt ut et utbytte på 253,5 mill. kr fra Posten, jf. Prop. 149 S/Innst. 470 S (2012–

2013). Dette tilsvarer om lag 63,7 pst. av selskapskonsernresultat etter skatt.

I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Posten på 188 mill. kr i 2014. Endelig utbytte fastsettes på selskaps generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Driftsutgifter	160 092	163 900	160 400
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 648	10 500	12 300
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	21 862	27 900	58 900
71	Tilskudd til bredbåndsutbygging			50 000
	Sum kap. 1380	192 602	202 300	281 600

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 med å utarbeide lov- og forskriftsutkast på post- og ekområdet. Det treffer enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre forestår tilsynet markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekområdet. Tilsynet representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekområdet.

Det foreslås bevilget 160,4 mill. kr, noe som er 3,5 mill. kr lavere enn i saldert budsjett 2013.

Dette skyldes i hovedsak at lønnsutgiftene blir lavere enn det som tidligere er lagt til grunn.

Pr. 1. mars 2013 hadde Post- og teletilsynet 141 tilsatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 12,3 mill. kr, en økning på 1,8 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Bevilgningen skal gå til å oppgradere IT-utstyr og revidert kostnadsmodell (LRIC), garasjetilbygg ved Post- og teletilsynets bygg i Ski og utstyr til frekvenskontroll. Utstyr til frekvenskontroll omfatter bl.a. instrumenter som skal benyttes til tilsynet med frekvensbruken og systemer for å spore opp ulovlige GSM/UMTS-forsterkere. Sistnevnte er et vik-

tig ledd i arbeidet for å unngå forstyrrelser i mobiltelefonnettet.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås bevilget 58,9 mill. kr i tilskudd til telesikkerhet og beredskap for 2014 som er en økning med 31 mill. kr fra saldert budsjett 2013. Økningen vil styrke robustheten og beredskapevnen i ekomnettene.

Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester om tiltak utover hva som kan pålegges tilbyderne med hjemmel i ekomloven uten kompensasjon fra staten.

I henhold til avtalene skal tildelte midler benyttes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak til lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr samt til investeringer i ekominfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveger og bedre håndtering av ev. bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lovpålagte oppgaver.

Mer ekstremvær og ikke minst folks økte avhengighet til elektronisk kommunikasjon gjør at det er behov for å styrke beredskapevnen og øke robustheten i ekomnettene ytterligere. Forslaget om å øke bevilgningen vil gjøre Post- og teletilsynet i stand til å inngå avtaler med ekomtilbyderne om dette. Midlene skal bl.a. brukes til å sikre viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektronisk kommunikasjon, forsterke enkelte utsatte basestasjoner for mobiltelefoni (reservestromforsyning og transmisjon) og utplassere beredskapsmateriell og mobilt transmisjonsutstyr og ekstra fiberkabler på beredskapslagre i alle landets fylker.

Bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Det foreslås å bevilge 50 mill. kr til en ny tilskuddsordning om bredbåndsutbygging.

I 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. Regjeringen har som mål å øke den årlige støtten til minimum 150 mill. kr, jf. Prop. 149 S (2012–2013). I 2013 er det over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett derfor bevilget totalt 150 mill. kr til å bygge ut bredbånd. Fra 2014 vil midler til dette formålet bevilges både over Kommunal- og regionaldepartementets og Samferdselsdepartementets budsjett. Det er lagt opp til å videreføre det samlede bevilgningsnivået fra 2013 til 2014. Tilskuddsordningen vil administreres av Post- og teletilsynet i samarbeid med fylkeskommunene.

Hensikten med den foreslåtte omleggingen er å gjøre fordelingen og bruken av de statlige midlene mer målrettet mot områder uten bredbånddekning, over hele landet.

Formålet med ordningen er å sikre alle husstander et tilbud om bredbånd med grunnleggende god kvalitet. I tillegg kan midlene brukes til å øke kapasiteten og bedre mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer tilfredsstillende. Tilskuddet er tenkt videreført fram til alle husstander har tilbud om bredbånd med grunnleggende god kvalitet.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler til bredbåndprosjekter. Kommunene må søke gjennom fylkeskommunene. Post- og teletilsynet vil i samarbeid med fylkeskommunene vurdere søknadene og tildele midler til det enkelte prosjekt etter nærmere fastsatte kriterier.

Bevilgningen til bredbåndsutbygging inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2012	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014
01	Diverse gebyrer	148 399	154 400	152 700
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	4		
16	Refusjon av foreldrepenger	2 272		
18	Refusjon av sykepenger	1 745		
51	Fra reguleringsfondet	8 773	10 000	10 000
	Sum kap. 4380	161 193	164 400	162 700

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, og kap. 1380, post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging, er også forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen. For å oppfylle kravet om selvfinansiering forutsettes det å budsjettere med midler over post 51 Fra reguleringsfondet, noe som er i tråd med opplegget for en gradvis nedtrapping av reguleringsfondet.

Det er budsjettert med 152,7 mill. kr i gebyrinntekter.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2014 antas inntektene fra ordningen å være 30 mill. kr. Av dette budsjetteres 27 mill. kr på Finansdepartementets kap. 5583 Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser, post 70 Avgift på frekvenser mv.

Gebyr som gjelder de administrative kostnadene ved ordningen, og som er budsjettert til 3 mill. kr i 2014, inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.

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 dekkes uten store gebyrendringer fra år til år. Det ble overført nesten 8,8 mill. kr fra fondet pr. 31. desember 2012, slik at saldoen pr. 1. januar 2013 var om lag 45,6 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 2014 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet.

Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

Den varslede framleggelsen av nytt inntektssystem for fylkeskommunene i kommuneproposisjonen for 2014 er utsatt ett år, og presenteres i kommuneproposisjonen for 2015. En del arbeid er gjennomført, men fremdeles gjenstår det arbeid med delkostnadsnøkkelen bl.a. for lokale ruter. Det har vist seg vanskelig å finne gode, objektive kriterier som fanger opp forskjellene i utgiftene til fylkeskommunene på en god måte. Kommunal- og regionaldepartementet vil i samarbeid med fagmyndighetene sette i gang et prosjekt som særskilt ser på løsninger for båt- og ferjesektoren. For å sikre forutsigbare og stabile inntektsrammer for fylkeskommunene over tid, vil regjeringen derfor vente med å legge fram nytt inntektssystem for fylkeskommunene til det kan foretas en helhetlig omlegging.

Regjeringen foreslår å øke i CO₂-avgiften på mineralolje og gass fra om lag 230 til om lag 330 kr pr. tonn fra 1. januar 2014, jf. Prop. 1 LS (2013–2014) Skatter, avgifter og toll 2014. Autodiesel er holdt utenfor denne økningen. Fylkeskommunene foreslås kompensert med 42 mill. kr over rammetilskuddet. Fordelingen av kompensasjonen til fylkeskommunene for økningen i CO₂-avgift vil skje etter en særskilt fordeling, og ikke etter fordelingsnøkkelen for fylkeskommunene. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2013–2014) fra Kommunal- og regionaldepartementet (Grønt hefte).

Flere tilskuddsordninger over Samferdselsdepartementets budsjett er rettet mot fylkeskommunene. Regjeringen foreslår å styrke rammetilskuddet til fylkeskommunene med 500 mill. kr, som kan nyttes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Midlene foreslås fordelt mellom fylkeskommunene ut fra kartlagt forfall i den enkelte fylkeskommune. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2013–2014) fra Kommunal- og regionaldepartementet, (Grønt hefte). Som følge av forslaget om å styrke rammetilskuddet vil rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene avvikes, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Staten vil oppfylle forpliktelsene for investeringsrammene i perioden 2010–2013, men det vil ikke bli lagt inn kompensasjon for nye investeringsram-

mer etter 2013. For omtale av tilskudd til skredsikring på fylkesveger vises det til programkategori 21.30 Vegformål.

Investeringsmidlene og styrkingen av frie inntekter med 1 mrd. kr i 2010 (forvaltningsreformen) ble fordelt på grunnlag av vegstandard, veglengde, innbyggertall og bindinger knyttet til investeringsprosjekter som var igangsatt da ansvaret for store deler av det øvrige riksvegnettet ble overført fylkeskommunene. I tillegg er om lag 200 mill. kr av rammen til investeringer fordelt skjønnsmessig. Siden bindingene på investeringsprosjektene utløper i 2013, vil midlene i 2014 bli fordelt etter veglengde vektet med 50 pst. og innbyggertall vektet med 50 pst. Det vises til Prop. 146 S/Innst. 500 S (2012–2013) Kommuneproposisjonen 2014.

For omtale av tilskudd til tilgjengelighetstiltak i kommuner og fylkeskommuner, samt ulike tilskuddsordninger for lokal kollektivtransport, vises det til programkategori 21.40 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Riksvegferjesambandet Volda-Folkestad i Møre og Romsdal ble omklassifisert til fylkesvegferjesamband i 2013. Ventet tilskuddsbehov i sambandet er 28,8 mill. kr. Regjeringen foreslår at rammetilskuddet til fylkeskommunene blir økt med tilsvarende beløp i 2014. Kompensasjonen vil bli fordelt særskilt, og ikke etter fordelingsnøkkelen for fylkeskommunene. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2013–2014) fra Kommunal- og regionaldepartementet, (Grønt hefte).

Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabell 3.36 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveger i 2012. Disse driftsutgiftene inngår i Kommunal- og regionaldepartementets beregninger av fylkeskommunenes utgiftsbehov. I tillegg gis det en oversikt over fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om

lag 10,8 mrd. kr i 2012. Utgiftene til fylkesveger var om lag 13,8 mrd. kr.

Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Tabell 3.36 Fylkeskommunenes utgifter i 2012 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)				
Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	Fylkesveg investeringsutgifter ³	Sum
Østfold	272 401	215 214	138 583	626 198
Akershus	813 159	435 295	374 388	1 622 842
Oslo	1 776 990	53 090		1 830 080
Hedmark	284 217	305 082	230 625	819 924
Oppland	321 456	289 318	208 956	818 730
Buskerud	255 685	341 903	302 545	900 133
Vestfold	214 554	234 600	78 824	527 978
Telemark	233 290	201 518	126 335	561 143
Aust-Agder	161 000	140 757	103 525	405 282
Vest-Agder	275 191	190 112	565 481	1 030 784
Rogaland	793 175	447 549	909 134	2 149 858
Hordaland	1 342 789	511 618	1 406 711	3 261 118
Sogn og Fjordane	476 357	421 968	689 227	1 587 552
Møre og Romsdal	746 802	525 096	484 759	1 756 657
Sør-Trøndelag	651 361	367 435	521 580	1 540 376
Nord-Trøndelag	324 862	298 817	315 416	939 095
Nordland	977 289	426 297	756 398	2 159 984
Troms	623 086	384 894	459 831	1 467 811
Finnmark	266 548	184 231	202 570	653 349
Sum	10 810 212	5 974 794	7 874 888	24 659 894

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.

³ Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2012 om lag 112 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede. Samferdselsdepartementet yter tilskudd til forsøk med forbedret TT-tilbud (tilrettelagt transport) til brukere med særlige behov, jf. omtale under programkategori 21.40.

Tabell 3.37 viser at fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 som følge av forvaltningsreformen. Dette innebærer at andelen av det offentlige vegnettet som fylkeskommunene har ansvaret for, har økt fra 29 pst. til 47 pst.

Tabell 3.37 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	1.1.13	31.12.09	1.1.13	31.12.09	1.1.13	31.12.09	1.1.13
Østfold	1 003	1 673	27	45	78	87	57	78
Akershus	1 127	1 816	24	39	91	96	65	77
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 534	3 844	38	58	64	77	51	69
Oppland	2 074	3 020	37	54	83	88	59	72
Buskerud	1 182	1 786	29	43	98	98	79	88
Vestfold	699	1 213	26	45	100	100	74	81
Telemark	1 099	1 877	27	45	89	94	44	65
Aust-Agder	990	1 522	33	51	85	91	80	85
Vest-Agder	1 311	2 066	33	52	66	79	62	74
Rogaland	1 823	2 454	30	40	97	99	76	83
Hordaland	1 750	2 904	26	43	100	100	68	80
Sogn og Fjordane	1 443	2 594	27	49	100	100	74	86
Møre og Romsdal	1 762	3 087	28	48	93	97	41	73
Sør-Trøndelag	1 784	2 944	34	56	68	82	57	72
Nord-Trøndelag	1 769	3 004	33	56	47	74	59	80
Nordland	2 569	4 114	29	46	79	88	71	81
Troms	1 728	2 912	32	54	78	87	41	59
Finnmark	626	1 483	15	35	100	99	93	97
Sum	27 273	44 313	29	47	82	89	62	76

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2014 til grunn et normert fylkesvegnett på 313 km. Av dette inngår 278 km i fordelingsnøkkel for rammetilskuddet, mens statlige midler for de resterende km legges inn i rammetilskuddet etter en særskilt fordeling.

Tabell 3.37 viser videre 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 alt før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. Også andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig. Det har gått for kort tid fra forvaltningsreformen til å kunne se virkningene av fylkeskommunale prioriteringer på fylkesvegnettet.

Statlige midler til fylkeskommunene og Oslo kommune i tilknytning til det nye ansvaret i forbindelse med forvaltningsreformen legges inn i rammetilskuddet etter særskilte fordelinger og ikke etter fordelingsnøkler. Fordelingen går fram av Beregningsteknisk dokumentasjon (Grønt hefte) til Prop. 1 S (2013–2014) fra Kommunal- og regionaldepartementet. Finansiering av det fylkeskommunene hadde ansvar for før 2010, fordeles etter kostnadsnøkler i inntektssystemet.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

4 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

4.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, foreslo regjeringa ei økonomisk ramme på om lag 500 mrd. 2013-kr til veg (Statens vegvesen og ekstra midlar til fylkesvegane), jernbane (Jernbaneverket) og sjø (Kystverket) fordelt over 10 år. I tillegg blei det lagt opp til å prioritere 9,2 mrd. 2013-kr i perioden til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda. Dei økonomiske rammene i Meld. St. 26 (2012–2013) inneber ein auke i rammene til veg, jernbane og sjø på om lag 164 mrd. 2013-kr eller om lag 49 pst. over dei neste 10 åra samanlikna med nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg er det lagt opp til å auke belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. med 2,5 mrd. kr. Ved behandlinga av Meld. St. 26/Innst. S 450 S (2012–2013) slutta Stortinget seg til rammenivåa.

Nasjonal transportplan gjeld for 10 år, men blir rullert kvart fjerde år. Dei økonomiske rammene for Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017 til veg, jernbane og sjø ligg i gjennomsnitt om lag 10,6 mrd. 2014-kr høgare pr. år enn nivået i saldert budsjett 2013. Belønningsordninga ligg 250 mill. 2014-kr over nivået i 2013. Alle samanlikningar nedafor er basert på faste 2014-prisar.

I Meld. St. 26 (2012–2013) la regjeringa til grunn at det skal skje ei gradvis opptrapping av løyvingane til transportinfrastruktur tilpassa det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet. I tabellar som viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017 er det på vanleg måte brukt gjennomsnittleg ramme for dei neste fira åra som referanse. Med gradvis opptrapping vil det vere normalt å liggje under gjennomsnittet (25 pst.) det første året. Det er òg normalt med ulik oppfølging det første året på ulike postar og undernivå.

Tabell 4.1 Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak for 2014–2017 etter eitt år

Kap.	Post	Nemning	Saldert budsjett 2013	Gj.snitt pr. år NTP 2014–2017	Prop. 1 S 2014	Oppfølging NTP etter eitt år i pst.
1320		Statens vegvesen				
	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	9 154,1	9 723,8	9 347,0	24,0
	26	Vegtilsyn	16,0	16,6	16,0	24,2
	29	Vederlag til OPS-prosjekt	421,7	473,0	433,0	22,9
	30	Riksveginvesteringar	9 324,3	13 593,6	9 764,2	18,0
	31	Skredsikring riksvegar	989,6	929,8	1 150,0	30,9
	36	E16 over Filefjell	178,1	486,4	377,0	19,4
	37	E6 vest for Alta	207,8	330,8	380,0	28,7
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka	140,0	215,0	176,7	20,5
	62	Skredsikring fylkesvegar	564,0	656,4	564,0	21,5
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	543,5	488,5	516,1	26,4
		Sum Statens vegvesen	21 539,1	26 913,8	22 724,0	21,1

Tabell 4.1 Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak for 2014–2017 etter eitt år

Kap.	Post	Nemning	Saldert budsjett 2013	Gj.snitt pr. år NTP 2014–2017	Prop. 1 S 2014	Oppfølging NTP etter eitt år i pst.
		Alle investeringar (postane 30, 31, 36 og 37)	10 699,8	15 340,5	11 671,2	19,0
		Skredsikring (postane 31 og 62)	1 553,6	1 586,2	1 714,0	27,0
1350		Jernbaneverket				
	23	Drift og vedlikehald	5 368,2	6 503,9	5 556,9	21,4
	30	Investeringar i linja	5 387,3	6 108,2	8 559,5	35,0
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	846,8	3 111,9	1 349,0	10,8
		Sum Jernbaneverket	11 602,3	15 724,0	15 465,4	24,6
		Alle investeringar (postane 30 og 31)	6 234,1	9 220,1	9 908,5	26,9
	Sum	Statens vegvesen og Jernbaneverket	33 141,4	42 637,9	38 189,4	22,4
		Kommunal- og regionaldepartementet, rammetilskot				
		Fylkesvegar	-	712,5	500	17,5
	Sum	Veg inkl. fylkesvegar	-	27 626,3	23 224,0	21,0
	Sum	Veg (inkl. fylkesvegar) og jernbane	-	43 350,4	38 689,4	22,3
1330		Særskilte transporttiltak				
	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	695,3	945,3	945,3	25,0

Med bakgrunn i at Jernbaneverket planlegg og byggjer fleire store investeringsprosjekt på Inter-City-strekningane, inkl. nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen), på Trønder- og Meråkerbanen, og Vossebanen, er jernbanebudsjettet og jernbaneinvesteringane særleg tilgodesett i statsbudsjettet for 2014. Alt i 2014 kjem budsjettet for Jernbaneverket nesten opp på gjennomsnittet for 2014–2017. Jernbaneinvesteringane ligg nesten 690 mill. kr over gjennomsnittet i 2014. Jernbanen er blant regjeringas største satsingsområde i statsbudsjettet for 2014. Dette må sjåast i samanheng med befolkningsveksten i storbyområda og behovet for å styrkje kollektivtransporten.

Samla forslag til løyvingar for veg, inkl. fylkesvegar, og jernbane til å følgje opp Nasjonal transportplan i 2014 ligg om lag 1,5 mrd. kr høgare enn ei jamn (lineær) opptrapping frå saldert budsjett 2013. Løyvingane til jernbane og fylkesvegar ligg langt over lineær opptrapping. Budsjettforslaget inneber at regjeringa er godt i gang med å følgje opp Nasjonal transportplan 2014–2023, på same måte som regjeringa har oppfylt og til og med overoppfylt dei to tidlegare transportplanane.

Budsjettet til Statens vegvesen inneber også ei opptrapping i det første året av en ny planperiode, men opptrappinga er mindre enn for Jernbaneverket. Aktivitetsnivået i Statens vegvesen er høgt ved inngangen til 2014. Det er derfor naturleg at det ikkje blir sett i gang mange nye prosjekt. Regjeringa har i budsjettet prioritert innsatsen til skredsikring, som alt i det første året av den nye planperioden ligg over gjennomsnittet for fire år. Innafor drift og vedlikehald er m.a. vinterdrifta og oppgradering av tunnelar prioritert. Det same gjeld for vegdekke. Trafikktryggleikstiltak er også prioritert. Budsjettet til riksvegferjene er følgt opp i tråd med gjennomsnittleg nivå i Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017.

Det er over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett foreslått 500 mill. kr til fylkesvegar, jf. at sistnemnde òg inngår i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Regjeringa foreslår å løyve 945,3 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. Dette er i tråd med til Meld. St. 26 (2012–2013) og klimaforliket i Stortinget, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Med vidareføring på dette nivået vil Nasjonal transportplan 2014–2023 vere oppfylt for belønningssordninga.

For oppfølging av sjø og Kystverket blir det vist til omtale i Prop. 1 S (2013–2014) for Fiskeri- og kystdepartementet.

4.2 Oppfølging av hovudmåla

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2014 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2014–2023:

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

Hovudmåla er langsiktige og omfattar veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei er konkretiserte gjennom etappemål som viser regjeringas hovudprioriteringar i perioden 2014–2023.

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 ei 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 2014 gir ein første indikasjon på kor langt ein har kome i å nå måla i første del av planperioden. Samstundes vil ein sjå effektar av prosjekt som starta opp i førre periode, men som i 2014 opnar for trafikk.

Transportpolitikken er mangfaldig. Eit avgrensa sett av indikatorar kan ikkje gi eit fullstendig bilete av utviklinga av transportsystemet, men er eit utdrag av viktige og målbare einingar. Vidare er transportpolitikken prega av å vere langsiktig, og det kan ta tid å oppnå resultat. Med forslaget for 2014 er det t.d. lagt opp til å halde god framdrift på jernbane- og riksvegprosjekta som allereie

er sette i gang. Dette fører til eit høgt aktivitetsnivå, men det vil likevel ta tid å sjå framkomegevinstar av alle dei store infrastrukturinvesteringane, sidan dei først kjem til uttrykk når prosjekta opnar for trafikk. Oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2014 går fram nedafor.

4.2.1 Framkome

Eitt av dei fire hovudmåla for regjeringa sin transportpolitikk er å betre framkomsttilhøva og redusere avstandskostnadene i transportsystemet. Dette blir gjort for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og for å medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret.

Budsjettforslaget for 2014 vil medverke positivt til å oppnå etappemåla for auka framkome og reduserte avstandskostnader. Nasjonal transportplan 2014–2023 byggjer vidare på Nasjonal transportplan 2010–2019. Oppnådde resultat sidan 2010, dvs. frå første del av planperioden i førre Nasjonal transportplan, viser store framsteg på fleire indikatorar for framkome i transportsystemet.

Med budsjettforslaget vil ein på vegsida oppnå reisetidsreduksjonar på fleire strekningar alt i det første året i planperioden 2014–2023. På jernbane er det sett i gang fleire tiltak, men her vil ein sjå effektane på reisetid først seinare, da større delar av infrastrukturen må vere på plass for å kunne ta ut reisetidsreduksjonar. Vidare vil budsjettforslaget innebere at ein allereie i 2014 vil oppnå reduserte transportkostnader på fleire vegstrekningar. Døme på kostnadsreduserande tiltak i 2014 er vegutbetringar som gir kortare køyrelengd, jamnare køyring og ein vegstandard som tillét større fart.

Det har vore utfordringar for punktlegskapen for gods- og persontog i første halvår 2013 som gjer at denne totalt sett er noko lågare enn i 2012. På nokre banestrekningar har ein likevel oppnådd betringar. Den største betringa er i Osloområdet. Med budsjettet er det venta at ein i 2014 vil klare å halde same nivå på punktlegskapen som i første halvår i 2013. Samferdselsdepartementet reknar ikkje med at målet om 99 pst. regularitet for persontog vil bli nådd i 2014. Spesielt i Osloområdet blir tog innstilte når det er store forseinkingar, fordi det er så tett mellom dei at å innstille tog er den einaste måten å kome i rute igjen.

Reisetider i og mellom landsdelar

Etappemål: Redusere reisetider i og mellom landsdelar

Indikatorar for å følge opp etappemålet:

- Reisetider på utvalde strekningar på riksvegnettet
- Reisetider på utvalde region- og IC-tog.

Fleire vegprosjekt blir ferdige i 2014, og vil medverke til å redusere reisetida, jf. tabell 4.2. Den største reduksjonen vil kome på strekninga E6 Oslo – Trondheim, når prosjekta E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark og E6 Nidelv bru – Grilstad i Sør-Trøndelag blir opna for trafikk. Den største reduksjonen i reisetid vil likevel skje innafor korridor 5, jf. tabell 4.3, når prosjekta rv 7 Sokna – Ørgenvika og E16 Smedalsosen – Borlaug blir opna for trafikk.

Tabell 4.2 Reisetidsgevinstar i minutt på utvalde strekningar på riksvegnettet

Strekning	Reisetid i 2014 (timar)	Redusert reisetid i 2014 (minutt)	Redusert reisetid pr. 1.1.2024 (minutt)
E18 Oslo – Kristiansand	4:57	2:30	13
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59	0	17
E39 Stavanger – Bergen	4:49	0	26
E39 Bergen – Ålesund	7:06	1:36	15
E39 Ålesund – Trondheim	6:01	0	17
E6/rv 80/E8 Trondheim – Bodø	11:20	0:42	15
E6 Bodø – Tromsø	9:19	0	31
E6 Tromsø – Alta ¹	6:15	1:30	25
E6 Oslo – Trondheim	8:16	5:0	27
E6 / rv 3 Oslo – Trondheim	7:37	3:48	15
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:44	3:48	35
E16 Oslo – Bergen	8:20	2:36	16
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss	2:35	3:48	20
E134 Oslo – Haugesund	7:26	0	19
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:22	2:30	5

¹ Status pr. 1. januar 2014 er justert som følge av at prosjekta E6 Jansnes – Halselv og E6 Harran – Nes bru blir opna i 2014, mot tidlegare føreset i 2013.

Tabell 4.3 Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor

Korridor	Redusert reisetid i 2014 (minutt)	Redusert reisetid pr. 1.1.2024 (minutt)
Korridor 1		1:24
Korridor 2	6:42	16:18
Korridor 3	2:30	38:54
Korridor 4	1:36	44:12
Korridor 5	19:42	75:30
Korridor 6	6:54	51:00
Korridor 7	0:42	14:48
Korridor 8	5:06	64:24

På jernbanen er det eit høgt aktivitetsnivå i investeringar. Med tiltaka som ligg inne i Nasjonal transportplan 2014–2023 er det venta at reisetida på utvalde region- og intercitytog vil bli redusert med 15 minutt til om lag 40 minutt. Som nemnd ovafor, er det ved utgangen av 2014 for tidleg å kunne ta ut effektane av tiltak på jernbanen i form av kortare reisetid. Reisetidene ved utløpet av 2014 blir ikkje endra vesentleg samanlikna med reisetidene etter ruteendringa i desember 2012. Ingen større tiltak som kortar ned framføringstida på dei utvalde region- og intercitytoga, blir fullførde i 2014.

Av større tiltak som er sette i gang og blir vida-reførte i 2014 og som vil medverke til redusert reisetid om nokre år, er dobbeltspor Langset – Kleverud mellom Eidsvoll og Hamar og nye dobbeltspor på Vestfoldbanen på strekningane Holm – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn. Det er planlagt å ta i bruk dobbeltspor Langset – Kleverud i bruk i 2015, medan dobbeltspor Holm – Nykirke blir opna for trafikk i 2016.

Avstandskostnader

Etappemål: Redusere avstandskostnader mellom regionar

Indikator for å følgje opp etappemålet:

- Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet.

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste regionar. Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 venta at tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden, reduserer avstandskostnadene.

Indikatoren skal vise korleis avstandskostnader for tungtrafikk mellom dei store byane utviklar seg, og gir ein indikasjon på korleis kostnadene endrar seg som følgje av tiltak i riksvegnettet, bompengar og ferjer. Tabell 4.4 viser status for indikatoren ved inngangen til planperioden 2014–2023 og forventna verknader av tiltaka i 2014. Verknadene er viste som endringar i kostnader for ein tung bil på utvalde strekningar. Negative tal er innsparingar for transportane. Døme på tiltak som reduserer avstandskostnadene, er vegutbetringar som gir kortare køyrelengd, jammare køyring og høgare vegstandard, som tillet større fart. Andre tiltak vil igjen kunne auke transportkostnadene. Bompengar er døme på eit slikt tiltak. Dette gjer at transportkostnadene på ei strekning vil kunne både auke og minske i løpet av perioden 2014–2023.

Tabell 4.4 Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet

Rute	Frå – til	Status pr. 1.1.2014 i kr	Endring 2014–2023 i kr	Verknader etter eitt år
<i>Hovudstrekningar</i>				
E18	Ørje – Kristiansand	3 940	98	103
E39	Kristiansand – Trondheim	18 750	-1 122	-159
E6/rv 3/E6	Svinesund – Trondheim	7 080	200	112
E6	Trondheim – Kirkenes ¹	22 770	-575	-47
E16	Oslo – Bergen	5 960	46	-44
E134	Drammen – Haugesund	4 800	-196	0
<i>Andre strekningar</i>				
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo – Bergen	5 660	-210	-248
E16/rv 7/rv 52/ rv 5	Oslo – Florø	6 370	-192	-248
E6/E136	Oslo – Ålesund	6 380	133	116
E6/rv 70	Oslo – Kristiansund	7 680	32	128
E10	Å – Riksgrensa	4 200	105	86

¹ Status pr. 1. januar 2014 er justert fordi prosjektet E6 Jansnes – Halselv blir opna i 2014, mot tidlegare føresett i 2013.

Det er venta at den største reduksjonen i transportkostnadene vil skje på strekninga Oslo – Bergen og Oslo – Florø med om lag 250 kr på kvar av strekningane. For begge strekningane kjem reduksjonen av at prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika blir opna for trafikk i 2014. I tillegg er det venta ein reduksjon på om lag 160 kr på strekninga E39 Kristiansand – Trondheim, fordi prosjektet E39 Vågsbotn – Hylkje blir opna for trafikk i 2014. I tillegg er det føresett at førehandsinnkrevinga på ferjestrekninga Halhjem – Sandvikvåg på E39 for å finansiere utbygginga av fv 545 på Stord, blir avslutta i 2014.

Pålitelegskap i transportsystemet

Etappemål: Betre pålitelegskap i transportsystemet

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- Tal på timar dei viktigaste vegrutane for gods-transport er stengde

- Punktlegskap og regularitet for gods- og persontog
- Punktlegskap og regularitet for flytrafikken.

Forseinkingar på grunn av stengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Med dei tiltaka som er foreslått i Nasjonal transportplan 2014–2023, er det venta at talet på timar med stengde vegar blir redusert. Det er i 2014 venta at både investeringstiltak og satsinga på drift og vedlikehald vil redusere talet på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Statens vegvesen har etablert eit system for automatiske teljingar som kan gi informasjon om stengde fjellovergangar på riksvegnettet. Systemet, Veglogg, blei teke i bruk i 2013.

Tabell 4.5 viser kor mange timar dei viktigaste fjellovergangane har vore stengde vinteren 2012/2013. Tala er basert på informasjon frå Veglogg.

Tabell 4.5 Tal på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde

Strekning	Fjellovergang	Timar stengt vinteren 2012/2013
<i>Hovudruter</i>		
E6 Trondheim – Kirkenes	E6 Saltfjellet	58
	E6 Kvænangsfjellet	272
	E6 Sennalandet	132
	E6 Hatter	40
E16 Oslo – Bergen	E16 Filefjell	30
<i>Andre ruter</i>		
E16/rv 7/rv 52/E16 Oslo – Bergen	rv 52 Hemsedalsfjellet	30
	rv 7 Hardangervidda	242
E10 Å – Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	262
E6/rv 70 Oslo – Kristiansund	E6 Dovrefjell	14
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo – Florø	rv 52 Hemsedalsfjellet	30
E134 Drammen – Haugesund	E134 Haukelifjell	35

Ein punktleg jernbane er viktig både for passasjerar og transport av varar. Målet for punktlegskapen er 95 pst. for Gardermobanen og 90 pst. for anna togtrafikk. Tabell 4.6 viser punktlegskap og regularitet for togtrafikken i 2010–2012 og første halvår 2013. Punktlegskap blir målt som den delen av toga som er i rute til endestasjonen. Etter definisjonen er intercitytog, lokaltog og Flytoget i

rute om dei er mindre enn fire minutt for seine, medan fjerntog og godstog må vere mindre enn seks minutt for seine. Regularitet viser kor mange persontog som faktisk køyrer i høve til fastlagd ruteplan. Det er ikkje gitt tal for regulariteten til godstransport. Årsaka er at endringar i regulariteten for godstransport i større grad enn for persontog kjem av tilhøve hos togselskapa.

Tabell 4.6 Punktlegskap og regularitet for person- og godstransport

	2010	2011	2012	Første halvår 2013	Mål 2017	Mål 2023
Punktlegskap Gardermobanen i pst.	92	94	96	95	95	95
Punktlegskap for persontog i pst.	86	89	91	90	90	90
Punktlegskap for godstog i pst.	74	78	81	79	90	90
Oppetid i pst.	98,4	98,5	98,8	98,7	99,3	99,3
Regularitet for persontog i pst.	97,6	97,6	97,8	97,7	99,0	99,2

Både persontog og godstog blei meir punktlege i 2012 samanlikna med 2011. Årsaka er m.a. arbeida som blei gjennomført i Osloområdet i 2011 og 2012. I første halvår i 2013 var ein på same nivå som for same periode i 2012, men dette er noko lågare enn for heile 2012.

Den dårlegare punktlegskapen i første halvår 2013 kjem av ras, flaum, og anleggsarbeid. Det er

og fleire feil på signalanlegga enn i same periode i 2012. På banestrekningar der det er gjennomført tiltak, har punktlegskapen blitt betre. Den største betringa er i Osloområdet.

Med dei tiltaka som er planlagde i 2014, er det venta at ein vil klare å halde same nivå på punktlegskapen i 2014 som i 2012. Ei uvisse er omfanget av flaum og ras, eller andre hendingar som

fører til feil på infrastrukturen. Flaum og ras fører til stenging av strekningar. For å opne linja så fort som rå er, blir det gjennomført førebelse reparasjonar, fram til det kan gjennomførast ei meir omfattande fornying av øydelagde jernbanestrekningar. Dette inneber at toga må køyre saktare enn det som er føreset i ruteplanen. Toga blir forseinka og trafikken blir mindre punktleg. Punktlegskapen vil elles vere avhengig av god beredskap for feilretting, både sommar og vinter.

Regulariteten i første halvår 2013 er dårlegare enn i 2012. Den er òg lågare enn målet for 2013. Samferdselsdepartementet reknar ikkje med at målet på 99,0 pst. vil bli nådd i 2014. Spesielt i Osloområdet blir tog innstilte når det er store forseinkingar, fordi det er så tett mellom dei at å innstille tog er den einaste måten å kome i rute igjen.

Oppetida er definert som forholdet mellom planlagde togtimar og forseinkingstimar som

Jernbaneverket har ansvar for. Oppetida i første halvår 2013 er lågare enn i 2012, og Samferdselsdepartementet reknar ikkje med at målet på 99,2 pst vil bli nådd i 2013. Årsaka er dei store arbeida særleg langs Dovrebanen, etter flaumen i Austlandsområdet i mai 2013. Målet vil heller ikkje bli nådd i 2014, fordi arbeida med å utbetre skadar etter flaumen ikkje vil vere ferdig før i 2014.

Avinor AS har sett eigne mål for punktlegskap og regularitet på høvesvis 88 og 98 pst. Punktlegskap viser den prosentvise delen av alle flyavgangar som er maksimalt 15 minutt for seine, medan talet for regularitet gjeld planlagde avgangar som faktisk blir gjennomførte.

Tabell 4.7 viser punktlegskap og regularitet i perioden 2010–2013 for dei lufthamnene som Avinor AS har ansvaret for.

Tabell 4.7 Punktlegskap og regularitet i pst. for Avinor AS i perioden 2010–2013

	2010	2011	2012	2013 (jan–jun)
Punktlegskap	89,0	88,0	87,0	84,0
Regularitet	97,4	98,6	98,4	97,8

Både regulariteten og punktlegskapen på lufthamnene i første halvår 2013 er dårlegare enn i same periode i 2012. Regulariteten har vore påverka m.a. av arbeidskonfliktar hos ulike aktørar, og dette har hatt konsekvensar for flytrafikken m.a. til/frå Brønnøysund, Svoldvåg og Vadsø.

Forseinkingane har mange årsaker. I mars 2013 blei fase 1 av det nye innflygingssystemet på Oslo lufthamn, Gardermoen starta. Målet med systemet er å sikre meir fleksibilitet, betre kapasitetsutnytting og mindre miljøpåverknad i periodar med lågare trafikk. I ein innkøyringsperiode med trafikkrestriksjonar oppstår det naturleg fleire forseinkingar og innstillingar. I tillegg hadde nokre flyselskap ikkje oppdatert databasane i sine fly med dei nye prosedyrane. Punktlegskapen i mars 2013 var 77 pst. mot 85 pst. i mars 2012.

I første halvår av 2013 kunne om lag 85 pst. av forseinkingane relaterast til flyselskapa direkte eller var følgjekonsekvensar av tidlegare forseinkingar. Den delen av forseinkingane som kunne relaterast til Avinor ligg mellom 5–10 pst. for dei ulike månadene. Denne delen er noko høgare om sommaren. Dette har direkte samband med at det denne delen av året er fleire passasjerar, og at fleire av de store flyplassane opererer opp mot

maksimal kapasitet. På enkelte flyplassar, t.d. Stavanger lufthamn, Sola og Trondheim lufthamn, Værnes, har det vore gjennomført tiltak for å utbetre flaskehalsar.

Avinor arbeider kontinuerlig for å nå måla for punktlegskap. Dette arbeidet skjer m.a. i samarbeid med flyselskapa. Avinor forventar å nå måla om 88 pst. punktlegskap og 98 pst. regularitet i 2014.

Transporttilbodet

Etappemål: Betre transporttilbodet

Indikatorar for å følge opp etappemålet:

- Tal setekm i persontogtrafikken pr. toggruppe
- Tal togkm i persontogtrafikken pr. toggruppe
- Gjennomsnittleg billettpris for flyruter under statleg kjøp.

Persontogtrafikken på jernbane er delt inn i grupper etter funksjonane til togproduktet. NSB AS rapporterer årleg tal for det selskapet har levert. Tal for setekilometer og togkilometer for persontogtrafikken for dei viktigaste togproduktgruppene går fram av tabell 4.8. Det er i hovudsak berre små endringar frå 2010 til 2012. Auka togtil-

bod blei sett i verk i desember 2012 og får full verknad i 2013 med ein avtalt auke i togkilometer og setekilometer. Årsaka til at tog- og setekilometer aukar frå 2011 til 2012 for intercity- og nærtrafikk, er m.a. betra driftsstabilitet og at nye tog blei sette i trafikk i 2012.

Samferdselsdepartementet har igjennom Trafikkavtalen 2012–2017 med NSB AS avtalt ein auka produksjon i intercitytrafikken og nærtrafikken i Oslo. Innføring av nytt materiell i denne trafikken vil saman med å innføre ny grunnrute-modell på Austlandet, auke talet på avgangar og tilbydde sete over driftsdøgnet.

Tabell 4.8 Tal for setekm og togkm i persontogtrafikken pr. toggruppe

Toggruppe	Faktisk køyrde togkm			Setekm (i mill.)		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Regional trafikk	3 579 116	36 97 311	3 544 547	636	682	661
InterCity trafikk	6 356 412	61 22 056	62 68 279	1 939	1 723	1 823
Nærtrafikk	12 426 753	12 529 525	12 663 296	4 073	3 646	3 717

Staten kjøper flyrutetenestar der det ikkje er grunnlag for kommersiell drift for å sikre eit godt og landsdekkjande flyrutetilbod. I område med spesielle avstandsutfordringar arbeider regjeringa for å betre tilbodet. Gjennomsnittleg billettpris for flyrutene seier noko om utviklinga av tilbodet.

Den gjennomsnittlege billettprisen for flyrutene omfatta av statleg kjøp er i 2013 rekna til 817 kr ekskl. avgifter. Talet er basert på passasjer- og inntektstal for driftsåret 1. april 2012–31. mars 2013 med unntak for helikopterruta Værøy – Bodø v.v., der driftsperioden 1. august 2011–31. juli 2012 er lagt til grunn.

Rushtidsforseinkingar

Etappe mål: Redusere rushtidsforseinkingar for kollektivtransport i dei fire største byområda

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtida
- Punktlegskap for tog i rushtida
- Tal km kollektivfelt på riksvegnettet.

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Hastigheita til kollektivtransporten er eit viktig bidrag for å auke konkurranseevna overfor personbil. De er derfor sett som mål i planperioden å redusere rushtidsforseinkingane for kollektivtransport i dei fire største byområda. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss er sentrale verkemiddel, i tillegg til billetterings- og informasjonssystem.

For å nå etappemålet må også lokale og regionale styresmakter styrkje den lokale kollektivtrafikken og ta i bruk tiltak som avgrensar bruken av personbil. Staten påverkar transportutviklinga i dei større byane gjennom belønningsordninga for betre kollektivtransport og tiltak som kollektivfelt og universell utforming.

I Bergen blir det planlagt kollektivfelt på rv 555 i 2014. I byen blir hastigheita på kollektivtrafikken målt på seks linjer, og ei av dei går på rv 555. Dette tiltaket vil ha ein positiv innverknad på indikatoren.

Statens vegvesen måler farten på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i dei fire store byane. Stamlinjenettet er dei tyngste linjene i kollektivtransportssystemet til eit byområde. Bybane og trikk inngår òg i dette. Indikatoren gir eit bilete av framkoma for kollektivtransporten på vegnettet. Stamlinjene omfattar riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Tiltak for å oppretthalde framkoma er såleis eit ansvar som er delt mellom vegeigarane. I 2013 blir eit system for sanntidsinformasjon nytta for å ta ut data for heile året. I Oslo/Akershus har fleire aktørar gått saman og laga ei felles plattform for å samle inn, arbeide vidare med og presentere data. I målingane inngår data frå måndag til og med fredag gjennom heile året.

Dei siste åra er hastigheita den same eller høgare trass i auka trafikk. Analysar gjennom informasjonssystema viser at hastigheita på strekingane mellom haldeplassane aukar, men samtidig aukar opphaldstida på haldeplassane på grunn av den kraftige veksten i talet på passasjerar.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser ein samla auke i påstigingar for kollektivtransporten på 2,7 pst. frå 2011 til 2012. Talet for buss auka mest, med 3,3 pst. Påstigingar på skinnegåande transport auka med 1,9 pst., og påstigingar på båt med 1,9 pst. Dei tre største byområda, Oslo, Bergen og Trondheim, stod for det meste av passasjerveksten. Utviklinga i dei andre ti byområda var meir beskjeden.

Bergen har hatt ein betydeleg auke både for buss (6,3 pst.) og skinnegåande transport (13,2 pst.) frå 2011 til 2012. Totalt var auken i Bergen 13,2 pst. og for Bergensområdet 7 pst. Ny utrek-

ningsmåte gjer samanlikninga usikker. I Trondheimsområdet auka talet på påstigingar på buss og trikk med 11 pst. frå 2011 til 2012. Regionbussen har auka med 18 pst. i same periode. I Oslo og Akershus auka talet på påstigingar med 3,2 pst. (inkl. Flytoget). Auken var størst for regionbussane (10 pst.), men òg for bybussane (3,5 pst.) og T-bane (1,8 pst.) var det ein auke. Veksten var høgare i Akershus (7,6 pst.) enn i Oslo (1,9 pst.). Nord-Jæren, inkl. Stavanger, hadde ein auke i talet på påstigingar med 4,5 pst. frå 2011 til 2012. På same tid auka talet på påstigingar på lokaltog med nær 7 pst.

Tabell 4.9 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida i km/t

	2010	2011	2012
Oslo	24,7	25,4	24,9
Bergen	Ikkje målt	Ikkje målt	27,1
Stavanger	25,4	25,5	24,0
Trondheim	22,9	23,9	23,7

For lokaltoga er det med tiltaka i Nasjonal transportplan 2014–2023 venta at punktleghet og regularitet i rushtida vil auke i planperioden. Den store planlagde innsatsen til å fornye infrastrukturen og byggje nye dobbeltspor og kryssingsspor medverkar til dette. Særleg i Osloområdet er det gjort mye for å betre kapasiteten og driftsstabiliteten,

noko som har en positiv innverknad på all togtrafikk.

Tabell 4.10 viser punktleghet for lokaltog i rushtida. Det blir målt mot sentrum om morgonen og frå sentrum om ettermiddagen måndag til fredag.

Tabell 4.10 Punktleghet for lokaltog i rushtida i prosent

	2010	2011	2012	Første halvår 2013
Oslo	78,0	81,0	85,6	81,8
Bergen (Arna)	94,0	98,0	94,0	88,0
Trondheim (Trønderbanen)	87,0	86,0	88,0	88,0
Stavanger (Jærbanen)	89,0	94,0	94,0	93,0

I første halvår 2013 er punktlegheten for lokaltoga i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger på same nivå som 2012. I rushtida var punktlegheten noko lågare i første halvår i 2013 enn i 2012. Årsaka er m.a. feil på infrastruktur og togmateriell på kritiske tidspunkt på døgnet der det er fleire reisande, fleire tog i trafikk og høgare utnytting av kapasiteten. Fleire passasjerar bidreg til at opphaldet på stasjonane rundt dei store pendleknute-

punkta på Austlandet tek lengre tid. Det blir arbeidd med å leggje betre tilrette for å gjere stasjonsopphalda meir effektive. Dei fleste forseinkingane i rushtida er på mellom fire og ti minutt.

Jernbaneloverket arbeider med å få punktlegheten i rushtid la opp på same nivå som punktlegheten over heile driftsdøgnet. Etaten samarbeider med NSB AS om dette. For å lykkast er ein avhengig av at infrastrukturen fungerer. Det gjeld

spesielt i Osloområdet der gammalt signalanlegg, køyreleidningar og sporvekslar på kritiske stasjonar er hovudårsaka til dårlegare punktlegskap i rushtida. I Bergensområdet er det rekna med at punktlegskapen vil vere tilbake til same nivå som i 2012 når arbeida på Voss stasjon er ferdige. I Stavangerområdet er punktlegskapen alt over 90 pst., medan det i Trondheimsområdet er liten skilnad mellom rushtida og heile driftsdøgnet.

I 2014 er det venta at om lag 2 km kollektivfelt på riksvegnettet blir opna for trafikk. Dette er på rv 555 Breivik – Drotningstveit og på rv 555 Olsvik – Storavatnet.

Gående og syklande

Etappemål: Betre framkomsthøve for gåande og syklande

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- Tal km som er lagt til rette for gåande og syklande i byar og tettstader
- Tal km som er lagt til rette for gåande og syklande totalt.

Regjeringa har sett som mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at sykkeldelen skal aukast til 8 pst. i perioden. Tal frå reisevaneundersøkinga 2009 viser at sykkeldelen er redusert frå 4,6 pst. til 4,3 pst. på landsbasis sidan 2005. Samstundes har sykkeldelen auka i byar og tettstader der ein har hatt ein konsentrert innsats for å auke bruken av sykkel. Det er eit mål at fleire skal gå meir, og at det skal vere attraktivt for alle å gå. I 2009 var 22 pst. av alle reiser til fots, ein auke frå 20 pst. i 2005.

Dei fysiske omgivingane påverkar oss i val av transportmiddel. For å få fleire til å sykle og gå er det viktig å utforme anlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utforma. Statens vegvesen skal i 2014 føre vidare arbeidet med kunnskapsformidling om effektive tiltak for å

auke talet på gåande og syklande, m.a. gjennom Nasjonalt nettverk for sykkelbyar i Noreg. Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt til grunn at det skal byggjast 750 km nye gang- og sykkelanlegg, av dei 240 km i byar og tettstader. Utbygging av anlegg for gåande og syklande er eit viktig bidrag til å nå målet om universelt utforma reisekjeder.

I innstillinga til Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013), blir regjeringa bedt om å gi ei utgreiing for korleis plankapasiteten kan bli styrka i arbeidet med auka satsing på sykkel. Regjeringa viser til det generelle arbeidet med å effektivisere planprosessane. Det er forventet at dei tiltaka som er foreslått òg vil føre til kortare planleggingstid for bygging av gang- og sykkelveggar, og bidra til betre måloppnåing i tal på km gang- og sykkelveggar.

Tiltak for gåande og syklande skal innlemmast i bymiljøavtalar etter kvart som dei blir forhandla fram. Det vil bli lagt vekt på å leggje til rette for samanhengande nett for sykling og gåing. Der det ferdast mange gåande og syklande, vil det bli bygd separate anlegg.

Det er viktig å sikre god tilkomst til haldeplassar og knutepunkt. Dette vil gjere det mogleg og meir attraktivt å kombinere sykling og gåing med kollektive transportmiddel. Det skal leggjast særskild vekt på trygge, sikre og attraktive skuleveggar i 2 km radius kring skular. Målet om å få fleire til å gå og sykle må sjåast i samheng med tiltak innan trafikktryggleik, som t.d. utbetring av kryssingspunkt.

Ved inngangen til planperioden er om lag 2 100 km lagde til rette for sykkeltrafikk langs riksveg. Det omfattar gang-/sykkelveggar, sykkelveggar med fortau, sykkelfelt og fortau. I 2014 er det lagt opp til å byggje 51 km gang- og sykkelanlegg i alt. Om lag 2 km skal byggjast i byar og tettstader.

Tabell 4.11 Framkome for gåande og syklande

	Forslag 2014	NTP 2014–2023
Tal km lagt til rette for gåande og syklande i byar og tettstader	2	240
Tal km lagt til rette for gåande og syklande totalt	51	750

4.2.2 Transporttryggleik

Regjeringa har som ein visjon at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Nullvisjonen er

utgangspunktet for trafikktryggleiksarbeidet innan alle transportsektorane. Utfordringane og behovet for tiltak er likevel ulike. Vegsektoren skil seg ut med omsyn til omfang av ulykker og risikoeksponering. I jernbane- og luftfartssektoren er tryggleiksnivået høgt, og målet for planperioden

2014–2023 er å oppretthalde og styrkje nivået ytterlegare.

Trafikktryggleik på veg

Etappemål: Halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024.

Ei målretta satsing på trafikktryggleik gir resultat. I perioden 2005–2012 er talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken redusert med om lag 30 pst., samstundes som det har vore ein trafikkvekst på 12 pst. I 2012 blei 145 personar drepne i vegtrafikken. Det er 23 færre enn i 2011. Talet på omkomne målt pr. 100 000 innbyggjar var 2,9. Det er ikkje registrert færre drepne på vegane sidan 1950. Det er ei utfordring å halde fram med å redusere i talet på drepne og hardt skadde. Utviklinga frå januar t.o.m. august 2013 viser ein auke i talet på drepne samanlikna med same periode i 2012, men er likevel lågare enn gjennomsnittstalet for perioden 2005–2012.

I 2012 blei 699 personar hardt skadde. Det er 20 fleire enn i 2011. Utviklinga over lengre tid viser likevel ein nedgang. Dei ti siste åra har i gjennomsnitt 848 personar blitt hardt skadde i trafikken kvart år.

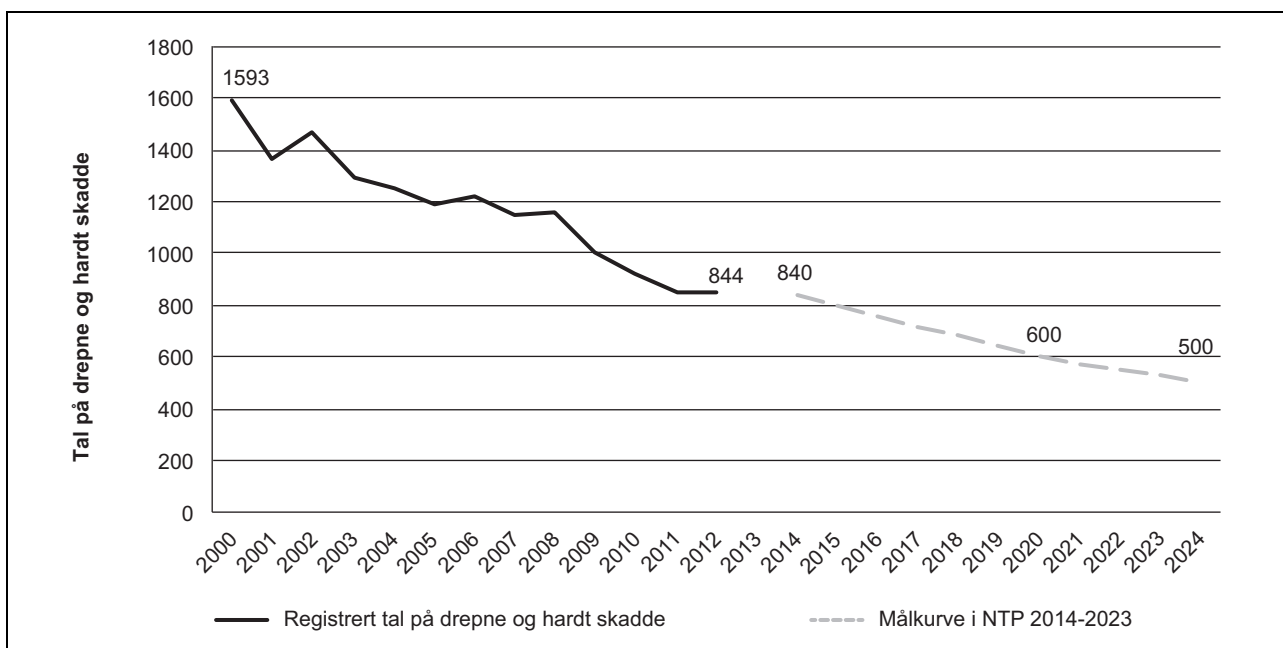
Etappemålet om å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024 inneber ein reduksjon frå eit årleg gjennomsnitt på om lag 1 000 i perioden 2008–2011 til 500 eller færre innan 2024. For å nå dette målet er det nødvendig å føre vidare arbeidet med å utvikle målretta tiltak

mot dei ulykkestypene og den trafikantframferda som fører til flest ulykker med drepne og hardt skadde. Det må òg rettast tiltak mot infrastruktur, køyretøy og trafikantar. For å nå etappemålet vil regjeringa:

- arbeide med å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet
- sikre eit høgt nivå på føraropplæringa
- arbeide vidare for å få folk til å halde fartsgrensar, bruke bilbelte og køyre rusfritt
- føre vidare tiltak retta mot høgrisikogrupper i trafikken
- målrette kontrollverksemd, særleg overfor tunge køyretøy
- leggje til rette for meir bruk av teknologi som bidreg til auka trafikktryggleik
- utvikle vidare kunnskapsgrunnlaget innan trafikktryggleik
- førebyggje ulykker med barn og unge.

For å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt opp til ei offensiv satsing gjennom investeringar, drift og vedlikehald, m.a. ved å:

- auke rammene til særskilde trafikktryggleikstiltak
- setje opp midtrekkverk på to- og trefelts riksvegar
- byggje ut firefeltsvegar
- etablere forsterka midtoppmerking og tiltak mot utforkøyringsulykker
- styrkje satsinga på å byggje ut gang- og sykkelvegar



Figur 4.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde 2000–2012 og «målkurve» for 2014–2023

- betre trafikkmiljøet for gåande, syklende og kollektivreisande gjennom å oppgradere haldeplassar og kollektivknutepunkt, og gjennom bymiljøpakker.

For å nå etappemålet er det òg nødvendig med vesentlege investeringar på fylkesvegar og kommunale vegar. Vidare er det nødvendig med ein forsterka innsats retta mot ei meir trafikksikker framferd blant trafikantane, m.a. at fleire overheld fartsgrensene, meir og riktig bruk av bilbelte og mindre køyring i rus. Utskifting av køyretøyparken vil òg bidra til å redusere talet på drepne og hardt skadde.

Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil dei sentrale aktørane i trafikktryggleiksarbeidet revidere Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg. Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg trafikk, fylkeskommunane, dei største bykommunane og interesseorganisasjonar tek del i arbeidet.

Det er rekna at planlagde tiltak innafør ansvarsområdet til Statens vegvesen i 2014 isolert sett vil redusere talet på drepne og hardt skadde med om lag 8 personar. I tillegg kjem effektar av tiltak frå dei andre aktørane.

Med bakgrunn i utfordringane innan trafikktryggleik i vegsektoren er det foreslått 882,7 mill. kr i statlege midlar til programområdet trafikktryggleik i 2014. I tillegg er det lagt til grunn 15 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med gåande og syklende.

På møtefrie vegar er det betydeleg mindre skadar frå trafikkulykker samanlikna med høgt trafikerte vegar utan midtrekkverk. Bygging av midtrekkverk er derfor prioritert. I tillegg blir m.a. forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbetringar og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte. Det er i 2014 planlagt å byggje midtrekkverk på om lag 22 km riksveg, etablere forsterka midtoppmerking på om lag 74 km veg og byggje 65 km firefeltsveg.

Justisdepartementet har i samråd med Samferdselsdepartementet leidd ei arbeidsgruppe med mandat til å greie ut moglege regelendringar for å integrere bruk av alkolås i «Program mot ruspåverka køyring». Programmet er eit alternativ til vilkårslaus fengselsstraff ved høg promille eller ved gjenteken promillekøyring. Rapport frå arbeidsgruppa blei lagt fram i 2012 og har vore på høyring i 2013.

Forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss tok til å gjelde frå 1. juli 2013. Ho pålegg kommunane og fylkeskommunane å dimensjonere skuleskyssstilbodet, slik at alle med rett til skuleskyss har tilgang til sitjeplass med setebelte.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

Etappe mål: Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbanetransport

Tryggleiken i jernbanetransporten er høg, og det blir arbeidd systematisk med å vidareutvikle og betre han. Jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Auka person- og godstransport med jernbane er derfor positivt for tryggleiken i den totale transportverksemda i Noreg.

Ulykkesrisikoen på jernbane er knytt til planovergangar, personar som oppheld seg i eller ved sporet, samanstøyt mellom tog, og ras som dominerer. Førebygging av denne type ulykker blir derfor prioritert.

I perioden 1993–2012 omkom det i gjennomsnitt 5,7 personar kvart år i ulykker knytt til jernbanen i Noreg. I 2012 omkom ein person i jernbaneulykke. 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 samanstøyt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar blir prioriterte i 2014. I statsbudsjettet for 2014 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald av jernbanenettet 5 556,9 mill. kr. Til investeringar på programområdet tryggleik og miljø blir det i 2014 sett av 350 mill. kr. Elles betrar ofte ordinære investeringar tryggleiken, fordi standarden på den nye infrastrukturen gjennomgåande er høgare enn på den gamle.

Utbygginga av ERTMS-erfaringsstrekninga på Østfoldbanen, austre linje, inneber ei omfattande modernisering av strekninga. Prosjektet omfattar eit nytt og moderne signal- og sikringsanlegg som vil gi betre tryggleik med barrierar mot for høg fart (avsporingar) og mot samanstøyt mellom tog. Samstundes blir det sett i verk fleire tiltak på stasjonane på strekninga for å betre tryggleiken til publikum, m.a. sikring av planovergangar, ombygging av plattformer og fjerning av plattformer mellom spor. I 2014 er det sett av 475 mill. kr til å modernisere (ERTMS og stasjonstiltak) austre linje på Østfoldbanen.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Transporttryggleik innan luftfarten

Etappe mål: Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i luftfarten

Tryggleiken i norsk luftfart ligg i verdstoppen. Målet er at Noreg framleis skal vere fremst i verda på dette området. Tryggleik i luftfartssektoren omfattar tiltak for å redusere ulykker og hendingar i flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security).

Flytryggleiksarbeidet framover skal redusere ulykkesfrekvensen ytterlegare, med særleg merksemd på tiltak for å redusere talet på fatale ulykker og ulykker med alvorleg personskade. Luftfartstilsynet vil følgje utviklinga i tryggleiken gjennom etablerte indikatorar for tryggleik, der nestenulykker og mindre alvorlege hendingar blir følgde opp innafor forskjellige delar av luftfartssystemet. Luftfartstilsynet vil òg følgje utviklinga i tryggleiken med bakgrunn i den auka konkurransen i luftfarten.

Ruteflyginga og persontransporten til norsk sokkel har det høgaste 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, m.a. gjennom å følgje opp tryggleiksstudien for innanlands helikopterflyging.

Tryggleiksutfordringane er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora. Samferdselsdepartementet tek m.a. del i arbeidet i FN sin organisasjon for sivil luftfart (ICAO), EU-byrået for flytryggleik (EASA) og i arbeid 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.

Avinor AS driv hovuddelen av infrastrukturen i norsk luftfart og er ein sentral aktør i tryggleiksarbeidet. For Avinor er hovudmålet for flytryggleiken at selskapet skal utvikle vidare eit høgt tryggleiksnivå i heile si verksemd for å unngå ulykker og alvorlege hendingar. Selskapet tek aktivt del i internasjonalt arbeid, som å utvikle nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særleg flyplassregelverk.

I 2011 var det ingen luftfartsulykker med eller utan personskader der Avinor var medverkande part, men det var fire alvorlege luftfartshendingar.

I 2012 var det ingen luftfartsulykker med eller utan personskader i norsk luftfart der Avinor hadde innverknad på årsaka. Selskapet hadde innverknad på sju alvorlege luftfartshendingar.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

4.2.3 Miljø

Dagens transportsektor gir klimagassutslepp, lokal luftforureining og støy, reduksjon av naturmangfald, bruk av dyrka mark og oppstyking av areal. Regjeringa legg stor vekt på å avgrense dei negative verknadene transport har på miljøet. Det er eit hovudmål i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 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 helse- og miljøområdet.

Miljøinnsatsen i budsjettet for 2014 er på 20,2 mrd. kr. Dei viktigaste forslaga i budsjettet for 2014 for å følgje opp hovudmålet for miljø er:

- løyvingane til Jernbaneverket og kjøp av persontransport med tog aukar med om lag 4,3 mrd. kr til om lag 18,6 mrd. kr
- løyvinga til belønningsordninga aukar med 272,2 mill. kr til 945,3 mill. kr
- 441 mill. kr til gang- og sykkeltiltak
- 69,6 mill. kr til Transnova-prosjektet
- 73,8 mill. kr til kollektivtiltak på veg.

Vidare blir det på budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket foreslått midlar til tiltak mot støy, tiltak for å ivareta naturmangfald og tiltak for å følgje opp krava i vassforskrifta.

Eingongsavgifta for lette bilar blir foreslått justert, slik at CO₂ får auka vekt. Tiltaket medverkar til å følgje opp regjeringas mål om at gjennomsnittleg utslepp frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk (klimateklinga). NO_x-komponenten i eingongsavgifta for lette bilar blir foreslått auka for m.a. å medverke til betre luftkvalitet. Miljødelen av vektårsavgifta for tunge køyretøy blir også auka.

Som eit tiltak for å motverke negative effektar av veg- og jernbaneinvesteringar har ei arbeidsgruppe vurdert fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturverdiar for å redusere tapet av naturmangfald og omdisponering av dyrka jord. Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med tilsrådingane om fysisk kompensasjon etter høyring av rapporten.

Miljøutfordringane frå transportsektoren må løysast i samarbeid mellom statlege, fylkeskommunale og kommunale styresmakter. Viktige statlege tiltak er å halde høg miljøstandard ved bygging av ny infrastruktur og i drift og vedlikehald og å satse på verkemiddel som aukar delen miljøvennleg transport, reduserer transportbehovet og reduserer utsleppa frå køyretøy. Oppfølginga av etappemåla for miljø gjennom budsjettframlegget for 2014 viser at det særleg ved lokal luftforureining er viktig med eit godt samarbeid mellom forvaltningsnivåa.

Klimagassutslepp

Etappemål: Bidra til å redusere Noregs klimagassutslepp i tråd med Noregs klimamål.

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- klimagassutslepp for transportsektoren målt i CO₂-ekvivalentar
- gjennomsnittleg gram CO₂-ekvivalentar/personkilometer

- gjennomsnittleg gram CO₂-ekvivalentar/tonnkilometer.

Dei to sistnemnde indikatorane vil bli utvikla fram mot 2016.

I 2012 var utslepp frå vegtrafikken 10,0 mill. tonn CO₂ og innanriks luftfart 1,3 mill. tonn CO₂, noko som utgjorde høvesvis 19 pst. og 2 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Klimagassutslepp frå utanriks luftfart, dvs. frå norske luffhamner til første destinasjon i utlandet, var 1,2 mill. tonn CO₂-ekvivalentar i 2011. I perioden 1990–2012 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og innanriks luftfart auka med 30 pst., eller 2,5 pst. i snitt i året (basert på førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå). Veksten har flata ut dei siste åra. For vegtrafikken er det særleg utsleppa frå varebilar og tunge køyretøy som aukar. Dei samla klimagassutsleppa frå personbilar er relativt stabile trass i trafikkvekst. Meir energieffektiv personkøyretøyteknologi har særleg medverka til dette.

Tabell 4.12 Klimagassutslepp for transportsektoren målt i CO₂-ekvivalentar

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad i 2014
Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar	11,3 mill. tonn ¹	0,4 mill. tonn

¹ Veg og luftfart i 2012.

Kjelde: Statistisk sentralbyrå (2013)

Transportsektoren har nokre av 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. Noreg er eitt av få land i verda som har innført ei CO₂-avgift på innanlandsk luftfart. Luftfart er òg omfatta av EUs kvotehandelssystem, slik at flyselskapa må svare kvoter for utsleppa relatert til flyging i EU/EØS-området. Det er foreslått å auke dei generelle satsane i CO₂-avgifta på mineralolje og gass frå om lag 220 til om lag 330 kr pr. tonn frå 1. januar 2014. Satsane for innanriks luftfart er fore-

slått auka med om lag 50 kr pr. tonn CO₂, medan mineralolje som er pålagt vegbruksavgift ikkje er omfatta av avgiftsauken.

Samferdselsdepartementet har som ein illustrasjon gjort grove overslag over klimaverknaden i 2012 og 2014 av ulike tekniske endringar/tiltak og avgiftsendringar dei siste åra, jf. tabell 4.13. Utan desse endringane ville utsleppa frå transport vore 0,4 mill. tonn CO₂-ekvivalentar høgare i 2014. Tala er førebelse og kan bli endra i arbeidet med den såkalla «Biennial Report» til FNs klimakonvensjon.

Tabell 4.13 Klimaverknader i CO₂-ekvivalentar

	(mill. tonn CO ₂)	
	Verknad 2012	Venta verknad i 2014
Innblanding biodrivstoff	-0,18	-0,18
CO ₂ -komponent eingongsavgift	-0,1	-0,2
Jernbaneinvesteringar	-0,01	-0,01
Veginvesteringar	0,01	0,01
El-bilar	-0,01	-0,01
Endra avgifter 2014		0,01

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 (2011–2012) Norsk klimapolitikk. CO₂-komponenten i eingongsavgifta har medverka til å vri nybilkjøp mot bilar med lågare CO₂-utslepp. Utsleppa frå nye bilar er reduserte frå 177 g CO₂ pr. km i 2006 til 130 g i 2012. Frå 2014 blir det auka vekt på CO₂ i eingongsavgifta, spesielt for varebilar.

Talet på el-bilar på norske vegar har auka raskt. Det var 12 800 el-personbilar i Noreg i august 2013. Samferdselsdepartementet medverkar til å byggje ut infrastruktur for elektrifisering gjennom Transnova og vil i 2014 satse på byggje ut hurtigladepunkt. Sjå omtale under programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Biodrivstoff stod for 4,4 pst. av drivstoffsålet til bilar i 2012. 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 berekraftskriteria til 35 pst. klimagassinnsparring samanlikna med fossilt drivstoff. Det meste av salet av biodrivstoff i Noreg er biodiesel. I budsjettet for 2014 er det foreslått at biodiesel som har redusert vegbruksavgift på autodiesel, må oppfylle berekraftskriteria som er foreslått innført frå 1. januar 2014.

Etatane har rekna at verknaden av vegprosjekta som opnar i planperioden 2014–2023 gir ein auke i utsleppa på i gjennomsnitt 77 000 tonn, og at jernbaneprosjekta gir ein reduksjon på 102 500 tonn. Den årlege effekten vil variere. Som ei tilnærming er det i tabell 4.13 rekna inn ein verknad i 2014 som er ein tiendedel av dette, sjølv om det reelle talet vil liggje noko lågare i første del av tårsperioden.

Det er sett av 441 mill. kr til gang- og sykkeltiltak. Innafor vegdrifta blir tiltak for å leggje til rette for dei som vel kollektivtransport, sykkel og gange prioritert. Kampanjen for å betre samspelet mellom bilistar og syklistar blir vidareført i 2014, jf. omtale i del II under Vegformål. Det er vanskelig å rekne klimaeffekten av sykkeltiltak. Dersom delen av sykkeltrafikk blir dobla, har Civitas rekna at klimagevinsten vil vere på mellom 67 000 og 93 000 tonn i 2023.

I Prop. 1 LS (2013–2014) Skatter, avgifter og toll 2014 blir det foreslått å auke CO₂-avgifta for m.a. luftfart. Dette gir ein rekna utslippreduksjon frå luftfart på om lag 10 000 tonn CO₂.

Avinor AS samarbeider med flyselskapa og NHO luftfart om å leggje til rette for reduserte klimagassutslepp. Mykje av regelverket for luftfarten, spesielt for tryggleik og miljø, blir utvikla internasjonalt, og særleg av FN og EU. Venta vekst i flytrafikken kan medføre auka klimagassutslepp, men denne blir dempa av energieffektiviserande tiltak. Det viktigaste utsleppsreduserande tiltaket på kort sikt er utskifting av fly.

For å sikre at miljøbudsjett og -rekneskap for ulike transportformer kan samanliknast samarbeider Trafikverket i Sverige, Statens vegvesen og Jernbaneverket om å skape ein felles metode for å berekne miljøkonsekvensar frå alle typar infrastrukturtiltak. Ein felles frivillig standard for berekning er venta ferdig i 2013. Follobanen har sidan 2009 vore eit pilotprosjekt for slike metodar. Krav til klima og miljødokumentasjon vil frå 2014 bli prøvd ut i anbodskonkurransar.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor arbeider med tiltak som gir lågare energibruk, noko som òg vil kunne verke inn på klimagassutsleppa. Omsynet til miljø og berekraftige løysingar er teke inn i kravspesifikasjonane og konkurransegrunnlaga som blir nytta i kjøp av tenester frå

rådgivande ingeniører, prosjekterande og arkitektfag.

Lokal luftforureining og støy

Etappe mål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- Timemiddelkonsentrasjonar av NO₂ over nasjonalt mål
- Døgnmiddelkonsentrasjonar av svevestøv (PM10) over nasjonalt mål.

I 2011 blei det utført målingar som indikerer at NO₂-utsleppa frå nye dieselbilar er mykje høgare i kaldt vår enn den felles europeiske typegodkjenninga viser. Ei framskrivning for Oslo som blei gjort av Transportøkonomisk institutt og Norsk institutt for luftforskning, gir grunn til å tru at NO₂-utsleppa kjem til å auke fram til og med 2015, og at forskriftskrava til lokal luftkvalitet for NO₂, og dermed også dei strengare nasjonale måla, ikkje blir nådde før etter 2020 utan nye tiltak. På grunn av uvissa som har oppstått rundt utsleppa, er det vanskeleg å talfeste nøyaktig i kva retning situasjonen har endra seg for den einskilde innbyggjar. Ein rapport frå Norsk institutt for luftforskning som blei publisert våren 2013, viser for Oslo at talet på timar med konsentrasjonar omkring det nasjonale målet generelt har vore stigande dei seinaste åra. Dette gjeld truleg også i andre byar.

Vinteren 2012/2013 var det til tider høge konsentrasjonar av forureining i fleire byar.

Sjølv om utsleppa og konsentrasjonane sett under eitt framleis er høge, vil det bli lokale forbetringar i nærleiken av nokre store prosjekt som opnar i 2014. Statens vegvesen held fram sitt arbeid med målingar og prognosar for å varsle befolkninga om forureininga. Det blir arbeid vidare med å undersøkje utslepp frå bilar ved låge temperaturar. Eit forslag til strategi for vidare arbeid med berekningsmodellar for luftforureining frå trafikk og stasjonære kjelder (industri og vedfyring) er utarbeidd. Det blir òg arbeid med å auke kunnskapsgrunnlaget for tiltak mot lokal NO₂-forureining og med å leggje til rette for lokale verkemiddel. Statens vegvesen skal samarbeide vidare med lokale og statlege miljø- og helsestyresmakter for å betre luftkvaliteten.

I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen halde fram med tiltak mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig med generelle tiltak mot svevestøv. Døme på slike tiltak er piggdekkgebyr, setje ned fartsgrensene om vinteren og dempe oppvirvling av støv som ligg i vegbanen

med salt i kombinasjon med reinhald av vegane. Oslo og Bergen har innført piggdekkgebyr som gir god effekt. Piggfridelen har dei siste åra vore relativt stabil i Oslo og Bergen, men har gått ned i Trondheim, som ikkje har piggdekkgebyr. I 2012/2013-sesongen var piggfridelen i Oslo 86 pst., i Bergen 85 pst. og i Trondheim 65 pst. Dei lokale tiltaka vil halde fram, og det vil bli vurdert om det er behov for å auke innsatsen i område med fare for overskridingar av forskriftskrava.

I eit fleirårig samarbeid mellom Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet og underliggjande etatar, blir det greidd ut korleis luftforureining (NO₂ og PM10) skal bereknast, om nasjonale mål skal endrast, og korleis piggdekkpolicyen bør vere. Det er òg vedteke nye retningslinjer for luftforureining, og det blir utarbeidd ei rettleiing som vil få følgjer for planlegginga til Statens vegvesen. Dette arbeidet held fram.

Det nasjonale støymålet er at støyplaga skal reduserast med 10 pst. innan 2020 samanlikna med 1999 og at talet på personar utsett for over 38 dB innandørs støynivå skal reduserast med 30 pst. innan 2020 samanlikna med 2005. Det første målet er retta mot den generelle støyplaga i Noreg, mens det andre målet er retta mot dei som er utsette for dei høgste støynivåa.

Både nasjonale og internasjonale undersøkingar viser at det er krevjande å redusere støyen frå vegtrafikken. Problemet er stort, og kostnadene for å gjennomføre tiltak er store. Samstundes viser forskinga at dei tiltaka som reduserer støyen ved kjelda, dvs. tiltak på asfaltdekke og bildekk, er dei mest kostnadseffektive. Det er derfor viktig å utforske mogleighetene for internasjonale tiltak retta mot køyretøy og bildekk. Statens vegvesen vil i åra framover skaffe seg meir erfaring med legging, vedlikehald, haldbarheit, kostnader og støyeffekt ved vegdekke med finkorna asfalt. I tillegg til tiltak på køyretøy, bildekk og støysvake vegdekke er det viktig å halde ved like eksisterande støyskjermar, slik at dei gir den forventa effekten.

Med auka innsats på riksvegnettet er det venta at målet for støy kan nåast. Statens vegvesen har berekna at om lag 13 000 personar som er busette ved riksvegen, har innandørsstøy over 38 dB i bustaden sin. Tiltak på om lag 330 bustader blir gjort i 2014. Samtidig viser nye berekningar frå Statistisk sentralbyrå at stadig fleire er plaga av vegtrafikkstøy. Auken kjem av auka trafikk og bustadbygging nær vegar. Nye vegar som blir lagt utanom tettstader og mindre byar, bidreg til at færre personar blir utsette for støy.

Kriteria for å fastsetje fartsgrenser opnar for at strekningar med 80, 90 og 100 km/t kan få lågare fartsgrense dersom det er nødvendig for å oppfylle gitte miljøkrav, t.d. krav til støy, luftkvalitet, vasskvalitet og i nokre tilfelle òg kulturminnevern. I 2014 vil Statens vegvesen gå igjennom kriteria for å fastsetje fartsgrenser som gjer det tydeleg at miljøomsyn inngår som eitt av elementa som det blir lagt vekt på ved sida av tryggleik og framkome.

Jernbaneverket har berekna at om lag 2 000 personar blir utsette for innandørs støynivå over 38 dB, dei aller fleste i Osloområdet. I 2014 held arbeidet fram med å gjennomføre målingar og greie ut dei bustadene som står igjen etter kartlegginga frå 2012 og 2013. Det er i denne prosessen venta ein monaleg reduksjon av talet på dei som er utsette for innandørs støynivå over 38 dB. Ferdige prosjekt i 2014 bidreg med å redusere utbreiing av støy. T.d. vil det bli bygd støyskjermar på Høvik snu- og parkeringsanlegg, og det er planlagt å skifte ut to bruer på Bergensbanen.

Kartlegging av støy rundt militære lufthamner og lufthamnar med regulær sivil trafikk viser at om lag 3 500 personar er utsette for innandørs støynivå over 38 dB. Over halvparten av desse er busette ved ein av dei fem militære flyplassane. Utfasing av eldre fly gir ein samla reduksjon av støy trass i betydeleg trafikkauke

Utslepp av NO_x frå vegtrafikk har blitt redusert med 45 pst. frå 1990 til 2012, særleg som følge av avgasskrav frå køyretøy og miljødifferensiert årsavgift. Utslepp frå ferjedrifta er redusert med 19 pst. frå 2006 til 2012. Utslepp av NO_x frå innanriks flytrafikk har auka noko dei siste åra og er no omkring 17 pst. høgare enn i 2000, men utgjer berre 2,5 pst. av dei samla nasjonale utsleppa.

Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulerte gjennom køyretøyforskrifta. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Frå 2012 er det innført ein NO_x-komponent i eingongsavgifta for lette køyretøy. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy vil ytterlegare redusere NO_x-utsleppa frå vegtrafikken.

Det er òg innført strengare krav til utslepp av NO_x frå fly. Fly- og helikopterselskapa, ferjeselskapa og Hurtigruten ASA betaler i dag bidrag til NO_x-fondet og er derfor fritakne frå NO_x-avgift. NO_x-fondet gir tilskot til tiltak som reduserer utsleppa. I 2014 vil i alt 13 gassferjer vere i drift på riksvegnettet og seks på fylkesvegnettet. Bruk av naturgass i ferjer gir 90 pst. reduksjon i NO_x-utsleppa og 10–20 pst. reduserte klimagassutslepp, samanlikna med bruk av diesel.

Samla utslepp frå fly og vegtrafikk er venta å gå noko ned som følge av dei nye krava til utslepp og utskifting til fly som er meir energieffektive og har lågare utslepp. Utsleppa av NO_x frå vegtrafikk og innanriks luftfart var omkring 41 400 tonn i 2012 og forventast nedgang i 2014 vil truleg ligge mellom 1 000 og 2 000 tonn.

Naturmangfald og dyrka jord

Etappemål: Bidra til å redusere tapet av naturmangfald

Indikatorar for etappemålet:

- tal prosjekt med svært stor negativ konsekvens for naturmiljø
- tal utbetra registrerte konflikhtar mellom transportnettet og naturmangfald.

Etappemål: Avgrense inngrep i dyrka jord

Indikator for etappemålet:

- tal daa dyrka jord til transportformål.

På same måte som klimapåverknaden er konsekvensar for naturmangfaldet og dyrka jord vanskeleg å reversere. Desse er derfor blant dei største miljøutmaningane. Omsynet til naturmangfald og dyrka jord skal integrerast i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Naturmangfaldslova og forskriftene om utvalde naturtypar og prioriterte artar aukar trongen for varsemnd både ved planlegging og bygging av nye vegar og ved drifta av eksisterande anlegg. Statens vegvesen arbeider med å auke kunnskapen og integrere denne i relevante handbøker.

Dei nye veganlegga som opnar i 2014, vil ha kravd om lag 1 400 daa dyrka jord. Dette kjem i hovudsak av utbygging av firefeltsvegar som vil auke framkoma og tryggleiken i viktige transportkorridorar. Prosjekta er; E18 Gulli – Langåker, E16 Kongsvinger – Slomarka, E18 Melleby – Momarken, E6 Minnesund – Skaberud og rv 3 Åsta bru. I prosjektet ved Åsta bru er store mengder masse tilført frå anlegget til gardbrukaren, som har auka sitt dyrkbare areal. Samtidig er faren for flaum redusert. Det er vanskeleg heilt å unngå bruk av dyrka jord. Kompensasjon ved å etablere nye jordbruksareal vil kunne redusere det langsiktige tapet av dyrka jord. Dette verkettemiddelet er i dag ikkje teke i bruk i samferdselsprosjekt.

I 2014 blir ingen store jernbaneprosjekt ferdige som medfører at dyrka jord vil gå tapt. Prosjektet Eidsvoll vendespor som opnar i 2014 medfører derimot tap av 9 daa dyrka jord.

Avinor AS har eit eige program for å kartlegge biologisk mangfald. Alle lufthamnene skal vere kartlagde innan 2014. Fleire av lufthamnene har store naturverdiar, m.a. ugjødsla beiter som før var vanleg i jordbrukslandskapet. I 2014 vil til-

tak ved Sandnessjøen lufthamn, Stokka medføre at om lag 25 daa dyrka jord vil gå tapt. Reguleringsplan for området er ikkje vedteke og omfanget kan bli justert.

Tabell 4.14 Medverke til å redusere tapet av naturmangfald

	Forslag 2014	NTP 2014–2023
Tal på utbetra registrerte konflikter mellom transportnett og biologisk mangfald		
– veg	12	89
– jernbane	0	425
– luftfart	-	-

Tabell 4.15 Avgrense inngrep i dyrka jord

	Venta verknad i 2014	NTP 2014–2023
Tal daa dyrka jord til transportformål		
– veg	1 400	6 960
– jernbane	0	620
– luftfart	om lag 25	-

Ved planlegging av nye samferdselsanlegg vil transportetatane prøve å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar, verdfulle kulturområde og dyrka jord. Konsekvensar for naturmangfald vil inngå i før- og etterundersøkingar av store anlegg der det er aktuelt. Erfaringane frå tidlegare undersøkingar blir samla i samarbeid mellom transportetatane og forskingsmiljøa og dannar grunnlag for framtidige før- og etterundersøkingar. For dyrka jord vil det bli gjort etterundersøkingar. I 2014 vil det i ulike prosjekt bli gjort før- eller etterundersøkingar om m.a. mudring, viltovergangar, flytting av trua planter og verknad på amfibier og fisk. Råd og resultat frå konsekvensutgreiingar skal takast med i reguleringsføresegner eller i dei ytre miljøplanane i seinare planfasar. Jernbaneverket starta i 2013 eit utviklingsprosjekt for å betre innarbeidinga av miljøkrav i utgreiings-, plan- og byggjeproessen og å føre dette vidare i drift og vedlikehald. Formålet med prosjektet er at dei miljøvurderingane som blir gjorde i tidleg fase, skal førast vidare med båtande tiltak osv. i bygging og drift.

Det vil t.d. bli stilt krav til forundersøkingar før bygging og krav til etterundersøkingar i drift. Krav vil bli førte vidare i driftskontraktar og følgt opp som del av intern miljøstyring, revisjon og kontroll i Jernbaneverket.

Jernbaneverket har førebels ikkje utvikla eigen, fast metodikk for før- og etterundersøkingar. Etaten startar hausten 2013 eit samarbeid med Statens vegvesen om hensiktsmessige metodar for dette. Prosjektet vil halde fram i 2014.

Jernbaneverket har òg store utfordringar med at mange dyr blir påkøyrde av tog. Etaten vil i 2014 halde fram arbeidet med å førebyggje påkøyrslar av dyr, særleg ved vegetasjonskontroll langs sporet og i samarbeid med lokale næringsinteresser og styresmakter. Jernbaneverket tek saman med m.a. Statens vegvesen del i det nasjonale rådet mot påkøyrslar av dyr.

Det vil ikkje bli gjort inngrep med nærføring til nasjonalparker, landskapsvernområde eller naturreservat i samband med riksveg- eller jernbaneanlegg som opnar i 2014. Prosjektet Eidsvoll vendespor blir ferdig i 2014. Det er berekna at

dette rører ved om lag 130 daa av Vorma biotopvernområde.

Ingen riksveg- eller jernbaneprosjekt som opnar i 2014 eller tiltak i lufthamner i 2014, er vurdert å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø.

I 2014 vil 12 registrerte konflikhtar mellom veg og biologisk mangfald bli utbetra. Jernbaneverket reknar ikkje med å redusere talet på registrerte konflikhtar mellom jernbane og biologisk mangfald i 2014. Dei fleste konflikttane gjeld kjemisk sprøyting i terrenget langs sporet. Arbeidet med å redusere desse konflikttane er særleg utfordrande. Førebels held Jernbaneverket fram med å søkje alternative metodar for vegetasjonskontroll.

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Jernbaneverket tek del i eit interdepartementalt samarbeid om å kartleggje og overvake biologisk mangfald. Kartleggingsprosjekta medverkar til betre kunnskap om kvar det er biologisk viktige naturtypar, noko som er nyttig i arbeidet med å planleggje nye prosjekt og i drift og vedlikehald av infrastrukturen.

Ei arbeidsgruppe leia av Samferdselsdepartementet la i august 2013 fram rapporten «Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområde ved samferdselsutbygging». Arbeidsgruppa meiner fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturverdiar er eit verkemiddel som kan takast i bruk for å hjelpe til å oppnå nasjonale mål om å redusere tapet av naturmangfald og redusere omdisponering av dyrka jord. Fysisk kompensasjon inneber erstatning for dyrka jord eller naturområde som fell bort eller blir øydelagd i samanheng med samferdselsprosjekt. Det kan t.d. gjerast ved å opparbeide dyrka mark av minst like god kvalitet på ein annan stad, eller restaurere, nydanne eller sikre eit naturområde.

Arbeidsgruppa tilrår at det blir starta pilotprosjekt med fysisk kompensasjon av jordbruks- og naturområde knytte til store samferdselsutbyggingar. Viss fysisk kompensasjon etter kvart skal takast i bruk som eit generelt verkemiddel, tilrår arbeidsgruppa å vurdere endringar i plan- og bygningslovens føresegner om konsekvensutgreiing. Rapporten er på offentleg høyring. Samferdselsdepartementet vil etter høyringa arbeide vidare med tilrådingane i rapporten.

Vasskvalitet i sårbare område

Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon, grunnvatn og overflatevatn. Kunnskapsauken dei seinaste åra, m.a. frå forskingsprogrammet Salt SMART om saltmetodar og miljøkonsekvensar,

skal takast i bruk for å redusere miljøskadane. Vinteren 2011/2012 var saltforbruket på dei vegane Statens vegvesen har driftskontraktar for, om lag 204 000 tonn. I sesongen 2012/2013 var det ein auke til om lag 215 000 tonn. I 2014 blir det innført ein ny vinterdriftsstandard som kan påverke saltforbruket. Talet på kilometer veg der det blir opna for salting, vil truleg auke noko, medan metodane som blir nytta, vil vere mindre saltkrevjande.

Eit overvåkingsprogram for innsjøar nær salta vegar blir utvida og skal gjennomførast kvart år etter ein gjennomføringsplan som skal lagast hausten 2013. Det er avdekt 71 sjøar som er påverka av salt eller miljøgifter.

Statens vegvesen har starta prosjektet NORWAT (Nordic Road Water), som skal auke kunnskapen om korleis ein kan planleggje, byggje og drifte vegnettet, slik at risikoen for forureining av metall og miljøgifter kan reduserast, og at vassmiljøet såleis ikkje blir påført uakseptabel skade. Delar av prosjektet skal utførast i samarbeid med nordiske vegstyresmakter og norske universitet og institutt. Delar av dette er òg av interesse for Jernbaneverket.

Jernbaneverkets arbeid med å følgje opp vassforskrifta er avgrensa til å fjerne vandringshinder for fisk. I 2014 er det planlagt utgreiing og tiltak for fem moglege vandringshinder på Dovrebanen og Trønderbanen.

Risiko for vass- og grunnforureining ved lufthamnar er i hovudsak knytt til flyavising, baneavising, brannøving og drivstofflekkasjar. På eksisterande og nedlagte brannøvingsfelt er det påvist PFOS (Perfluoroktylsulfonat) fleire stader. I samråd med miljøstyresmaktene blir det vurdert korleis grunnforureininga best kan handterast. Ved kartlegging av miljøstatus og risiko for forureining ved alle Avinors lufthamnar i perioden 2008–2010 er fleire tilhøve avdekt som krev gjennomføring av tiltak.

For å følgje opp risikoanalysane har Avinor sett i verk eit større prosjekt som skal greie ut og gjennomføre tiltak på Avinor sine lufthamnar for å sikre at drifta og tilstanden for dei tekniske anlegga tilfredsstillar utsleppløyva frå fylkesmenene og oppfyller lov om forureining med tilhøyrande forskrifter. Prosjektet er planlagt å vere avslutta innan utgangen av 2015.

4.2.4 Universell utforming

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det eit hovudmål at transportsystemet skal bli universelt utforma. Regjeringa vil i

planperioden vidareføre arbeidet med å gjere det statlege transportsystemet universelt utforma. For å få samanhengande reisekjeder, skal det òg gjerast tiltak på tvers av forvaltningsnivåa.

Etappemål: Medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma.

Indikatorar for å følgje opp etappemålet:

- Del haldeplassar på riksvegnettet som er universelt utforma
- Del viktige kollektivknutepunkt som er universelt utforma
- Del jernbanestasjonar og lufthamner som er tilgjengelege
- Del jernbanestasjonar og lufthamner med universelt utforma informasjonssystem
- Del jernbanestasjonar og lufthamner som er universelt utforma.

Transportsystemet skal i så stor grad som mogleg kunne brukast av alle. Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil derfor utvikle og leggje transportsystemet til rette, slik at flest mogleg blir sikra ein god mobilitet, og at ein i størst mogeleg grad finn løysingar som alle kan nytte. Eit universelt utforma transportsystem fører til ei generell kvalitetsheving som kjem alle reisande til gode og gjer det meir effektivt.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner, blir bygd med universell utforming. Der det er nødvendig, skal det finnast hjelpemiddel eller assistanse. Det meste av transportsystemet er bygd før det var krav om universell utforming. Noko er utbetra dei siste åra, men framleis er behovet for å oppgradere og ombygge omfattande.

I perioden 2014–2023 skal satsinga konsentrertast om tiltak som medverkar til samanhengande, universelt utforma reisekjeder. Jernbanestasjonar, busshaldeplassar, kollektivknutepunkt, reiseinformasjon, billettsystem, gangveggar, fortau og kryssingspunkt er døme på ledd i ei reisekjede. På vegnettet ligg haldeplassar og kollektivknutepunkt langs statlege, fylkeskommunale og kommunale veggar. Felles planar for fornying og forpliktande samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa er nødvendig for å få samanhengande reisekjeder som er universelt utforma.

Det er om lag 6 500 busshaldeplassar langs riksvegane. Statens vegvesen arbeider kontinuerleg med å gjere dei og knutepunkt for kollektiv-

transporten meir tilgjengelege. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at om lag 900 haldeplassar og om lag 100 knutepunkt langs riksvegane skal oppgraderast til universell utforming i perioden. I tillegg kjem tiltak i bymiljøavtalanen. Statens vegvesen legg opp til å oppgradere 16 haldeplassar og fire knutepunkt langs riksvegane i 2014. Oppgraderinga omfattar m.a. heving av kantstein, markering av stoppunkt og å setje opp leskur der det m.a. er betre lys og mogleg å sitje. Haldeplassar med stor trafikk blir prioriterte. Fornyninga av haldeplassar blir sett i samheng med andre tiltak som blir gjennomførte langs riksvegane, t.d. utbygging av gang- og sykkelanlegg og utbetring av gangfelt, og med dei andre forvaltningsnivåa sitt arbeid med å betre utforminga av eigne haldeplassar og knutepunkt.

Ordninga med tilskot til tilgjengelegheitstiltak i kommunar og fylkeskommunar bidreg til at statlege og kommunale styresmakter og private aktørar lagar felles planar for å utbetre kollektivsystemet. Tilskotsordninga har vist seg å vere eit godt verkemiddel for å setje i gang lokale samarbeidsprosjekt. Ordninga er nærare omtalt i del II under kap. 1330, post 60.

Statens vegvesen og fylkeskommunane har saman peika ut dei viktigaste knutepunkta i kvar region og stamlinjenett for lokal kollektivtransport i dei største byane. Knutepunkta er peika ut på bakgrunn av tilhøva i fylket, m.a. talet på reisande. Arbeidet med å utvikle knutepunkt skjer i samarbeid med m.a. fylkeskommunane, andre transportetatar og kommunane. Stamlinjene skal peikast ut i byområda Tromsø, Bodø, Ålesund, Haugesund, Agderbyen, Grenland, Vestfoldbyen, Buskerudbyen, Nedre Glommaregionen, og er allereie definerte i dei fire største byane.

Krava som blir stilte til universell utforming av riksvegferjene, er skjerpa, m.a. til utforming av og tilkomst til toalett og salong. For å medverke til å nå målet om heile reisekjeder med universell utforming skal Statens vegvesen setje i gang eit arbeid med å sjå nærare på kaianlegga. Sentrale element her er m.a. oppstillingsplass for bil for personar med nedsett rørsleevne og tilkomst for gåande frå t.d. busshaldeplassen til ferja.

Kompetanseheving og auka kunnskap om kva universell utforming er, er eit satsingsområde i planperioden. Standardisering er eit verkemiddel for å sikre at fornying av haldeplassar, stasjonar og knutepunkt bidreg til universell utforming av heile reisekjeder som kryssar både statlege og kommunale ansvarsområde. Krav som sikrar universell utforming blir innarbeidd i sentrale handbøker, rettleiarar og retningslinjer. For å betre

kompetansen og auke bevisstheita om universell utforming vil Statens vegvesen i 2014 gjennomføre ulike aktivitetar som fagsamlingar, seminar og konferansar. Å lyfte fram dei prosjekta som er særleg vellykka, er ein ny måte å arbeide for auka kompetanse på. Statens vegvesen starta i 2012 pilotprosjektet, «Gode eksempler på universell utforming». Fem transportanlegg blei vurderte og presenterte som gode døme på vegvesen.no og i ein brosjyre. I 2013 er prosjektet utvida, slik at fleire døme frå heile landet blir presenterte.

Det manglar systematisk og forskingsbasert kunnskap om korleis blinde og svaksynte bruker element i det fysiske miljøet når dei orienterer seg. Dette er ein av konklusjonane i rapporten Evaluering av standardar og praksis for bruken av leielinjer i transportsystemet, utarbeidd av Transportøkonomisk institutt på oppdrag frå Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet. Behovet for kunnskapsutvikling og auka kompetanse blir særleg trekt fram i tilrådingane for vidare arbeid. Rapporten peikar på fleire punkt som Statens vegvesen i 2014 vil følgje opp med forskingsprosjekt.

For betre å kunne måle utviklinga mot eit universelt utforma transportsystem, vidarefører Statens vegvesen arbeidet med å få betre oversikt over graden av universell utforming på eigen infrastruktur. M.a. blir data om haldeplassar og knutepunkt registrerte og innarbeidde i eksisterande databasar. Arbeidet er tidkrevjande og vil halde fram i 2014. Data som blir samla inn, vil også på sikt vere eit viktig bidrag til arbeidet med ein nasjonal reiseplanleggjar med informasjon om tilgjengelegheitstilhøva på reiseruta. Arbeidet med ein slik reiseplanleggjar er nærare omtalt i del II under kap. 1330, post 60.

Jernbanenettet har om lag 340 stasjonar. Rundt 100 av desse blir rekna som tilgjengelege. Å realisere ein universelt utforma stasjonsinfrastruktur vil krevje lang tid og store ressursar. Jernbaneverkets strategi er å gjennomføre etappevis betringar av tilgjengetilhøva. Ein stasjon blir rekna som tilgjengeleg når m.a. minst ein tilkomst til plattform er hinderfri, og det kan nyttast rullestolrampe frå plattform og inn i toget. Universelt utforma stasjonar skal m.a. ha trinnfri gangveg til plattform, leiesystem for blinde og svaksynte, plattformhøgder som gir trinnfri inngang inn i toget og formidling av viktig kundeinformasjon både munnleg og skriftleg. Ingen stasjonar fyller i dag alle krava. To stasjonar blir rekna som universelt utforma med unntak av system for å formidle kundeinformasjon munnleg. Nokre stasjonar som Lørenskog, Fredrikstad og Drammen, er nær ved å vere rekna som tilgjengeleg, og nødvendige til-

tak er planlagt gjennomført i perioden 2014–2017. Jernbaneverket vurderer at det kan vere mogeleg å gjere om lag 20 stasjonar til universelt utforma, og desse vil bli gjennomgatte med tanke på slik utbetring.

I perioden 2014–2017 er det planlagt å innføre system for kundeinformasjon som gjer informasjonen tilgjengeleg for flest mogleg. Som eit første steg er det i 2014 planlagt å innføre ei mobil-løysing for å tilby kundeinformasjon til blinde og svaksynte.

I store prosjekt som utbygginga av intercitystrekningane, ved bygging av nye stasjonar og ved vesentlege endringar på eksisterande stasjonar, er prinsippet om universell utforming integrert i prosjektet. Midlar til tiltak for betre tilgjengelegheit på andre stasjonar blir løyvd på kap. 1350, post 30 Investeringar i linja, over programområdet *Stasjonar og knutepunkter*. Stasjonar med flest reisande og der tiltaka vil gi auka kapasitet på ei strekning eller togpendel, blir utbetra først. Om lag 20 pst. av stasjonane har om lag 80 pst. av passasjerane. Ved utgangen av 2013 kan stasjonane som er rekna som universelt utforma (med unntak av informasjonssystem), ha knapt 1 pst. av passasjertrafikken, og dei som er rekna som tilgjengeleg, ha om lag 50 pst.

Utbetring av mindre hindringar på stasjonane, som å merke trappetrinn, kontrastmarkere glasflater og søyler, montere dørøpnarar og fjerne fysiske hindringar i gangsona, blei starta i 2012. Fram til utgangen av 2013 vil 35 stasjonar vere utbetra. I 2014 er det planlagt å gjennomgå om lag 30 stasjonar. Jernbaneverket planlegg å gjennomgå og utbetre mindre hindringar på alle stasjonar i løpet av 2017. Rutinar for å sikre at tilgjengelegheitstiltak inngår i ordinær drift og vedlikehald, blir utarbeidd.

Avinor AS driv 46 lufthamner. Lufthamnene er svært ulike i storleik og utforming. Arbeidet med universell utforming følgjer krava som m.a. ligg i plan- og bygningslova og tilhøyrande byggjetekniske forskrifter.

På Oslo lufthamn, Gardermoen blir det arbeidd med universell utforming både på eksisterande terminal og i samband med utbygginga av ny terminal. Stadig aukande passasjertal og fleire reisande med nedsett funksjonsevne gjer at bygningsmessige løysingar tilpassa for universell utforming kan bli ei utfordring. I 2014 er det planlagt å auke toalett-kapasiteten. Vidare vil det bli lettare for rullestolar å kome til. Arbeidet med å utvikle og forbetre informasjonssystem vil også bli prioritert i 2014. Val av løysingar i det nye terminalbygget blir gjort i tett dialog med brukaror-

ganisasjonane. Det blir lagt stor vekt på utforming, materialval, tilrettelagde løysingar for heisar, trapper, rulletrapper o.a. I tillegg blir det lagt vekt på god tilgjenge i publikumsområdet med t.d. gater, leielinjer og kvilerepos.

På dei tre andre store lufthamnene (Stavanger lufthamn, Sola, Bergen lufthamn, Flesland og Trondheim lufthamn, Værnes) er krava om universell utforming i plan- og bygningslova oppfylte med 70–80 pst. i 2013, ein auke frå 60–70 pst. i 2012. På Flesland og Værnes blir det arbeidd kontinuerleg med forbetrande tiltak i dialog med brukarorganisasjonar. Ny terminal blir no planlagt ved Bergen lufthamn, Flesland. Når den nye terminalen er ferdig vil lufthamna vere universelt utforma.

På dei andre lufthamnene er inngangspartia til terminalbygga i samsvar med krava i byggeteknisk forskrift. I terminalbygga er det ikkje tersklar. Det er ikkje etablert leielinjer eller spesiell skilting, men det er assistanseneste. 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 fastsette i 2013 ei ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven krev at offentlege bygg som flyplassterminalar skal vere universelt utforma så lenge det ikkje førar til urimeleg store kostnader. Den nye forskrifta konkretiserer krava som skal gjelde for norske lufthamner. Det blir m.a. stilt krav om mekanisk lyfteutstyr for ombordstiging på alle lufthamner med rutetraffikk. Vidare blir det kravd at passasjerbru, der slike finnast, skal takast i bruk i dei tilfelle der det på førehand er varsla om passasjerar som ikkje kan bruke trapp. I tillegg må lufthamnoperatørane gjere greie for i kva grad eksisterande terminalbygg oppfyller krav om universell utforming i byggeteknisk forskrift, og å utarbeide ein plan for å oppfylle desse viss krava ikkje er oppfylte. Ved nybygg blir krava til universell utforming i plan- og bygningslova følgt. Krav om passasjerbru på nye lufthamner vil bli vurdert i samband med konsesjonssøknad.

4.3 Kollektivtransportpolitikk

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa lagt fram ein kollektivtransportpolitikk for byområda og ein for distrikta. I storbyområda skal veksten i persontransporten takast med kollektivtransport, sykkel og

gange. Tilbodet i form av frekvens og kapasitet vil vere ulikt i byområda og i distrikta, men det er viktig for alle kundar med felles rammer for m.a. reiseinformasjon billett kjøp, linjenett og rutedrift.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er jernbanen ein sentral av regjeringa sin kollektivtransportpolitikk. I tillegg har regjeringa presentert eit opplegg for ein heilskapleg politikk i byområda, der fundamentet er eit rammeverk for å etablere heilskaplege bymiljøavtalar. Avtalane skal omfatte aktuelle verkemiddel i byområda, inkludert kollektivtransport og areal- og transportplanlegging. Verkemidla skal bidra til å endre transportmiddelfordelinga for å redusere klimagassutslipp og betre den lokale luftkvaliteten.

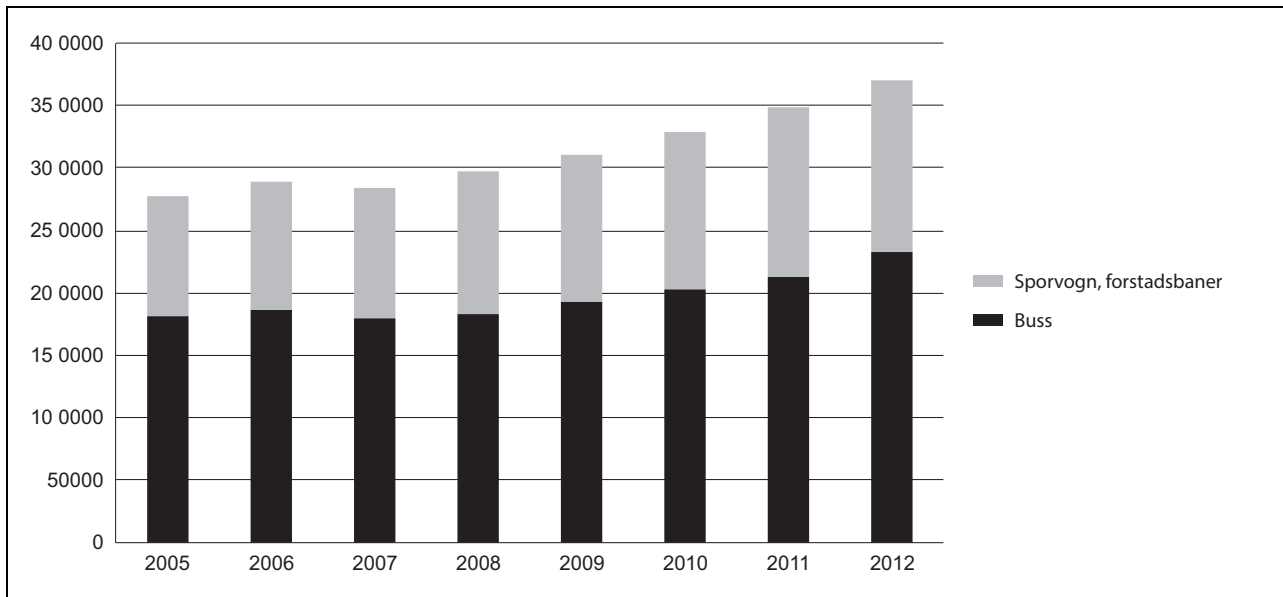
Målet om at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange krev ei samordna areal- og transportplanlegging, restriksjonar for bruk av bil, ein restriktiv parkeringspolitikk og auka innsats både til investeringar og drift av eit forbetra kollektivtilbod. Stat, fylkeskommune og kommune har alle ansvar for verkemiddel i areal- og transportplanlegginga. For å leggje til rette for gode kollektivtilbod og ein arealbrukspolitikk som byggjer opp under dette, er det nødvendig med eit godt samarbeid mellom fylkeskommune, bykommune og kommunane i omegn.

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir vidare tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak over kap. 1330, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, og post 61 Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda.

Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane. Etter forvaltningsreforma kan fylkeskommunane i langt større grad enn tidlegare foreta heilskaplege avvegingar mellom veg og kollektivtransport. Utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjett var 10,8 mrd. kr i 2012. Den fylkesvise fordelinga av desse utgiftene går fram av tabell under programkategori 13.70 i del II.

4.3.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Utviklinga i kollektivtransporten dei seinare åra har vore positiv. Kollektivstatistikken frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var om lag 540 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2012. Dette er ein auke på om lag 22 pst. frå 2005 og 2,7 pst. frå 2011. Auken frå 2011 er størst i Oslo, Bergen og Trondheim. Skinnegåande passasjertransport har dei siste åra hatt den største vek-



Figur 4.2 Tal kollektivpassasjerar i byområda (ekskl. jernbane). 1 000 passasjerar

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

sten med ein auke på om lag 31 pst. frå 2005 til 2011. I 2012 var det likevel berre 1,9 pst. fleire passasjerar som reiste med skinnegåande transport enn i 2011. Transportarbeidet for kollektivtransporten (passasjerkilometer) auka med 2,4 pst. frå 2011 til 2012.

I 2012 reiste 6,4 pst. fleire med lokal kollektivtransport i byområda enn i 2011, jf. figur 4.2.

4.3.2 Tiltak for å styrkje kollektivtransporten

I budsjettet for 2014 følgjer regjeringa opp satsinga på kollektivtransport i Nasjonal transportplan 2014–2023. For løyvingar som er direkte retta mot kollektivtransport gir budsjettframlegget for 2014 ein auke i løyvingane på i alt 29,9 pst. frå saldert budsjett 2013.

Tabell 4.16 Løyvingar til kollektivtransport

	(i 1 000 kr)		
	Saldert budsjett 2013	Forslag 2014	Pst. endr. 13/14
Kjøp av persontransport med tog	2 921 300	3 047 000	4,3
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	11 372 700	15 577 800	37,0
Kollektivtiltak og universell utforming, riksvegnettet	135 400	73 800	-45,5
Særskilde tilskot til kollektivtransport	85 800	78 300	-8,7
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda ¹	673 100	945 300	40,4
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	15 188 300	19 722 800	29,9

¹ Eigen post frå 2014.

Ein viktig del av satsinga på kollektivtransport er å styrkje jernbanen. Det er foreslått å løyve 15,6 mrd. kr til jernbaneinfrastruktur og om lag 3 mrd. kr til statleg kjøp av persontransport med tog i 2014.

På vegbudsjettet blir det foreslått 73,8 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming på riksvegnettet. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere haldeplassar og knutepunkt.

Tiltaka for universell utforming medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransporten meir attraktiv for alle. Oppfølging av hovudmålet om universell utforming i Nasjonal transportplan 2014–2023 er nærare omtalt i kapittel 4.2.4.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane til jernbane og veg er gitt i del II.

Statens særskilde tilskot til kollektivtransport omfattar tilskotsordninga til tilgjengelegheitstiltak, kollektivtransport i distrikta, forsøk med betre tilbod til TT-brukarar med særlege behov, elektronisk billettering og nasjonal reiseplanleggjar. I alt blir det foreslått å løyve 78,3 mill. kr til desse tiltaka i 2014. Særskilde transporttiltak er nærare omtalt under programkategori 21.40 i del II.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er også nærare omtalt under programkategori 21.40. For 2014 er det foreslått å løyve 945,3 mill. kr til ordninga.

4.3.3 Handlingsplan for kollektivtransport

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det varsla ein handlingsplan for kollektivtransporten i løpet av 2013. Handlingsplanen følgjer opp satsinga på kollektivtransport som er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023 og i Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen). Utgangspunktet for handlingsplanen er målet om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområda. Handlingsplanen skal bidra til å konkretisere kva som må gjerast for å nå dette målet. Planen tek òg for seg kollektivtiltak utafor storbyområda.

Planen vil vere eit kortfatta og overordna dokument der det går fram kven som har ansvar for dei ulike handlingane/tiltaka og tidspunkt for gjennomføring.

Handlingsplanen er avgrensa til omtale av kollektivtransport på skinner, med buss og med passasjerbåt. Samferdselsdepartementet vil følgje opp planen i dei årlege budsjetta.

Planen vil omtale desse tema:

- Belønningsordninga og heilskapelege bymiljøavtalar
- Knutepunktsutvikling
- Framkomsten for kollektivtrafikken
- Jernbane og togtilbodet
- Statistikk og modellverktøy for kollektivtransporten

- Samordning og betring av kollektivtransporten i distrikta
- Nasjonal reiseplanleggjar og elektronisk billettering
- Finansiering av kollektivtransporten
- Kompetanse om kollektivtransport
- Miljø
- Universell utforming i kollektivtransporten
- Tryggleik og beredskap.

Ansaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og fleire etatar. Ei sentral utfordring for å gjere kollektivtrafikken konkurransedyktig og attraktiv, er å samordne utvikling av tilbodet på tvers av forvaltningsnivåa, etatane og transportmidla. I handlingsplanen for kollektivtransport vil regjeringa ta initiativ til konkrete tiltak som skal bidra til betre samordning.

For å følgje opp klimaforliket er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 gjort greie for heilskapelege bymiljøavtalar, som er ein ny måte å organisere transportpolitikken i storbyområda på. Avtalane skal inkludere fylkeskommunale og kommunale forpliktingar om arealbruk. Gjennom dei heilskapelege bymiljøavtalane opnar staten for å gi statleg investeringsstøtte til fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport av stor nasjonal interesse, t.d. T-bane i Oslo, bybane i Bergen og busstilbod i Trondheim.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det gjort greie for eit generelt rammeverk som skal liggje til grunn for avtalane. Regjeringa vil arbeide vidare med å konkretisere rammeverket. Dette må liggje til grunn før ein kan inngå dei første bymiljøavtalane. I denne samanhengen vil regjeringa vurdere nærare kva slags styringsmodell som skal leggjast til grunn for avtalane. Det er eit viktig prinsipp at dei heilskapelege bymiljøavtalane skal baserast på mål- og resultatstyring, ikkje berre gjennomføring av enkelttiltak. Det må kunne dokumenterast at resultata av tiltaka bidreg til å nå måla i avtalane. Indikatorar som kan måle verknaden av tiltaka, er derfor ein sentral del av rammeverket. Statens vegvesen er i gang med å utvikle eit felles indikatorsett for byområda. Det blir eit viktig grunnlag for forhandlingar og oppfølging av avtalane.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda skal også bidra til å nå målet om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområda. I ein overgangsperiode vil det kunne vere både heilskapelege bymiljøavtalar og belønningsavtalar, men på sikt er målet at dei to avtaleformene skal utgjere ei samla ordning.

Denne overgangsperioden vil bli omtalt i handlingsplanen.

4.4 Effektivisering i transportetatane og Avinor AS

Det er eit grunnleggjande styringsprinsipp at statlege verksemdar skal sikre at bruken av ressursar er effektiv. Innafor dei rammevilkåra transportetatane står overfor i form av regelverk og andre krav, skal dei utvikle verksemdene på ein måte som bidreg til å utnytte tilgjengelege ressursar så effektivt som mogleg. Etatane arbeider kontinuerleg med effektiviseringstiltak.

I dei to føregåande planperiodane har det vore ei betydeleg opptrapping av dei økonomiske rammene til Statens vegvesen og Jernbaneverket. I perioden 2014–2023 legg regjeringa opp til ein ytterlegare auke av desse rammene. Auka rammer og høgt aktivitetsnivå set særskilte krav til effektiv bruk av ressursane.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa lagt til grunn at det skal etablerast eit program for effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Programmet skal innehalde tiltak retta mot hovudområda i etatane si verksemd, dvs. anleggsmarknaden, byggherrefunksjonen, planlegging og administrasjon og interne støtteprosessar. For Statens vegvesen er i tillegg trafikant- og køyretøytenester og forvaltning av riks- og fylkesveggar omfatta, medan trafikkstyringa er omfatta for Jernbaneverket.

Dei to etatane skal i planperioden halde fram arbeidet med å effektivisere eigen verksemd. Samferdselsdepartementet har sett krav om at dei to etatane skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene i eiga verksemd, målt mot ei venta utvikling utan effektiviseringstiltak. Statens vegvesen og Jernbaneverket skal i handlingsprogramma konkretisera nærare effektiviseringsprogrammet, med vekt på første fireårsperiode.

Jernbaneverket og Statens vegvesen skal lage konkrete tiltaksplanar kor det skal gå fram korleis

effektiviseringsgevinstantane er framkomne, og når dei skal realiserast. Desse skal liggje føre innan utgangen av 2013. Dei første tiltaka skal kunne gjennomførast og dokumenterast i 2014. Etatane har etablert eit samarbeid for å koordinere tiltak, drøfte grensesnitt og utvikle samarbeidstiltak.

Vidare skal etatane peike ut konkrete tiltak for å redusere kostnader som kan påverkast, og gi forplikande føringar for gjennomføringa internt i organisasjonane. Tiltaka som inngår i effektiviseringsprogrammet, skal kvalitetssikrast og vere klare for å bli gjennomført i planperioden. Effektiviseringsprogrammet skal også innarbeidast i styringssystemet og i verksemdsplanane i dei to etatane. Effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket skal dokumentere gevinstar som kan brukast til vedlikehald og fornying/ investeringar.

Samferdselsdepartementet vil rapportere om oppfølginga av programmet i dei årlege statsbudsjetta.

Effektivisering av planleggingsprosessane i Statens vegvesen og Jernbaneverket er omtalt i kap. 5.3.1. For Statens vegvesen er det dessutan lagt opp til å effektivisere bompengerevvinga gjennom m.a. å leggje til rette for færre bompengeselskap og ordninga med obligatorisk bompengebrikke for tunge køyretøy, som er omtalt under programkategori 21.30 Vegformål i del II.

Avinor er organisert som eit statsaksjeselskap. For å sikre effektiv drift stiller Samferdselsdepartementet avkastningskrav til kapitalen som er investert i selskapet. I tråd med lovgivinga for det felleseuropeiske luftrommet har Samferdselsdepartementet vedteke ein ytingsstyringsplan for flysikringsverksemda i Avinor med konkrete effektiviseringskrav dei neste åra. Ein internasjonal benchmarkingstudie av lufthamnverksemda i Avinor indikerer eit effektiviseringspotensial også i denne delen av selskapet. Samferdselsdepartementet har merka seg dette effektiviseringspotensialet og legg på generelt grunnlag til grunn ei forventning om effektivisering i Avinor.

5 Omtale av særlege tema

5.1 Samfunnstryggleik og beredskap

Samferdselsdepartementets arbeid med samfunnsstryggleik og beredskap tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik, Meld. St. 29 (2011–2012) Samfunnssikkerhet, jf. Innst. 426 S (2012–2013) og Meld. St. 21 (2012–2013) Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen, jf. Innst. 425 S (2012–2013). I tillegg kjem Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Ei av oppgåvene til departementet 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 dette arbeidet er å førebyggje uønskta hendingar og minske følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå, m.a. gjennom å sikre rask gjenoppretting av viktige transport- og kommunikasjonsfunksjonar. 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 «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» frå 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.

I samarbeid med etatane og selskapa reviderer departementet denne strategien. Ein oppdatert strategi vil vere ferdig i 2014.

For å fremme det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovafor, vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar blir lagt til grunn for forbetringar i planverket. Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa arrangerer eigne krisehandteringsøvingar og er med i større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå og med aktørar i andre land. Ei slik tverrsektoriell øving er «Øvelse Østlandet» som vil finne stad i desember 2013 i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat, og som vil involvere store delar av samferdselssektoren.

Erfaringar frå tidlegare øvingar og faktiske hendingar viser at god kommunikasjon er viktig for krisehandteringa. Samferdselsdepartementet arbeider derfor i 2013 og 2014 med å etablere nye felles kommunikasjonsløysingar for å oppnå sikrere og meir effektiv informasjonsdeling og samhandling mellom departementet og underliggjande etatar og tilknytte selskap.

Departementet er ansvarleg for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. I 2012 peika departementet ut skjermingsverdige objekt i samsvar med sikkerhetsloven og objektsikkerhetsforskriften. Sikringa av dei utpeika objekta held fram i 2013. Gjennom prosjektet SAMROS II har Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa kartlagt framføringslinjer, strekningar, knutepunkt, styringssystem o.l. som er særst viktige for samferdselssektoren og samfunnet elles, men som ikkje er omfatta av objektsikkerhetsforskriften. Prosjektet følgjer opp «En analyse av sårbarhet og risiko innen samferdsel i et tverrsektorielt perspektiv – SAMROS». Det blei avslutta i 2013. Som ei oppfølging har Samferdselsdepartementet stilt krav til etatane og selskapa om å sikre desse kritiske delane av samferdselsinfrastrukturen, i tillegg til dei objekta som reknast som skjermingsverdige. Dette arbeidet held fram i 2014.

Det blir kontinuerleg arbeidd med risiko- og sårbarheitsanalysar. Alle etatane og selskapa gjennomfører egne analyser for å ha oversikt over risiko og sårbarheit innan sitt område. I 2013 og 2014 gjennomfører Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa ei felles analyse i prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarheitsanalyser for virksomheter i samferdselssektoren – SOROS». Prosjektet er eit ledd i oppfølginga av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen, og inneber at departementet, etatane og selskapa, i nært samarbeid med leiinga i kvar verksemd, gjennomgår beredskapen med utgangspunkt i ulike scenario. Scenaria er baserte på «Nasjonalt risikobilde» utvikla av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Samferdselsdepartementets rapport «Krisescenarioer i samferdselssektoren – KRISIS» frå 2010. Analysen skal resultere i eit strategidokument for kvar verksemd som gir retning og prioriteringar for beredskapsarbeidet, og ein tiltaksplan. Strategidokumenta skal danne grunnlag for revisjon av ein felles strategi for samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren, som nemnt ovafor.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide ei ordning for security-oppfølging innan jernbanesektoren, der også t-banen i Oslo er med.

Ei av årsakene til utfall av transport og kommunikasjon i Noreg er uvêr som fører til flaum og skred. Endring i klima tær og på infrastrukturen. Samferdselsetatane arbeider derfor med klimatilpassing og med å auke evna til å oppretthalde transport og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvêr. Etter endringar i lov om elektronisk kommunikasjon som tok til å gjelde 1. juli 2013, har Post- og teletilsynet innført eit minstekrav til reservestraumkapasitet i mobilnetta for å betre tåle straumbrot. Statens vegvesen og Jernbanelaget har saman med Norges vassdrags- og energidirektorat etablert prosjektet «Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS)». Dette er eit fireårig prosjekt der måla m.a. er eit tryggare samfunn med meir robust infrastruktur, trygg busetting, trygg samferdsel og god skred- og flaumvarsling.

Samferdselsdepartementet, underliggjande etatar og tilknytte selskap gjekk i 2012 gjennom rapporten frå 22. juli-kommisjonen. Merksemda var særleg retta inn mot erfaring og læring som kan overførast til eigen verksemd. Arbeidet med å følge opp tilrådingane frå kommisjonen har halde fram inn i 2013, og inkluderer m.a. revisjon av krise- og beredskapsplanar, klargjering av ansvar og roller og ei endå nærare involvering av leiinga i samfunnstryggleiks- og beredskapsarbeidet.

Departementet vil i 2014 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa. Deltaking i samfunnstryggleiks- og beredskapsaktivitetar med andre nasjonale styresmakter og innan EU og NATO vil òg bli vidareført i departementet, etatane og selskapa.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal etatane dekkje over dei ordinære budsjetta, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sikre god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett. Samferdselsdepartementet sett av midlar over sitt budsjett til transportberedskapsordninga i fylkeskommunane, og til beredskapsaktivitetar innan luftfart og post.

5.2 Nordområdestrategien

Regjeringa vil styrkje infrastrukturen i nord.

Regjeringa har ei tredelt strategisk tilnærming til å utvikle transportinfrastrukturen i nord: Eit nord-sør perspektiv der formålet er å sikre framkome 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 er få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om noverande infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov. I det langsiktige perspektivet ligg òg samarbeidet med nabolanda om felles planar og konkrete tiltak for å utvikle transportsystemet i nordområda.

For å få mest mogleg rasjonell framdrift er utbygginga av E6 vest for Alta finansiert over ein eigen post i vegbudsjettet. Samferdselsdepartementet prioriterer innafor ramma for 2014 statlege midlar og bompengar til restarbeid og sluttfinansiering for prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Vidare blir det prioritert midlar til å vidareføre utbygginga av prosjekta Jansnes – Halselv og Halselv – Møllnes. Prosjektet Jansnes – Halselv blir etter planen opna for trafikk i 2014.

E105 Storskog – Hesseng i Finnmark er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland og har blitt viktigare i takt med auka samhandel med Russland. Arbeidet på strekninga starta i 2011. For 2014 blir det prioritert midlar til å sluttfinansiere arbeida på prosjektet E105 Storskog – Elvenes, som etter planen skal opnast i 2013.

Vidare blir det prioritert midlar til å vidareføre prosjektet E105 Rundvannet – Hesseng, som er første etappe i utbygginga av strekninga Elvenes – Hesseng. Her vil det etter planen bli anleggsstart i 2014.

Det er òg sett av midlar til E6 Hålogalandsbrua, inkludert skredsikring på E10 Trældal – Leirvik. Anleggsarbeida starta i februar 2013. Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovudveg mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store gevinstar for framkome. E6 vil bli korta ned med 18 km, og køyretida mellom Narvik og Bjerkvik og Harstad/Narvik lufthamn, Evenes vil bli 15–20 minutt kortare. Skredsikringa av E10 er planlagt ferdig i oktober 2014, medan Hålogalandsbrua etter planen blir opna for trafikk i 2017.

Vidare er det sett av midlar til skredsikring 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 Vegformål.

Om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg målt i tonn går i dag på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør-Noreg og Nord-Noreg. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett av 1,6 mrd. 2013-kr til investeringstiltak på Ofotbanen. Tiltaka gjeld både auka kryssingskapasitet, straumforsyning og terminal- og stasjonstiltak.

Northland Resources (NRAB) skal skipe ut malm frå Nord-Sverige over Ofotbanen, og det er lagt til rette for at NRAB skal ta i bruk Fagernes-terminalen i Narvik hausten 2013. LKAB har planar om å auke kapasiteten vesentleg frå og med 2015. Staten har inngått ein avtale med LKAB om finansiering av forlenging av kryssingsspora Bjørnfjell og Rombak på Ofotbanen, jf. Prop. 149 S (2012–2013). Avtalen inneber ei kostnadsdeling med 70 pst. på Jernbaneverket og 30 pst. på LKAB. Samla investeringskostnad for begge kryssingsspora er rekna til om lag 600 mill. kr. Avtalen gjeld fram til 2016, men målet er å setje Bjørnfjell kryssingsspor i drift alt i 2014 og Rombak i 2015, sjå omtale i Del II under Jernbaneformål.

Det er aktuelt å samarbeide med svenske og finske styresmakter i samband med ev. større framtidige kapasitetsutvidingsprosjekt. Det er allereie eit samarbeid med svenske styresmakter om langsiktig kapasitets- og finansieringsbehov på Ofotbanen. Jernbaneverket gjennomfører samtidig ei utgreiing av behov for dobbeltspor på Ofotbanen i samarbeid med den svenske Trafikverket.

Departementet har inngått nye kontraktar for regionale flyruter i Finnmark og Nord-Troms med verknad frå 15. april 2013. Departementet tek sikte på å inngå ny kontrakt om helikopterruta mellom Værøy og Bodø frå 1. august 2014. Desse, og dei andre kjøpa av flyrutetenester, er med på å gi distrikta og regionane gode samband til knutepunkt regionalt og nasjonalt.

Avinor AS planlegg vidare med sikte på investeringar i nye lufthamner på Helgeland i Mo i Rana og i Hammerfest, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Meld. St. 38 (2012–2013) Verksemda til Avinor AS.

For Helgeland skal det arbeidast vidare med regionalpolitiske avklaringar og ei breiare vurdering av dei regionalpolitiske konsekvensane. For Hammerfest er det behov for ytterlegare utgreiingar av lokaliseringsspørsmålet. Regjeringa legg til grunn at Avinor vil bli tilført midlar for å gjennomføre desse investeringane. Spørsmålet om ny lufthamnlysing for Lofoten skal utgreiast vidare. Det skal òg setjast i gang eit arbeid for ei langsiktig lysing for sivil luftfart i Bodø.

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 å utvikle transportsystema i Barentsområdet. Ei ekspertgruppe med representantar for transportstyresmaktene i Sverige, Finland, Russland og Noreg la i september 2013 fram eit forslag til ein felles transportplan for Barentsregionen. Alle transportformer er med i dette forslaget. Forslaget til plan peikar på forhold som påverkar transportbehovet på lang sikt og gi ei oversikt over dei viktigaste grensekryssande transportkorridorane. Ein viktig del av planen er ei tilråding om konkrete tiltak for å forbetre transportsystemet.

5.3 Planlegging og styring av store samferdselsprosjekt

5.3.1 Effektivisering av planprosessane

Det går fram av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 at regjeringa har som mål å halvere den totale planleggingstida for store samferdselsprosjekt. Vidare er det gjort greie for forslag til ulike tiltak på kort sikt som kan takast i bruk raskt. Departementet har arbeidd meir med desse tiltaka.

Eitt at dei føreslåtte tiltaka på kort sikt var å bruke plan- og bygningslova meir aktivt til å samordne ulike interesser og tidleg involvering i planarbeidet, særleg av statlege interesser. Statlege

etatar sin praksis i saker om motsegn er kartlagt. Miljøverndepartementet har utarbeidd forslag til nye statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. Frå 1. september 2013 er det starta opp ei treårig prøveordning der seks fylkesmenn skal samordne statlege motsegner til kommunale planar. Det blir i tillegg vurdert forsøk i eitt fylke der fylkesmannen får tilsvarende samordningsmyndigheit for fylkeskommunale motsegner knytt til kulturminne. Samferdselsdepartementet vil i 2013 starte arbeidet med ein rettleiar som skal klargjere kva for plikter transportetatane har når det gjeld tidleg involvering i planprosessar.

Vidare var det foreslått å ta i bruk tidsfristar, enten for samla tidsbruk for planleggingsprosessen eller for enkelte fasar i prosessen. Fristane kan vere både rettleiande og bindande. I nytt rundskriv om motsegn frå Miljøverndepartementet i august 2013 er det streka under at retten til motsegn fell bort dersom den sette eller avtala fristen for uttale ikkje blir følgt. I tillegg vil Miljøverndepartementet foreslå endring i plan- og bygningsloven som m.a. går på å setje fristar for behandling av planforslag og motsegn. Miljøverndepartementet vil òg utarbeide retningslinjer med frist for si sentrale behandling av motsegn.

Eit anna effektiviseringstiltak er å nytte ordninga med konseptvalutgreiing, KVVU, og kvalitetssikring, KS1, til å gi føringar for planlegging etter plan- og bygningslova og samordne prosessane betre. Samferdselsdepartementet vil frå 2013 følgje opp dette arbeidet.

Å bruke statleg planprogram og statleg plan meir aktivt under visse føresetnader kan redusere tidsbruken. Dette er eit tiltak som skal vurderast frå sak til sak.

I tillegg til forslaga til dei nemnde tiltaka på kort sikt, vil departementet arbeide vidare med fleire andre tiltak.

I sektorlover som t.d. lov om havner og farvann og lov om laksefisk og innlandsfisk m.m. er det òg krav til avklaringar om arealbruk. Slike krav bør samordnast med plan- og bygningslova for å unngå ekstra avklaringar. Tiltak for å betre samordning bør skje i samband med aktuelle lov- og arbeid.

I tillegg vil det bli utarbeidd kriterier i form av retningslinjer for når det er hensiktsmessig å utarbeide regionale planar for store samferdselstiltak og for når regionale planar kan gi grunnlag for å vere å utarbeide kommunedelplanar. Ein bør òg utarbeide og vurdere tiltak for samordning av regionale delplanar og KVVU/KS1/bymiljøavtaler. Dersom oreigningslova § 4 kunne gi heimel for

særskilt tvangsgrunnlag i samband med gjennomføring av grunnundersøking i dei tilfelle grunneigar nektar vegmyndigheita tilgjenge, ville det redusere tidsbruken vesentleg. Det kan ta år å skaffe alminneleg tvangsgrunnlag ved å måtte gå til dei ordinære domstolane. Samferdselsdepartementet vil følgje opp denne saka.

5.3.2 Ekstern kvalitetssikring

Finansdepartementet har rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø om ordninga med ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt. Hovudregelen er at prosjekt med pårekna kostnad over 750 mill. kr kjem inn under ordninga. Finansdepartementet og fagdepartementet er oppdragsansvarleg for dei ulike kvalitetssikringsoppdraga. 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 kostnadsoverlag og styringsunderlag for prosjekta kvalitetssikra. Ordningane er nærare omtalte i m.a. Prop. 1 S (2011–2012) for Samferdselsdepartementet.

KS1 blir gjennomført på grunnlag av ei konseptvalutgreiing (KVVU). Arbeidet med KVVU og KS1 for dei ulike prosjekta har blitt organisert slik at resultata inngår i grunnlaget for regjeringa sine prioriteringar i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan kvart fjerde år. Sidan innføringa i samferdselssektoren i 2006 er det gjennomført KS1 på mange prosjekt for byområde, vegstrekningar og jernbane.

Formålet med KS2 er å kvalitetssikre kostnader og uvisse og leggje til rette for god prosjektstyring innafor rammene for kostnader, gjennomføringstid og prosjektomfang. I bompengeprojekt blir i tillegg trafikketal og bompengeinntekter kvalitetssikra. For Statens vegvesen og Jernbaneverket er det sidan starten i 2000 blitt gjennomført KS2 på svært mange prosjekt.

Samferdselsdepartementet meiner ordninga har hatt fleire positive effektar. I Prop. 1 S (2012–2013) har regjeringa varsla at det kan bli aktuelt å gi unntak frå terskelverdien for einskilde prosjekt.

5.4 Konkurransetilhøve og marknad

5.4.1 Leverandørmarknaden

Statens vegvesen og Jernbaneverket er store oppdragsgivarar i leverandørmarknaden, og er avhengige av at det finst ein velfungerande marknad med god konkurranse.

Leverandørmarknaden leverer arbeid og tenester for Statens vegvesen og Jernbaneverket med formål å planleggje, prosjektere, byggje, drifte og vedlikehalde infrastruktur på veg og jernbane. Oppgåvene blir utførte av arkitektar, rådgivarar og entreprenørar. Ein del av samferdselsoppgåvene er meir spesialiserte som jernbaneteknikk, elektro, asfalt og vegmerking.

Leverandørar av materiell og utstyr er òg viktige ledd i verdikjeda. I vegprosjekta skjer slike kjøp av dei som prosjekterer og utfører vegarbeid for Statens vegvesen, medan Jernbaneverket kjøper inn kritiske komponentar og materiell direkte som blir nytta av eksterne entreprenørar. Jernbaneverket har ein avgrensa eigenproduksjon som i hovudsak er knytt til oppgåver innan drift og vedlikehald som snørydding av spor, beredskap og feilretting, kontrollar, prosjekt i førebyggjande vedlikehald og mindre fornyingar.

Som dei største anleggsbyggjeherrane er Statens vegvesen og Jernbaneverket viktige premissgivarar for utviklinga både av den tradisjonelle leverandørmarknaden og dei meir spesialiserte fagområda. Etatane er òg avhengige av at det er god kvalitet og høg produktivitet i prosjektering og gjennomføring av oppgåvene.

I den tidlege fasen av planlegginga blir oppgåvene på veg og jernbane utført både i eigenregi og med bruk av rådgivarar. I prosjekteringsfasen blir oppgåvene i all hovudsak utførte av rådgivarar. Det er ei vurdering å finne ein god balanse mellom interne ressursar og eksterne rådgivarar, men eit auka volum må i stor grad bli handtert av marknaden.

Den norske marknaden er prega av nokre store rådgivarselskap som dekkjer fleire disiplinær og kan ta på seg større og samansette oppdrag. Dei seks største rådgivarselskapa dekkjer om lag 70 pst. av marknaden. Det finst også meir spesialiserte selskap, t.d. innafør landskapsarkitektur.

Med auka omfang av veg- og jernbaneinvesteringar dei seinare åra og meir komplekse prosjekt er det ei utfordring å sikre at marknaden har tilstrekkeleg kapasitet og kompetanse. Dette gjeld både generelt og innafør spesielle fagområde som t.d. geologi og geoteknikk.

Den norske entreprenørmarknaden er differensiert med fleire store og mange mindre og mellomstore entreprenørar som konkurrerer om oppdraga. Oppgåvene innan samferdselsområdet spenner frå store prosjekt til mindre oppdrag. Det er viktig at transportetatane legg til rette for å utvikle ein nasjonal bransje som dekkjer desse oppgåvene samtidig som dei kan møte ein aukande internasjonal konkurranse.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har erfart at det er god konkurranse om store anleggsarbeid.

For mindre kontraktar og spesifikke fag er utviklinga meir utfordrande. Dette gjeld spesielt innafør jernbanetekniske arbeid, og særleg fagområdet signal. For å betre konkurransen arbeider Jernbaneverket kontinuerleg overfor marknaden. Etaten har forsøkt fleire marknadstilnærmingar for jernbanetekniske oppdrag, frå små fragmenterte oppdrag til store samla kontraktar. Erfaringa så langt viser at mellomstore kontraktar for jernbanetekniske arbeider fungerer godt. For dei største kontraktane vurderer Jernbaneverket om kvalifikasjonskriteria kan bli endra for å betre konkurransen. Jernbaneverket vurderer fortløpande marknadssituasjonen og nyttar ulike strategiar for å betre konkurransen om dei mindre kontraktane. For mindre arbeid kan fleire oppdrag i ein kontrakt vere ei løysing.

Det er aukande interesse for den norske infrastrukturmarknaden både frå entreprenørar og rådgivarar og frå leverandørar av utstyr og materiell. Dette heng saman med den internasjonale konjunktursituasjonen, interessante oppgåver og auka storleik på oppdraga. Nasjonal transportplan 2014–2023 gjer òg at Noreg blir sett på som eit interessant vekstområde det neste tiåret.

For å kunne ta oppdrag i fellesskap eller som underleverandør søker fleire av dei internasjonale aktørane samarbeid med norske rådgivarar og entreprenørar med betre kjennskap til den norske marknaden.

Konjunktursituasjonen i Europa har ført til at nokre større selskap har utfordringar. Det har vore tilfelle der store entreprenørar som har hatt kontraktar med etatane, har gått konkurs. Statens vegvesen og Jernbaneverket har kome fram til ulike løysingar for å fullføre kontraktarbeida. Der konkursane har ført til forseinkingar, har desse så langt vore små.

For å redusere risikoen for liknande konkurssar i framtida vil det blir vurdert skjerpa krav til soliditet og eigenkapital i konkurransegrunnlaga. Det same gjeld kontrollen og vurderinga av dokumentasjonen som blir vedlagt tilboda.

Talet på dødsulykker og alvorlege hendingar innan anlegg har auka. I transportsektoren har auken vore særleg på vegsida. Statens vegvesen og Jernbaneverket har sett i verk fleire tiltak for å betre situasjonen, m.a. strengare kontraktreglar som blir kombinert med oppfølging og målretta revisjonar. Det vidare arbeidet skjer i samarbeid med bransje, arbeidstakarorganisasjonar og tilsynsstyresmakter.

5.4.2 Driftskontraktar

Driftskontraktane på veg har stor spennvidde i oppgåvene som skal utførast i dei ulike geografiske områda. Krava, og dermed risikoen med å handtere ulike tilhøve, særleg vêrtilhøva, er større i driftsoppdraga enn i tradisjonelle anleggsoppdrag.

Statens vegvesen lyser vanlegvis ut femårige driftskontraktar, slik at om lag 20 pst. av kontraktane blir lyst ut kvart år. Etter ein periode med låge tilbod auka kostnadene kraftig. Konkurransetutting av driftsoppgåver var ein ny og ukjent marknad der truleg risiko og omfang blei undervurdert av entreprenørane i den første fasen. Det har dei seinare åra vore ein modning i marknaden, og tilboda har stabilisert seg. Statens vegvesen har samstundes arbeidd med å få betre konkurransegrunnlag med klarare og meir balansert risikofordeling. Konkurransen om oppdraga auka noko i 2012 og 2013.

Statens vegvesen har engasjert eksterne rådgivarar til å vurdere verksemda si i samband med drift av vegar, med vekt på marknad og å utvikle driftskontraktane vidare. Nokre av forslaga til å forbetre kontraktane og oppgjersreglane er tekne inn i konkurransegrunnlaga for dei driftskontraktane som blir inngått i 2013.

Jernbane er eit meir spesialisert område enn veg, med ein mindre marknad av tenester til drift og vedlikehald. Norske jernbaneentreprenørar er sårbare for reduksjonar i oppdragsmengda, og i 2013 har det vore fleire konkursar. Redusert oppdragsmengd kan på sikt føre til redusert kapasitet i den norske delen av bransjen. Førebels registrerer ikkje Jernbaneverket svekt konkurranse om jernbanetekniske arbeid, men følgjer utviklinga nøye.

5.4.3 Ferjemarknaden

Statens vegvesen er ein stor kjøpar av bilferjetransport. Den norske ferjemarknaden har tre store, eit mellomstort og nokre små ferjereiarlag. Dei tre største reiarlaga dekkjer om lag 90 pst. av marknaden. Førebels har interessa frå utanlandske ferjeselskap vore liten.

Etaten engasjerte i 2012 eksterne rådgivarar til å vurdere anbodutsetjinga på ferjesida. I evalueringa blir det peika på at oppdragsgivar har lykkast med å stimulere til reell konkurranse om desse driftskontraktane. Samstundes kjem det også klart fram at det har vore ein konsentrasjon i marknaden dei seinaste åra. Dette har ført til at

Statens vegvesen ved fleire utlysingar berre har fått tilbod frå to leverandørar.

Som innkjøparar innafor bilferjetransport vil Statens vegvesen og fylkeskommunane vere viktige premissgivarar for utviklinga av denne næringa. I konkurransegrunnlaga søker Statens vegvesen å leggje til rette for auka konkurranse gjennom å sikre ei balansert risikofordeling mellom tilbydar og oppdragsgivar i ferjekontraktane. Statens vegvesen lyser ut driftskontraktar med ei gjennomsnittleg lengd på 8–10 år. Signala frå næringa tyder på at dette er rett kontraktslengd ut frå dei investeringane som selskapa må gjere.

5.5 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområde. Transportpolitikken skal m.a. medverke til likestilling mellom menn og kvinner.

Likestilling handlar òg om at alle skal kunne delta i samfunnet. Universell utforming av transportsystemet er eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Transportsystemet skal i så stor grad som mogleg kunne nyttast av alle, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Målet er å bidra til at heile reisekjeda blir universelt utforma. I planperioden vil regjeringa vidareføre arbeidet med å gjere det statlege transportsystemet universelt utforma. Departementet viser elles til omtalen av universell utforming i kap. 4.2.4.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar

Generelt

Status for likestillinga i departementet og underliggende etatar er i gjennomgangen under vist i to tabellar for den einskilde verksemda. Den første viser kjønnsfordelinga etter stillingskategoriar og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategoriar i 2011 og 2012. Det er ikkje opplyst om månadsløn der det er færre enn fem personar i kategorien. Den andre tabellen viser kjønnsfordelinga for deltid, mellombels tilsette, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær i 2011 og 2012.

Samferdselssektoren er eit mannsdominert område der mange har teknisk bakgrunn. Kvinnedelen i Samferdselsdepartementet er på litt over 50 pst. I alle etatane var fleirtalet av dei tilsette i 2012 menn. Kvinnedelen i Statens jernbanetilsyn var på 49 pst. I Jernbaneverket var kvinnedelen på 21 pst. og i dei andre etatane på mellom 33 og 40

pst. Kvinnedelen varierer òg mellom dei ulike stillingskategoriane.

Med unntak av i Jernbaneverket tente menn i gjennomsnitt litt meir enn kvinner i 2012. I dei ulike stillingskategoriane varierer lønsforskjellane i verksemdene. Det er i mange tilfelle ikkje vesentlege forskjellar i løna for menn og kvinner.

Menn sto for størstedelen av overtida i alle verksemdene i 2012.

Med unntak av i Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeidde få tilsette deltid i 2012 og få var mellombels tilsette.

Luftfartstilsynet var den einaste av verksemdene der menn sto for den største delen av foreldrepermisjonen i 2012.

Det legemeldte sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt. I Post- og teletilsynet og Statens havarikommisjon for transport var sjukefråværet i 2012 noko lågare for kvinner enn for menn. Fleire av verksemdene har få tilsette, slik at m.a. langtidsfråvær vil slå sterkt ut i fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2012 hadde Samferdselsdepartementet 149 tilsette. Kvinnedelen var på nesten 52 pst. Kjønnfordelinga i dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.1.

Tabell 5.1 Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	51,7	48,3	149	45 345	51 230	48 189
	2011	47,6	52,4	142	44 413	48 193	46 399
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjef)	2012	33,3	66,7	6	-	-	95 847
	2011	33,3	66,7	6	-	-	90 535
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2012	21,4	78,6	14	-	64 503	65 445
	2011	30,8	69,2	13	-	60 384	61 031
Fagdirektør mv.	2012	20,0	80,0	5	-	-	66 373
	2011	25,0	75,0	4	-	-	69 143
Underdirektør, seniorrådgivar mv.	2012	54,2	45,8	83	47 433	48 787	48 053
	2011	48,7	51,3	78	45 182	45 077	45 131
Rådgivar, førstekonsulent	2012	47,0	53,0	34	37 075	37 866	37 605
	2011	47,2	52,7	36	34 660	35 524	35 117
Seniorrådgivar	2012	100,0	0	7	36 504	-	36 504
	2011	100,0	0	5	35 382	-	35 382

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2012 eit fleirtal av kvinner i kategorien underdirektør, seniorrådgivar mv. I toppleiinga og mellomleiinga tente kvinner i snitt litt meir enn menn, medan det

var motsett i dei andre stillingskategoriane der begge kjønna var representerte.

Tabell 5.2 viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt 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.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	3	1	0	1	34,5	65,5	80,0	20,0	3,3	1,9
2011	4	3	0	0	33,2	66,8	75,0	25,0	6,2	1,8

Menn arbeidde meir overtid enn kvinner i 2012, men kvinnene sin del av overtida auka noko frå 2011. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn, men blei nesten halvert frå 2011.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2012 hadde Statens vegvesen 6 569 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.3.

Tabell 5.3 Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda*	2012	38,0	62,0	6 569	37 403	41 845	40 156
	2011	38,0	62,0	6 243	35 098	39 795	38 010
Etatsleiing	2012	35,7	64,3	14	91 318	94 748	93 523
	2011	35,7	64,3	14	83 903	89 457	87 474
Leiarar	2012	37,3	62,7	405	53 972	54 815	54 500
	2011	34,9	65,1	390	52 790	52 368	52 515
Tekniske saksbehandlarar, inkl. prosjektleiarar	2012	22,3	77,7	3 326	41 309	42 781	42 453
	2011	22,0	78,0	3 155	39 242	40 813	40 467
Merkantile saksbehandlarar	2012	66,1	33,9	2 177	34 249	38 589	35 722
	2011	66,8	33,2	2 072	31 904	36 237	33 342
Inspektørar	2012	20,7	79,3	521	33 691	34 698	34 489
	2011	19,8	80,2	515	32 615	32 953	32 886
Arbeidarstillingar	2012	18,7	81,3	80	31 375	32 261	32 095
	2011	18,5	81,5	55	30 498	31 493	31 309
Reinhald mv.	2012	92,7	7,3	41	19 602	-	18 452
	2011	92,9	7,1	42	18 200	-	17 592

* I totaltalet for 2012 inngår 5 lærlingar innan IKT.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente meir enn menn i kategorien reinhald mv. I dei fleste kategoriane

der menn tente meir enn kvinner, var forskjellane små.

Tabell 5.4 viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt 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.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	413	195	95	86	20,0	80,0	68,7	31,3	5,6	2,7
2011	451	206	80	65	20,2	79,8	69,9	30,1	5,8	2,7

Menn arbeidde vesentleg meir overtid enn kvinnene både i 2011 og 2012. Sjukefråværet blant kvinner var meir enn dobbelt så høgt som blant menn.

Statens vegvesen arbeider systematisk og på fleire område for å fremme likestilling og hindre diskriminering, òg når det gjeld nedsett funksjonsevne og innvandrarbakgrunn. I rekrutteringa er det retta særleg merksemd på mangfald. Å talfeste mål har betra etaten si evne til å bli ein inkluderande arbeidsgivar. Av dei Statens vegvesen tilsette i 2012 var 10 pst. personar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn.

Vidare har Statens vegvesen eit eige rekrutteringsprogram som er eit tilbod til nyutdanna med master- eller bachelorgrad i relevante teknologi- eller planleggingsfag. Av dei 31 som fekk plass på rekrutteringsprogrammet i 2012 var over 60 pst. kvinner, og 22 pst. hadde innvandrarbakgrunn.

Likestillingstiltaket «utdanningsstøtte for kvinner» er retta mot kvinner med lang erfaring og utan høgare akademisk utdanning. Ni kvinner fekk støtte til utdanning frå denne ordninga i 2012.

I årsrapporten for 2012 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

Jernbaneverket

Ved utgangen av 2012 hadde Jernbaneverket 3 982 tilsette. Kvinnedelen var 21 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.5.

Tabell 5.5 Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	21,0	79,0	3 982	39 275	37 653	37 994
	2011	20,9	79,1	3 803	36 963	35 933	36 148
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2012	30,4	69,6	46	80 203	76 633	77 720
	2011	28,2	71,8	39	76 729	76 413	76 502
Mellomleiarar	2012	27,3	72,7	194	51 052	49 298	49 771
	2011	26,9	73,1	171	47 612	46 409	46 733
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar	2012	42,2	57,8	441	42 648	44 775	43 878
	2011	43,3	56,7	379	40 890	42 109	41 582
Saksbehandlarar og kontorstillingar	2012	77,9	22,1	190	33 176	34 273	33 419
	2011	76,8	23,2	185	31 623	32 942	31 929
Ingeniørar og arkitektar	2012	19,6	80,4	911	45 833	46 202	46 130
	2011	19,9	80,1	866	43 998	44 326	44 260
Arbeidsleiarar	2012	4,6	95,4	328	34 828	35 553	35 520
	2011	4,1	95,9	319	33 194	33 678	33 658
Fagarbeidarar	2012	2,0	98,0	1 034	32 822	33 064	33 059
	2011	1,7	98,3	995	31 213	31 499	31 494
Togleiarar, trafikkstyrarar og toginformatorar	2012	30,1	69,9	632	31 665	32 990	32 592
	2011	30,2	69,8	615	30 003	31 651	31 153
Lærlingar og aspirantar	2012	4,5	95,5	176	19 313	17 428	17 514
	2011	8,4	91,6	202	22 333	22 015	22 042
Anna (bibliotekarar, reinhaldarar mv.)	2012	80,0	20,0	30	27 268	28 349	27 484
	2011	87,5	12,5	32	25 057	28 688	25 511

I stillingskategoriane saksbehandlarar/kontorstillingar og anna var eit stort fleirtal av de tilsette kvinner. I dei andre kategoriane var det eit fleirtal av menn, og i nokre var kvinnedelen under 10 pst. Med unntak av for stillingskategoriane direktørar/avdelingsdirektørar, mellomleiarar og lær-

lingar/aspirantar tente menn meir enn kvinner. Lønnsforskjellane er likevel ikkje store i dei ulike kategoriane.

Tabell 5.6 viser tal for deltid og mellombels tilsette og sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.6 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og frávær i Jernbaneverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjuefrávær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	88	77	53	207	7,1	92,9	52,4	47,6	5,6	3,4
2011	90	84	50	204	6,2	93,8	64,6	35,4	4,2	3,7

Nesten all overtida i Jernbaneverket blei utført av menn. Sjukefráværet var høgare for kvinner enn for menn.

Dei utfordringane som Jernbaneverket har med rekruttering, gjeld først og fremst faglege stillingar i kjerneverksemda bane, trafikk og utbygging. I stillingsannonser legg etaten vekt på mangfald, alder, kjønn og etnisitet. Det blir lagt til rette for tilsette som har eller får redusert arbeids- evne, og etaten arbeider for å auke innsatsen for å rekruttere personar med nedsett funksjonsevne.

Post- og teletilsynet

Ved utgangen av 2012 hadde Post- og teletilsynet 144 tilsette. Kvinnedelen var 35 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.7.

Tabell 5.7 Tilsette i Post- og teletilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	35,0	65,0	144	43 781	47 228	46 025
	2011	37,0	63,0	149	41 737	45 010	43 801
Toppleiing (direktør, ass. direktør, avdelingsdirektør)	2012	50,0	50,0	6	-	-	77 489
	2011	50,0	50,0	6	-	-	77 291
Mellomleiing (seksjonssjef)	2012	30,0	70,0	10	-	58 428	59 060
	2011	20,0	80,0	15	53 628	53 403	53 448
Underdirektør, fagsjef, sjefingeniør, senioringeniør, seniorrådgivar	2012	23,0	77,0	80	45 059	46 769	46 384
	2011	23,0	77,0	74	43 246	43 919	43 763
Overingeniør, rådgivar, senior-konsulent, førstekonsulent, konsulent	2012	58,0	42,0	48	37 588	36 970	37 330
	2011	59,0	41,0	54	36 715	37 850	37 177

I toppleiinga var det like mange kvinner og menn, medan det i stillingskategorien overingeniør, rådgivar mv. var eit fleirtal kvinner. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane mellomleiing og overingeniør, rådgivar mv. Lønnsforskjellane mellom

kvinner og menn var små i alle stillingskategoriane.

Tabell 5.8 viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefrávær 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.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	4	4	3	3	15,0	85,0	73,0	27,0	2,1	2,5
2011	5	4	4	1	10,2	89,8	96,8	3,2	1,4	1,8

Nesten all overtida i Post- og teletilsynet blei utført av menn, men delen var noko lågare enn i 2011. Sjukefråværet i 2012 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 lønsoppgjer i 2012 blei det ikkje avdekt forskjellar som har si årsak i kjønn.

Innvandrarar blir oppmoda til å søkje stillingar. Er det kvalifiserte innvandrarar som søker på ei stil-

ling, blir minst ein innkalla til intervju. I 2012 var 6,9 pst. av de tilsette innvandrarar. Kvinner blir oppmoda til å søkje stillingar på senior- og leiar-nivå. Det blir teke omsyn til behova til den einskilde t.d. ved utforming av arbeidsplassen. Etaten har også gjennomført tiltak for å leggje til rette for personar med nedsett funksjonsevne.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2012 hadde Luftfartstilsynet 179 tilsette. Kvinnedelen var på nesten 40 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.9.

Tabell 5.9 Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	39,7	60,3	179	44 687	52 137	49 404
	2011	32,7	67,3	165	46 867	48 642	46 803
Toppleiing	2012	33,3	66,7	9	-	74 886	73 678
	2011	22,2	77,8	9	-	70 485	69 816
Mellomleiing	2012	15,4	84,6	13	-	61 284	50 830
	2011	14,3	85,7	14	-	57 290	57 192
Seniorrådgivar mv.	2012	39,7	60,3	102	49 722	52 583	51 770
	2011	27,8	72,2	97	48 933	49 057	49 006
Rådgivar mv.	2012	50,0	50,0	36	38 305	40 733	39 519
	2011	44,1	55,9	34	35 946	37 669	36 731
Førstekonsulent mv.	2012	100	-	10	36 173	-	36 173
	2011	100	-	3	-	-	-
Konsulent/sekretær mv.	2012	77,8	22,2	9	30 914	-	31 746
	2011	71,4	28,6	6	-	-	32 338
Timeløn	2012	0	0	0	-	-	-
	2011	-	100	2	-	-	-

I stillingskategorien førstekonsulent mv. var det i 2012 berre kvinner, medan det i stillingskategorien konsulent/sekretær mv. var eit fleirtal kvinner. Fordelinga mellom kvinner og menn var lik i kategorien rådgivar mv. I dei stillingskategoriane

der begge kjønn var representerte, tente kvinner meir enn menn i stillingskategorien mellomleing.

Tabell 5.10 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.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	2	4	6	4	33,6	66,4	32,9	67,1	5,7	3,1
2011	2	5	2	5	30,0	70,0	63,4	36,6	3,5	3,6

Nesten all overtida blei utført av menn, men prosentdelen var litt lågare i 2012 enn i 2011. Sjukefråværet var høgare for kvinner og menn. Menn sto i 2012 for den største delen av foreldrepermisjonen.

Luftfartstilsynet reviderte i 2012 sin handlingsplan for likestilling og inkludering.

Som ein del av rekrutteringsprosessen i Luftfartstilsynet blir kvalifiserte kandidatar uavhengig av kjønn, etnisitet og funksjonshemming oppmoda til å søkje på stillingar i etaten. Minst ein søkjar med innvandrarakgrunn skal innkallast til intervju når dei oppfyller kvalifikasjonskrava i utlysingssteksten. Det same gjeld dei som i sin søknad opplyser at dei er funksjonshemma/yrkeshemma.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2012 hadde Statens jernbanetilsyn 61 tilsette. Kvinnedelen var 49 pst. Frå 1. januar 2012 overtok Statens jernbanetilsyn ansvaret for tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøynessparker, noko som auka talet på tilsette og endra kjønnsfordelinga.

Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.11.

Tabell 5.11 Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	49,0	51,0	61	49 507	59 148	54 407
	2011	55,0	45,0	40	49 188	54 929	51 771
Toppleiing	2012	-	100	1	-	-	-
	2011	-	100	1	-	-	-
Mellomleing (avdelingsdirektør)	2012	60,0	40,0	5	-	-	75 888
	2011	75,0	25,0	4	-	-	-
Fagdirektør, seniorrådgivar mv.	2012	32,0	68,0	40	53 585	57 177	56 009
	2011	39,0	61,0	24	52 254	52 593	52 466
Rådgivar, førstekonsulent	2012	92,0	8,0	12	42 859	-	41 682
	2011	89,0	11,0	9	41 265	-	40 762
Sekretær	2012	100	0	3	-	-	-
	2011	100	0	2	-	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var det eit fleirtal av kvinner i kategoriane mellomleing og rådgivar, førstekonsulent. Kvinner tente meir enn menn i stillingskategorien mellomleing.

Tabell 5.12 viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

Tabell 5.12 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2012	3	1	2	2	41,0	59,0	70,0	30,0	2,7	0,5
2011	2	0	1	2	51,0	49,0	88,0	12,0	2,9	0,7

Menn jobba meir overtid enn kvinner, medan det motsette var tilfelle i 2011. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

Statens jernbanetilsyn oppmodar i stillingsutlysningar m.a. personar med innvandrarbakgrunn å søkje på ledige stillingar. Kvalifiserte søkjarar blir innkalla til intervju.

I årsrapporten for 2012 har Statens jernbanetilsyn gjort greie sitt arbeid med likestilling og inkluderande arbeidsliv.

Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2012 hadde Statens havarikommisjon for transport 46 tilsette. Kvinnedelen var 33 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabell 5.13.

Tabell 5.13 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og løn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2012	33,0	67,0	46	48 656	55 988	53 544
	2011	33,0	67,0	43	46 270	54 157	51 590
Toppleiing (direktør)	2012	-	100	1	-	-	-
	2011	-	100	1	-	-	-
Mellomleing (avdelingsdirektør)	2012	20,0	80,0	5	-	-	71 155
	2011	20,0	80,0	5	-	-	69 653
Fagstab	2012	67,0	33,0	3	-	-	-
	2011	67,0	33,0	3	-	-	-
Havariinspektør	2012	19,0	81,0	27	56 050	52 660	53 288
	2011	19,0	81,0	26	50 853	50 373	50 463
Administrative stillingar	2012	78,0	22,0	10	37 669	-	38 532
	2011	75,0	25,0	8	36 306	44 033	38 238

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var det i kategoriane fagstab og administrative stillingar eit fleirtal av kvinner. I stillingskate-

gorien havariinspektør tente kvinner meir enn menn.

Tabell 5.14 viser tal for deltid og mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt 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.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Men
2012	1	0	1	2	24,5	75,5	100	0	1,8	2,9
2011	0	0	0	0	19,5	80,5	100	0	2,4	2,9

Menn utførte ein vesentleg del av overtida i Statens havarikommisjon for transport, men dette var noko mindre enn i 2011. Kvinner hadde eit lågare sjukefråvær enn menn, men for begge kjønna var prosentdelen låg.

5.6 Tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

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 noverande konsulent går ut 30. september 2013. Statens vegvesen har innhenta tilbod på dagleg leiing, slik at ny avtale vil gjelde 1. oktober 2013.

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 årsrekneskapan for 2012.

NSB AS – konsernsjef Geir Isaksen

Løn	3 230 000 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	Pensjonsavsetning 30 pst. av løn ut over 12 G. Pensjonsalder 67 år. Årleg pensjonskostnad om lag 690 000 kr.

Posten Norge AS – konsernsjef Dag Mejdell

Årsløn	3 644 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 månaders løn i oppseiingstida. 9 månaders etterløn som etter 3 månader blir avkorta mot anna løn.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av løn. Bilgodtgjeringsar
Pensjon	Samla pensjon 66 pst. av løn. Pensjonsalder 65 år. Årleg pensjonskostnad 2 635 000 kr.

Avinor AS – konsernsjef Dag Falk-Petersen

Løn	2 286 000 kr
Vilkår ved oppseiing	3 måneders løn i oppseiingstida. 12 måneders etterløn. Etterløn blir motrekna mot anna inntekt.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjering
Pensjon	Ikkje avklara

Baneservice AS – administrerande direktør Ingvild Storås

Årsløn	1 390 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 måneders løn i oppseiingstida. 12 måneders etterløn ut over oppseiingstida. Fråtrekk for anna inntekt frå etterløna.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjering. Bonus ikkje avklara.
Pensjon	Pensjonsavsetning av løn ut over 12 G, avgrensa til 8 pst. frå 12 G. Pensjonsalder 67 år. Årleg pensjonskostnad om lag 100 000 kr.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2013–2014) om statsbudsjettet for år 2014 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2013–2014) statsbudsjettet for budsjettåret 2014 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	141 700 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	32 800 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	38 200 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800 000	215 500 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 700 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	126 300 000	
	72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	69 600 000	211 600 000
	Sum Administrasjon m.m.		427 100 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	681 000 000	681 000 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	35 000 000	35 000 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	194 000 000	194 000 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	63 400 000	63 400 000
	Sum Luftfartsformål		973 400 000

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>	9 347 000 000	
	26	Vegtilsyn	16 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	433 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	9 764 200 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 150 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	18 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	377 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	380 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	176 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	564 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	516 100 000	22 742 000 000
		Sum Vegformål		22 742 000 000
		Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak			
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	78 300 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	945 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	763 000 000	1 786 600 000
		Sum Særskilte transporttiltak		1 786 600 000
		Jernbaneformål		
1350	Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 556 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	112 400 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	8 559 500 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	1 349 000 000	15 577 800 000
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 047 000 000	3 047 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	59 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	19 200 000	78 800 000
		Sum Jernbaneformål		18 703 600 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	320 000 000	320 000 000
1380		Post- og teletilsynet		
	01	Driftsutgifter	160 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	58 900 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000 000	281 600 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		601 600 000
		Sum departementets utgifter		45 234 300 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 400 000	2 400 000
4312		Oslo Lufthavn AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	138 800 000	138 800 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	172 400 000	
	02	Diverse gebyrer	317 500 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	32 900 000	522 800 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
4322	Svinesundsforbindelsen AS		
	90 Avdrag på lån	25 000 000	25 000 000
4350	Jernbaneverket		
	01 Kjørevegsavgift	33 800 000	
	02 Salg av utstyr og tjenester mv.	255 800 000	
	06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	291 000 000	
	07 Betaling for bruk av Gardermobanen	112 400 000	693 000 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 000 000	13 000 000
4380	Post- og teletilsynet		
	01 Diverse gebyrer	152 700 000	
	51 Fra reguleringsfondet	10 000 000	162 700 000
	Sum Samferdselsdepartementet		2 002 100 000
	Renter og utbytte mv.		
5611	Aksjer i NSB AS		
	85 Utbytte	225 000 000	225 000 000
5618	Aksjer i Posten Norge AS		
	85 Utbytte	188 000 000	188 000 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80 Renter	116 300 000	116 300 000
5622	Aksjer i Avinor AS		
	85 Utbytte	478 000 000	478 000 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80 Renter	30 000 000	30 000 000
	Sum Renter og utbytte mv.		1 037 300 000
	Sum departementets inntekter		3 039 400 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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 2014 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 2014 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 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 400 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 2014 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2013–2014) 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 Skredsik-

ring riksveger, 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 2 700 mill. kroner.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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 5 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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 4 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 800 mill. kroner.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

IX

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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

X

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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

XI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 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	20 mill. kroner

XII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2013–2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen 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 800 mill. kroner.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

Andre fullmakter

XV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2014 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 305 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 585 mill. kroner.

Post og telekommunikasjoner*Andre fullmakter*

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Andre fullmakter

XVII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2014 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 200 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2013–2014).

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 – 10/2013

