



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2012**

Utgiftskapittel: 1300–1380

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



## Innhald

<b>Del I</b>	<b>Innleiing og oversikt .....</b>	<b>7</b>	<b>Programområde 22 Post og telekommunikasjoner .....</b>	<b>145</b>
<b>1</b>	<b>Mål og hovudprioriteringar .....</b>	<b>9</b>	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner .....</i>	<b>145</b>
<b>2</b>	<b>Oversiktstabellar for budsjettforslaget .....</b>	<b>15</b>	Kap. 1370 Posttjenester .....	150
<b>3</b>	<b>Diverse tabellar .....</b>	<b>18</b>	Kap. 4370 Posttjenester .....	151
<b>Del II</b>	<b>Nærmere om de enkelte budsjettforslag .....</b>	<b>21</b>	Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS .....	151
<b>4</b>	<b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene mv. ....</b>	<b>23</b>	Kap. 1380 Post- og teletilsynet .....	151
			Kap. 4380 Post- og teletilsynet .....	152
			<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner .....</i>	<b>154</b>
<b>Programområde 21 Innenlands transport</b>	<b>23</b>	<b>Del III</b>	<b>Omtale av viktige oppfølgingsområde .....</b>	<b>157</b>
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 .....</b>	<b>159</b>
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....	24	5.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013 .....	159
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....	26	5.2	Oppfølging av hovudmåla .....	160
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....	26	5.2.1	Framkome og regional utvikling ..	161
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål .....</i>	<b>30</b>	5.2.2	Transporttryggleik .....	166
Kap. 1310 Flytransport .....	35	5.2.3	Samferdsel og miljø .....	170
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...	35	5.2.4	Universell utforming .....	178
Kap. 1313 Luftfartstilsynet .....	36	5.3	Kollektivtransportstrategien .....	181
Kap. 4313 Luftfartstilsynet .....	36	5.4	Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien .....	183
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....	37	<b>6</b>	<b>Omtale av særlege tema .....</b>	<b>186</b>
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS .....	37	6.1	Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren .....	186
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	37	6.2	Styring av store samferdselsprosjekt .....	188
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS .....	38	6.3	Entreprenørmarknaden .....	189
<i>Programkategori 21.30 Vegformål .....</i>	<b>39</b>	6.4	Intelligente kommunikasjonsløysingar .....	191
Kap. 1320 Statens vegvesen .....	45	6.5	Organisering og forvaltning av transportsektoren .....	192
Kap. 4320 Statens vegvesen .....	62	6.6	Likestilling i transportsektoren ...	193
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS .....	63	6.7	Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar .....	200
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS .....	63			
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak .....</i>	<b>105</b>	<b>Vedtak til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2012, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618–5619 og 5622–5624 .....</b>	<b>203</b>	
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....	105			
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål .....</i>	<b>110</b>			
Kap. 1350 Jernbaneverket .....	117			
Kap. 4350 Jernbaneverket .....	135			
Kap. 1351 Persontransport med tog .....	136			
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn .....	138			
Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn .....	139			
Kap. 5611 Aksjer i NSB AS .....	139			
Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS .....	140			





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2012**

Utgiftskapittel: 1300–1380

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

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. september 2011,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*



*Del I*  
*Innleiing og oversikt*





## 1 Mål og hovudprioriteringar

### Regjeringa sine mål for samferdselspolitikken

Regjeringa vil leggje til rette for likeverdige levekår i heile landet og arbeide for å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret. Noreg er eit land med store avstandar og spreidd busetting, og med sterk vekst i folketalet i dei store byområda. Regjeringa fører ein differensiert politikk tilpassa målet om eit moderne transportnett i heile landet. Effektive transport- og kommunikasjonsløysingar er avgjerande for å skape vekst og utvikling i næringslivet og oppretthalde livskraftige lokal-samfunn.

Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer behova samfunnet har for transport og som fremjar regional utvikling. For post og telekommunikasjonar er det eit overordna mål å leggje til rette for eit likeverdig tilbod av grunnleggjande post- og teletenester av høg kvalitet og til rimelege prisar for folk og næringsliv over heile landet, og med eit tilfredsstillande breibandstilbod til alle.

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2012 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019:

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

Regjeringa har gjennom fleire år trappa opp løyvingane til transportsektoren. Investeringsløftet i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det største

løftet for utbygging av transportinfrastruktur i moderne tid. Med forslaget til statsbudsjett for 2012 held regjeringa fram med å trappe opp løyvingane til veg og jernbane i samsvar med målsettinga i Nasjonal transportplan 2010–2019 om å løyve om lag 100 mrd. 2009-kr meir enn i førre tiårsplan.

Betre infrastruktur for veg og jernbane er eit sentralt verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga. Regjeringa legg i Nasjonal transportplan 2010–2019 opp til å styrkje innsatsen både til drift og vedlikehald og til nye utbyggingsprosjekt.

Transportbehovet i byområda aukar som følge av stor vekst i folketalet. Behovet må hovudsakleg møtast ved å satse meir på kollektivtransport. Den betydelege innsatsen til utbygginga av jernbanen som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 og innfasinga av nytt togmateriell, vil leggje til rette for eit vesentlig betre togtilbod.

Regjeringa har også lagt opp til ei betydeleg styrking av vegsektoren. Fleire nye og store vegprosjekt blir sette i gang, og fleire viktige prosjekt blir fullførte. Dette medverkar til å sikre næringsliv og folk flest føreseielege transportar og redusert reisetid. Rassikring er eit viktig tiltak for å skape eit meir føreseieleg transportsystem, særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Regjeringa følger opp Nasjonal transportplan 2010–2019 som har lagt opp til ein kraftig auke i innsatsen til rassikring.

Ordninga med at overskotsflyplassane betaler for underskotsflyplassane blir vidareført. Samferdselsdepartementet vil halde fram med å kjøpe flyruter etter anbod der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande tilbod. Ny avtale med Hurtigruten ASA sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og 32 hamner i mellom.

Regjeringa har eit mål om at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast med minst ein tredel i planperioden. Det var ein reduksjon i talet på hardt skadde og drepne i vegsektoren i 2010. Sidan 1970 er talet på drepne i vegtrafikken redusert med 64 pst. og talet på

hardt skadde med om lag 85 pst. I same periode er trafikken meir enn tredobla. Regjeringa vil halde fram med eit systematisk og målretta arbeid for å betre tryggleiken på vegane. I luftfarten og på jernbane skal det høge tryggleiksnivået opprett-haldast.

Transportpolitikken skal medverke til å redusere miljøskadelege verknader av transport. CO<sub>2</sub>-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverke-midlet. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter som har stor verknad på utsleppa. M.a. er utsleppa frå nye personbilar redusert med 24 pst. sidan 2006. Innsatsen på jernbane og tiltak som styrkjer lokal kollektivtransport og reduserer bruken av bil i tettbygde strok, vil medverke positivt. Gjennom RENERGI-programmet og Transnova vil regjeringa medverke til å få til ei raskare implementering av ny og meir miljøvenleg transportteknologi.

Omfanget av reisar i den lokale kollektivtransporten er høgare enn nokon gong. Regjeringa held fram innsatsen med å få fleire til å reise kollektivt og til å sykle og gå. Innsatsen til gang- og sykkelveg, kollektivtrafikktiltak og universell utforming blir auka.

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 til universell utforming held fram. Tiltaka for universell utforming medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransport meir attraktivt for alle.

Gjennom offentleg regulering og konsesjonsvilkår vil regjeringa sikre eit landsdekkjande tilbod om formidling av leveringspliktige posttenester. Regjeringa vil sikre likeverdige kvalitetstenester til same pris over heile landet. Det inneber m.a. rask framsending av prioritert post, omdeling av post seks dagar i veka og einskapsporto.

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulemper og gjere det mogleg for alle innbyggjarane å bruke offentlege elektroniske tenester. Med ein dekningsgrad for husstandane på nær 100 pst. på mobil (GSM) og fast og trådløst breiband har Noreg eit av dei best utbygde ekomnetta i verda. Regjeringa vil likevel halde fram arbeidet med å leggje til rette for breiband med tilstrekkeleg kapasitet til å møte framtidige behov innan skule, helse, næringsliv og hus-hald over heile landet.

## Hovudprioriteringar i budsjettet for 2012

		(i 1 000 kr)		
Kat.	Betegnelse	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
21.10	Administrasjon m.m.	428 500	447 500	4,4
21.20	Luftfartsformål	957 800	977 500	2,1
21.30	Vegformål	15 084 900	16 255 200	7,8
21.40	Særskilte transporttiltak	825 300	1 231 600	49,2
21.50	Jernbaneformål	11 538 100	12 540 500	8,7
<i>Sum programområde 21</i>		<i>28 834 600</i>	<i>31 452 300</i>	<i>9,1</i>
22.10	Post og telekommunikasjonar	553 200	297 800	-46,2
<i>Sum programområde 22</i>		<i>553 200</i>	<i>297 800</i>	<i>-46,2</i>
<i>Sum Samferdselsdepartementet</i>		<i>29 387 800</i>	<i>31 750 100</i>	<i>8,0</i>

Samla budsjettforslag for 2012 er på om lag 31,8 mrd. kr. Budsjettforslaget inneber ein samla vekst i utgiftene på om lag 2,4 mrd. kr. eller 8 pst., samanlikna med saldert budsjett 2011. Løyvingane til veg- og jernbanesektoren utgjer om lag 91 pst. av budsjettforslaget. Utgiftene til vegformål er om lag 16,3 mrd. kr og utgjer om lag halvdel av dei samla utgiftene på budsjettet til departementet. Til jernbaneformål er utgiftene om lag 12,5 mrd. kr, noko som utgjer nærmare 40 pst. av budsjettet.

Forslaget til samferdselsbudsjett for 2012 medverkar til eit nytt steg i retning av hovudmåla for transportpolitikken.

Budsjettforslaget inneber ein betydeleg auke i den statlege innsatsen både til veg- og jernbaneinfrastruktur. Regjeringa held fram med å trappe opp løyvingane til veg og jernbane i samsvar med Nasjonal transportplan 2010–2019. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det presentert økonomiske planrammer med høgare årlege gjennom-

snitt i siste del av planperioden enn første fireårsperiode. Regjeringa har lagt til grunn at satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innafor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Med forslaget til budsjett for 2012 ligg det godt an til at dei økonomiske rammene i dei første fire åra av planperioden kan nåast i 2013. Forslaget til løyvingar til Statens vegvesen og Jernbaneverket i 2012 inneber at oppfølginga samla etter tre av fire år av planperioden 2010–2013 er på 72,9 pst., med ein noko høgare oppfølgingsgrad for Jernbaneverket (73,9 pst.) enn for Statens vegvesen (72,3 pst.).

I forslaget til samferdselsbudsjett for 2012 har regjeringa lagt særleg vekt på å styrkje innsatsen på jernbanen, gjennom ein kraftig auke av løyvingane til Jernbaneverket, statleg kjøp av persontransporttenester med tog og Statens jernbanetilsyn. Til jernbaneformål samla er det foreslått løyvd om lag 12,5 mrd. kr, ein auke på om lag 1 mrd. kr eller 8,7 pst. frå saldert budsjett 2011. Jernbanesatsinga i 2012 er ein føresetnad for å kunne innføre ein ny og betre grunnrutemodell for jernbanen i Austlandsområdet. Det høge nivået på vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastrukturen aukar ytterlegare i 2012, medan det er funne rom for å starte to nye store prosjekt. Innfasing av nytt og moderne togmateriell er ein viktig del av jernbanesatsinga. I 2012 vil NSB AS etter planane få levert 30 av 50 nye togsett til bruk i lokaltrafikken.

Regjeringa har også lagt opp til å styrkje vegsektoren betydeleg i 2012. Til Statens vegvesen er det foreslått eit budsjett på om lag 16,3 mrd. kr, ein auke på om lag 1,2 mrd. kr eller 7,8 pst. kr frå saldert budsjett 2011. 2011 representerer eit trendbrot ved at vedlikehaldsetterslepet ikkje aukar. Vedlikehaldsinnsatsen blir i 2012 vidareført på om lag same nivå. Det er funne rom for å starte fleire nye, store vegprosjekt i 2012. I tillegg kan det vere aktuelt med bompengar til fleire nye prosjekt. Det er venta stilt til disposisjon om lag 5,6 mrd. kr i bompengar til statlege vegprosjekt i 2012 og om lag 3,6 mrd. kr i bompengar til fylkesvegnettet, av dette om lag 1,6 mrd. kr til kollektivtiltak. Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt opp til ein kraftig auke i innsatsen til rassikring og foreslår i budsjettet full oppfølging av den økonomiske ramma til rassikring på fylkes- og riksvegar i 2012.

På programområda på veg aukar den høge innsatsen til tryggleikstiltak ytterlegare, medan innsatsen til gang- og sykkelvegar, kollektivtrafikktiltak og universell utforming aukar betydeleg frå 2011.

### Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 447,5 mill. kr. Løyvingane til administrasjon m.m. omfattar drift av departementet, deltaking i internasjonale organisasjonar, tilskot til Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap, og utgjer til saman 199,6 mill. kr.

Vidare omfattar programkategorien også løyvingar til utgreiingar, forskning og Transnova-prosjektet. Departementet sin forskingsstrategi er utgangspunktet for mål og prioriteringar av forskingsinnsatsen. Samla er det foreslått å løyve 247,9 mill. kr. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 74,8 mill. kr, om lag det same som i saldert budsjett 2011. Av denne løyvinga er 20 mill. kr ein del av satsinga til miljøteknologiprogrammet.

### Luftfartsformål

Samla budsjettforslag for luftfartsformål er 977,5 mill. kr.

Det er budsjettert med 705,6 mill. kr til kjøp av flytransport, om lag det same nivået som i saldert budsjett 2011. I august 2011 lyste Samferdselsdepartementet ut nytt anbod med sikte på å inngå nye kontraktar for ruteflyging med verknad frå 1. april 2012. Dei nye kontraktane vil ha maksimale kontraktlengder på fire og fem år.

Til Luftfartstilsynet er det i 2012 foreslått å løyve 183,9 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 60,6 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbyte frå Avinor AS på 502 mill. kr.

### Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 16,3 mrd. kr. Forslaget inneber ein auke på om lag 1,2 mrd. kr eller 7,8 pst. frå saldert budsjett 2011.

Samla budsjettforslag for Statens vegvesen gir etter tredje året i planperioden 2010–2013 ei oppfølging på 72,3 pst. av planramma.

Det er budsjettert med om lag 7,6 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar og trafikant- og køyretøytilsyn, ein auke på 417,3 mill. kr eller 5,8 pst. frå saldert budsjett 2011. Med budsjettforslaget kan det bli lagt 600–800 km asfalt.

Til saman er det foreslått å auke løyvingane til investeringar på veg i 2012 med 622 mill. kr eller 9,7 pst. frå saldert budsjett 2011. Dette sikrar rasjonell framdrift for dei prosjekta som er sette i gang. Det er budsjettert med 5,6 mrd. kr til riksveginvesteringar på post 30. I tillegg kjem investe-

ringsmidlar til Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som er førte på eigne investeringspostar. Dei føreslåtte løyvingane til rassikring på riks- og fylkesvegnettet utgjer til saman 1 075,3 mill. kr.

Det er lagt til grunn startløyving til prosjektering/førebuande arbeid på ein del større prosjekt (over 100 mill. kr) i 2012 og fleire prosjekt vil få anleggstart:

- E39 Sveгатjörn – Rådal, Hordaland
- Rv 9 Krokå – Langeid, Aust-Agder
- E134 Gvammen – Århus, Telemark
- E39 i Sogn og Fjordane (delstrekningar)
- Rv 5 Loftesnesbrua, Sogn og Fjordane
- E6 Oppdal sentrum, Sør-Trøndelag
- E6 Vindalsliene – Korporals bru, Sør-Trøndelag
- E18 Sydhavna, Oslo
- E134 Skjold – Solheim, Rogaland
- Rv 3 Åsta bru med tilstøytande veg, Hedmark.

Nærare utgreiingar og ekstern kvalitetssikring av ei rekkje større prosjekt pågår. Regjeringa vil vurdere desse prosjekta nærare, inkludert tilråingane frå kvalitetssikringsarbeidet, og vil deretter kome tilbake til Stortinget. Regjeringa tek sikte på å vurdere bompengeproposisjonar i 2012 m.a. for desse større prosjekta:

- E6 Vegpakke Helgeland, første etappe (Mo – Bolna), Nordland
- E6 Hålogalandsbrua, Nordland
- E6 Ringebu – Otta, delstrekning Frya – Sjøa, Oppland
- E6 Minnesund – Skaberud, Akershus og Hedmark
- E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo, delstrekning Fønhus – Bagn, Oppland
- E39 Eiganestunnelen, Rogaland
- Rv 13 Ryfast, Rogaland.
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen, Møre og Romsdal.

I 2012 blir desse større riksvegprosjekta opna for trafikk:

- E18 Sky – Langangen, Vestfold
- Rv 510 Solasplitten, Rogaland
- E39 Torvund – Teigen, Sogn og Fjordane
- E39 Kvivsvegen, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal
- E16 Nestunnelen, Buskerud
- Rv 706 Dorthealyst – Stavne, Sør-Trøndelag.

Rassikring på veg er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge, og er eit område som regjeringa prioriterer. Regjeringa varsla i Nasjonal

transportplan 2010–2019 ein kraftig auke i rassikringsinnsatsen både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet. Som for 2011 inneber løyvingforslaget til rassikringstiltak i 2012 oppfølging av Nasjonal transportplan i budsjettåret.

Av midlane til rassikring er 538,4 mill. kr avsett til fylkesvegnettet i 2012. Det vil vere eit høgt aktivitetsnivå ved inngangen til 2012. På riksvegnettet blir det derfor lagt opp til å vidareføre allereie starta eller vedtekne prosjekt. Det er i tillegg foreslått statlege midlar til anleggsstart på prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal, under føresetnad av tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiering.

Det blir foreslått å løyve 746,6 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggleikstiltak, noko som inneber ei overoppfølging av den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 etter tre år. Midlane vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyring av mjuke trafikantar. I 2012 er det lagt opp til å fullføre fleire strekningar med midtrekkverk. I tillegg vil det i 2012 pågå arbeid med bygging av midtrekkverk på:

- E16 Vik – Ringerike grense, Buskerud
- E39 Rosseland – Storenes bru, Vest-Agder
- E6 Hagen – Gyllan, Sør-Trøndelag
- E6 Sparbu – Mære – Vist, Nord-Trøndelag.

Regjeringa legg opp til å auke innsatsen på programområda gang- og sykkelveggar og kollektivtransporttiltak/universell utforming. Det er foreslått å setje av 301,6 mill. kr til gang- og sykkelveggar innafor vegbudsjettet, ein auke på om lag 72 mill. kr frå saldert budsjett 2011. Til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming blir det sett av 156,9 mill. kr, ein auke på om lag 32 mill. kr frå saldert budsjett 2011.

Regjeringa foreslår at det innafor rentekompensasjonsordninga for fylka i 2012 kan gis tilsagn om rentekompensasjon tilsvarande ein investeringsramme på 2 mrd. kr.

Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 491,9 mill. kr. Dette gir om lag same rutetilbod i 2012 som ved utgangen av 2011. Det er lagt opp til ein takstauke på 3,1 pst.

#### Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 1 231,6 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 406,3 mill. kr eller 49,2 pst. frå saldert budsjett 2011. Av dette er 738,5 mill. kr sett av til kjøp av sjø-

transporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes.

Det er avsett 493,1 mill. kr til særskilt tilskot til kollektivtransport. Av dette er 411 mill. kr sett av til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda, for å følge opp allereie inngåtte avtalar og evaluere desse.

Til tilgjengetiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det sett av høvesvis 45,1 mill. kr og 22 mill. kr. For å medverke til å utvikle ein nasjonal reisepanleggjar og nasjonal forvaltning av system for elektronisk billettering er det sett av inntil 5 mill. kr. Departementet foreslår å setje i gang ei ny forsøksordning med eit forbetra tilbod til TT-brukarar med tunge funksjonshemmingar. Det blir foreslått å setje av 10 mill. kr til ordninga i 2012.

Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA har inngått ein ny avtale for kystruta Bergen – Kirkenes for ein periode på åtte år frå 1. januar 2012. Den nye avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner i mellom.

#### Jernbaneformål

I budsjettforslaget held regjeringa fram med å styrkje innsatsen på jernbanen. Det er til saman foreslått 12,5 mrd. kr til jernbaneformål, ein auke på om lag 1 mrd. kr eller 8,7 pst. frå saldert budsjett 2011.

Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er på 9,9 mrd. kr, ein auke på 7,4 pst. frå saldert budsjett 2011.

Budsjettforslaget gir etter tredje året i planperioden 2010–2013 ei samla oppfølging på 73,9 pst. av planramma. Medrekna forslaget for 2012 ligg løyvingforslaget til drift og vedlikehald godt over gjennomsnittleg ramme, med ei oppfølging på 82 pst.

Løyvingforslaget til investeringar er ei ytterlegare styrking frå saldert budsjett 2011. Opptrappinga til nivået på ramma i Nasjonal transportplan held fram.

Regjeringa har styrkt innsatsen til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen vesentleg dei siste åra. For 2012 foreslår regjeringa 5,2 mrd. kr til drift og vedlikehald, eksl. Gardermobanen. Dette er ein auke på 262,6 mill. kr eller 5,3 pst. frå saldert budsjett 2011. Saman med Oslo-prosjektet representerer løyvingane ei markert satsing på vedlikehald og fornying på heile jernbanenettet. Satsinga er nødvendig for å betre standarden på infrastrukturen og gjere togtrafikken meir påliteleg. Det er budsjettert med 4,7 mrd. kr til investe-

ringar i lina, inkl. planlegging av prosjektet Nytt dobbeltspor Oslo – Ski som er ført på eigen post. Dette er ein auke på 429,1 mill. kr eller 10,1 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2011.

Løyvinga gjer det mogleg å få til ei rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av dei store anleggsprosjekta i 2012. Til prosjektet Holm – Holmestrand – Nykirke som starta i 2010, er det avsett om lag 840 mill. kr til vidare framdrift i 2012. Til infrastrukturtiltak til omlegging til nytt og betre togtilbod på Austlandet blir det avsett 848 mill. kr.

Det er prioritert midlar til desse store prosjekta/tiltaka:

- fellesprosjektet mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, nytt dobbeltspor Langset – Kleverud på Dovrebanen og ny E6 (firefelts motorveg), med sikte på oppstart 2012
- ny jernbanetrasé på strekninga Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen, med sikte på oppstart 2012
- nytt signalsystem ERTMS med prøvestrekning på Østfoldbanens austre line, med oppstart 2012

Den ekstra innsatsen som er prioritert i Osloområdet gir merkbar effektar på punktlegheit og regularitet. Fornyninga av strekninga mellom Lysaker og Etterstad, inkl. Oslo-tunnelen, vil bli ferdig i løpet av 2012. Det er sett av 570 mill. kr til dette. I tillegg blir det prioritert betydelege midlar til programområda kapasitetsaukande tiltak, stasjonar og knutepunktutvikling og tryggleik og miljø.

Regjeringa er oppteken av å sikre eit godt og stabilt jernbanetilbod. Det er foreslått å løyve 2,5 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2012. Dette er ein auke på 296,6 mill. kr eller 13,4 pst. frå saldert budsjett for 2011. Auken heng i stor grad saman med ei gradvis innføring av 50 nye togsett i togdrifta og er ein del av førebuingane til innføringa av ny grunnrutemodell på Austlandet. I tillegg til å dekkje togtilbodet frå NSB AS omfattar løyvinga i 2012 persontransporttenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekninga Oslo – Karlstad – Stockholm.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 75,6 mill. kr i 2012. Løyvinga til drift av Statens jernbanetilsyn aukar med 5,3 mill. kr, eller 10,3 pst. frå saldert budsjett 2011. Statens jernbanetilsyn tek frå 1. januar 2012 over tilsynsansvaret for tau- og kabelbanar og park- og tivolianlegg frå Det norske Veritas. Det er avsett 18,7 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og parkanlegg i 2012.

Det er budsjettert med eit utbyte på 76 mill. kr frå NSB AS og 5,3 mill. kr frå Bane Service AS.

#### Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 297,8 mill. kr, ein reduksjon på 255,4 mill. kr eller 46,2 pst. frå sal-

dert budsjett 2011. Reduksjonen er knytt til statleg kjøp av post- og banktenester. Det er foreslått å løyve 89 mill. kr til dette formålet i 2012. For Post- og teletilsynet er det foreslått å løyve 208,8 mill. kr i 2012.

Det er budsjettert med eit utbyte frå Posten Norge AS på 156 mill. kr.

## 2 Oversiktstabellar for budsjettforslaget

### Utgifter fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	186 385	187 400	199 600	6,5
1301	Forskning og utvikling mv.	283 377	241 100	247 900	2,8
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>469 762</i>	<i>428 500</i>	<i>447 500</i>	<i>4,4</i>
	Luffartsformål				
1310	Flytransport	648 543	692 600	705 600	1,9
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	80 328	26 600	27 400	3,0
1313	Luftfartstilsynet	186 708	179 600	183 900	2,4
1314	Statens havarikommisjon for transport	56 400	59 000	60 600	2,7
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>971 979</i>	<i>957 800</i>	<i>977 500</i>	<i>2,1</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	14 968 989	15 084 900	16 255 200	7,8
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>14 968 989</i>	<i>15 084 900</i>	<i>16 255 200</i>	<i>7,8</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	702 403	825 300	1 231 600	49,2
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>702 403</i>	<i>825 300</i>	<i>1 231 600</i>	<i>49,2</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	9 278 148	9 266 400	9 948 200	7,4
1351	Persontransport med tog	1 694 548	2 220 100	2 516 700	13,4
1354	Statens jernbanetilsyn	46 051	51 600	75 600	46,5
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>11 018 747</i>	<i>11 538 100</i>	<i>12 540 500</i>	<i>8,7</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>28 131 880</i>	<i>28 834 600</i>	<i>31 452 300</i>	<i>9,1</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	497 000	345 000	89 000	-74,2
1380	Post- og teletilsynet	200 049	208 200	208 800	0,3
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>697 049</i>	<i>553 200</i>	<i>297 800</i>	<i>-46,2</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>697 049</i>	<i>553 200</i>	<i>297 800</i>	<i>-46,2</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>28 828 929</i>	<i>29 387 800</i>	<i>31 750 100</i>	<i>8,0</i>

### Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	4 741	2 100	2 200	4,8
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>4 741</i>	<i>2 100</i>	<i>2 200</i>	<i>4,8</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS		444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	125 424	126 800	133 500	5,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	101			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	230 571	236 800	201 800	-14,8
5622	Aksjer i Avinor AS		315 000	502 000	59,4
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>356 096</i>	<i>1 123 000</i>	<i>1 281 700</i>	<i>14,1</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	637 762	474 400	489 000	3,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 500	41 000	20 000	-51,2
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	34 870	34 000	33 000	-2,9
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>693 132</i>	<i>549 400</i>	<i>542 000</i>	<i>-1,3</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	688 204	599 000	630 800	5,3
4354	Statens jernbanetilsyn	416		14 500	
5611	Aksjer i NSB AS	172 000	53 000	76 000	43,4



(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
5623	Aksjer i Baneservice AS	20 378	18 000	5 300	-70,6
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>880 998</i>	<i>670 000</i>	<i>726 600</i>	<i>8,4</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>1 934 967</i>	<i>2 344 500</i>	<i>2 552 500</i>	<i>8,9</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4370	Posttjenester	317 530			
4380	Post- og teletilsynet	164 871	172 100	171 800	-0,2
5618	Aksjer i Posten Norge AS			156 000	
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>482 401</i>	<i>172 100</i>	<i>327 800</i>	<i>90,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>482 401</i>	<i>172 100</i>	<i>327 800</i>	<i>90,5</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>2 417 368</i>	<i>2 516 600</i>	<i>2 880 300</i>	<i>14,5</i>

### 3 Diverse tabellar

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2011	Forslag 2012
1301	50	Samferdselsforsking	7 413	155 500
1301	72	Tilskot til miljøvenleg transport, Transnova-prosjektet	70 443	74 800
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	8 085	705 600
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	10 528	27 400
1320	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøy-tilsyn m.m.	0	7 587 400
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	31 087	434 000
1320	62	Tilskot til rassikring på fylkesvegnettet	239 000	538 400
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	491 900
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	119 677	493 100
1350	23	Drift og vedlikehald	0	5 185 600
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	0	92 000
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	63 862	2 516 700
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	0	27 000

For fleire av postane kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskot frå løyvinga over den einskilde posten, kan gå over fleire år. Tilskot blir i hovudsak utbetalt etter framdrift, og sluttutbetaling vil ikkje finne stad før prosjektet er gjennomført. For kap. 1310, post 70, kan stikkordet forklarast med at endringar i rammevilkår som gir grunnlag for nye forhandlingar, og kostnadsendringar som følgje av nye kontraktar, gjer at det kan vere vanskeleg å budsjettere utbetalingane presist for det einskilde året. Løyvinga på

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

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

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

Endringer i budsjettet på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2011

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2011	Endring	Revidert budsjett
1300	01	120	420	128 000	3 000	131 000
1300	70	120	420	26 700	2 300	29 000
1320	29	120	420	443 000	30 000	473 000
1320	30	120	420	5 498 400	110 000	5 608 400
1320	61	120	420	103 800	-13 800	90 000
1320	72	120	420	446 400	20 000	466 400
1350	23	120	420	4 923 000	40 000	4 963 000
1380	01	120	420	167 300	-5 300	162 000

Endringer i budsjettet på inntektskapittel etter saldert budsjett 2011

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2011	Endring	Revidert budsjett
4380	01	120	420	162 100	-5 300	156 800
5611	85	120	420	53 000	93 500	146 500
5618	85	120	420	0	138 000	138 000
5622	85	120	420	315 000	189 000	504 000
5623	85	120	420	18 000	-15 800	2 200



*Del II*  
*Nærmere om de enkelte budsjettforslag*



## 4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene mv.

### Programområde 21 Innenlands transport Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1300	Samferdselsdepartementet	186 385	187 400	199 600	6,5
1301	Forskning og utvikling mv.	283 377	241 100	247 900	2,8
	Sum kategori 21.10	469 762	428 500	447 500	4,4

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
4300	Samferdselsdepartementet	4 741	2 100	2 200	4,8
	Sum kategori 21.10	4 741	2 100	2 200	4,8

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 447,5 mill. kr, en økning på 19 mill. kr eller 4,4 pst. fra saldert budsjett 2011.

Det er foreslått 135,2 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og 30,7 mill. kr til departementets deltakelse i internasjonale organisasjoner. Videre er det foreslått 31,1 mill. kr i tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. Av dette tilskuddet foreslås 28,1 mill. kr tildelt Trygg Trafikk, 1,5 mill. kr til ITS Norge og 1,5 mill. kr til

Syklistenes Landsforening. Til tilskudd til samferdselsberedskap foreslås det 2,6 mill. kr.

Det er foreslått et samlet budsjett på 247,9 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en økning på 6,8 mill. kr eller 3,1 pst. fra saldert budsjett 2011.

Til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. er det foreslått 17,6 mill. kr, om lag samme nivå som i 2011. Det er foreslått 155,5 mill. kr til forskning, en økning på 4,7 mill. kr fra saldert budsjett 2011. Forskningsmidlene er som tidligere år i hovedsak tenkt å gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon, samt ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. Til Transnova-prosjektet er det foreslått 74,8 mill. kr, om lag det samme som i saldert budsjett 2011. Av forslaget til bevilgning til Transnova er 20 mill. kr knyttet til regjeringens miljøteknologiprogram.

**Nærmere om budsjettforslaget**

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de overordnede sektorpolitiske målene som gis ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Departementets forskningsstrategi er

utgangspunktet for mål og prioriteringer av forskningsinnsatsen.

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

**Kap. 1300 Samferdselsdepartementet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2010	budsjett 2011	
01	Driftsutgifter	126 493	128 000	135 200
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	28 482	26 700	30 700
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	29 300	30 200	31 100
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 110	2 500	2 600
	Sum kap. 1300	186 385	187 400	199 600

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 135,2 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, en økning på 7,2 mill. kr eller 5,6 pst. fra saldert budsjett 2011.

Det har de siste årene bl.a. vært en betydelig økning i aktivitetsomfanget innenfor veg og jernbane. Dette har medført større arbeidsbelastning for departementet og behov for å styrke bemanningen. I 2011 er bevilgningen på posten økt med 3 mill. kr, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011).

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, IT-materiell og programvare, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Pr. 1. mars 2011 hadde Samferdselsdepartementet 133 tilsatte.

**Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner**

Det foreslås bevilget 30,7 mill. kr, en økning på 4 mill. kr fra saldert budsjett 2011. I 2011 er posten

økt med 2,3 mill. kr, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011).

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport og kommunikasjon. Utgiftene har økt de siste årene som følge av valutakursendringer og endringer i aktivitetsnivået i enkelte organisasjoner.

Samferdselsdepartementet er medlem av følgende 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 godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), internettsikkerhet (safer internet 2010–2013), samt ISA (Interoperability Solutions for European Public Administrations 2010–2015). Videre omfatter bevilgningen kostnader til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).



Marco Polo II-programmet gir startstøtte til bedrifter som ønsker å legge om sin transport fra veg til mer miljøvennlig transport med jernbane eller på sjøen. Inneværende program løper fram til 2013. Norges deltakelse i programmet finansieres av Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Programmet har ikke oppnådd målsettingen når det gjelder overføring av gods fra veg til bane eller sjø på europeisk basis. For norske aktører har overføringen likevel vært god. Programmet skal evalueres, og resultatene tas med i vurderingen av om ordningen skal videreføres etter 2013.

Norske prosjekter har i flere år vært blant dem som tilfredsstillter kravene og har mottatt startstøtte fra Marco Polo II-programmet. I 2011 har det norske prosjektet ACE Green (Arctic – Central European Green Transport) kvalifisert seg. Prosjektet går ut på å frakte fersk fisk fra Norge til Russland og Polen, samt noe til Finland.

Innenfor rammene av den nordlige dimensjon ble det i 2009 opprettet et partnerskap for transport og logistikk mellom EU, Russland, Hviterussland og Norge. Fra EU-siden deltar Europakommisjonen, Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Polen, Litauen, Latvia og Estland. Formålet er å forbedre transportforbindelsene og logistikken mellom partnerlandene på en slik måte at det stimulerer til bærekraftig økonomisk vekst i området. En rullerende handlingsplan for utbygging av infrastruktur og andre tiltak vil bli hovedinstrumentet i partnerskapet. Hver partner treffer på selvstendig grunnlag beslutninger om investeringer på sitt territorium og finansiering av disse. Partnerskapets rolle skal være å bidra til erfaringsutveksling, samordning og effektiv gjennomføring på tvers av landegrensene. Partnerskapet vil representere et forum hvor samarbeidet foregår mellom likestilte parter og drives på basis av konsensus. Det har en varighet på fem år, men kan forlenges. Formannskapet for styringsgruppen og høynivågruppen rullerer. I 2011 leder Norge styringsgruppen og overtar i 2012 ledelsen for høynivågruppen. Det er etablert et felles transportnettverk som gjenspeiler de nasjonale og regionale prioriteringene. Handlingsplanen vil omhandle tiltak i dette transportnettverket.

Sekretariatet som er lagt til den Nordiske Investeringsbanken i Helsinki, blir fullt operativt i 2011. Norges bidrag til å dekke sekretariatskostnadene i 2012 er 45 000 euro som fordeles likt mellom Utenriksdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet som koordinerer den norske deltakelsen.

18 pst. av kontingenten for ITU og 16 pst. av kontingenten til UPU blir refundert av Utenriksdepartementet, jf. kap. 4300, post 01.

### Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 31,1 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 0,9 mill. kr i fra saldert budsjett for 2011. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 28,1 mill. kr, om lag samme nivå som i 2011. Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1,5 mill. kr, en videreføring av beløpet fra 2011, mens ITS Norge foreslås bevilget 1,5 mill. kr, en økning på 0,1 mill. kr fra saldert budsjett for 2011.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal i henhold til vedtektene fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter. Organisasjonen er en viktig pådriver og har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge. Organisasjonen fungerer som kunnskapsformidler og et kompetansesenter for trafikkopplæring for barn og unge bl.a. gjennom å utarbeide læremidler, arrangere kurs og tilby veiledning.

På bakgrunn av økt tilskudd i 2010 og 2011 har Trygg Trafikk satset spesielt på ungdomstiltak og aktiviteter knyttet til videreutvikling av kompetansesenteret. Trygg Trafikk har bl.a. videreført og styrket ambassadørordningen for trafikkopplæring i grunnskolen og utviklingen av læremidler. Trygg Trafikk har i flere år samarbeidet med Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen for å styrke trafikkopplæringen i skolen. Dette arbeidet vil bli videreført i 2012. Trygg Trafikk har i rollen som kunnskapsformidler et spesielt fokus på sikkerhet for myke trafikanter og bruk av personlig verneutstyr, og kampanjene knyttet til bruk av sykkelhjelm, bakovervendt sikring av barn i bil og bruk av refleks som tema. Kampanjene er planlagt videreført i 2012.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Det statlige tilskuddet vil utgjøre om lag 48 pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2012.

Syklistenes Landsforening arbeider for å fremme sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Satsing på sykkel er et prioritert område for regjeringen, som ønsker å øke andelen syklende.

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre driftstilskuddet på 1,5 mill. kr også for 2012.

ITS Norge arbeider for økt bruk av multimodale, intelligente transportsystemer og tjenester gjennom nettverksbygging, samordning og utvikling av IKT-baserte tjenester og bistår også norsk næringsliv internasjonalt. ITS Norge som er en ideell forening, har medlemmer fra transport- og IT-næringen, forskningsmiljøene og offentlige myndigheter. Foreningen er også medlem av internasjonalt nettverk og deltar bl.a. i samarbeid om harmonisering av ITS internasjonalt. ITS Norge utfører et viktig arbeid for å bidra til at politiske målsettinger om bruk av ITS kan nås. For 2012 foreslås det tildelt 1,5 mill. kr til ITS Norge.

### Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,6 mill. kr for 2012.

Bevilgningen skal bl.a. dekke utgifter til fylkeskommunenes deltakelse i den nasjonale sivile transportberedskapen, til øvelser, planverksarbeid mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS, samt til havneberedskapsøvelser. Også midler til ordningen for reservedelslagring finansieres over denne posten. I 2012 vil i tillegg bevilgningen dekke tilskudd til arbeid Norsk institutt for luftforskning utfører på området vulkansk aske.

## Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2010	budsjett 2011	
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 984	2 100	2 200
16	Refusjon av foreldrepenger	2 016		
18	Refusjon av sykepenger	741		
	Sum kap. 4300	4 741	2 100	2 200

### 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 2012 på 2,2 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidrag til UPU, jf. omtale av kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag til andre FN-organisasjoner mv.

## Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2010	budsjett 2011	
21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	19 215	17 100	17 600
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	191 469	150 800	155 500
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	72 693	73 200	74 800
	Sum kap. 1301	283 377	241 100	247 900

### Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 17,6 mill. kr til Samferdsels-

departementets utredningsvirksomhet mv. som er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2011.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskaps-

grunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. Departementet legger stor vekt på at ferdige forsknings- og utredningsprosjekter formidles til offentligheten. Hovedregelen er at alle prosjekter som Samferdselsdepartementet finansierer, gjøres tilgjengelig på websidene til departementet eller på annen måte.

I 2011 er det i gang eller utført utredninger om bl.a. virkninger for luftfarten av askekrisen, innfasing av lav- og nullutslippsbiler, bedre statistikk om tilgang til parkering og om den videre utviklingen av norsk jernbane. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har som oppfølging av regjeringens nordområdestrategi, gitt etatene i oppdrag å utrede en strategisk studie av infrastrukturbehov i nord. Denne studien ble overlevert departementene juni 2011 og er nærmere omtalt i del III i proposisjonen. På trafikkikkerhetsområdet blir det bl.a. gjennomført arbeid med oppdatering av Trafikkikkerhetshåndboka. Det flerårige prosjektet med den første nasjonale varestrømsanalysen ble sluttført i 2010. Dette prosjektet bedrer oversikten over godsstrømmene i Norge og gir et langt bedre utgangspunkt for modell- og prognosearbeidet. Videre ble det i 2010 brukt midler på den nasjonale reisevaneundersøkelsen og innhenting av annen nødvendig statistikk. I samarbeid med transportetatene er det gjennomført et prosjekt som gir oppdaterte verdier for tids- og miljøkostnader m.m. Dette er tallmateriale som inngår i nyttekostnadsanalyser.

I tillegg til utredninger i tilknytning til miljø og trafikkikkerhet vil det i 2012 også bli nyttede midler til å sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområdet. Videre vil bevilgningen bli anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til arbeidet med Nasjonal transportplan, transportplanlegging og til andre spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer. Utredninger knyttet til Samferdselsdepartementets rolle innenfor områdene samfunnsikkerhet og beredskap finansieres også over denne posten. Det vil bli satt av midler til en helikoptersikkerhetsstudie for innenlandsoperasjoner.

### Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 155,5 mill. kr, en økning på 4,7 mill. kr fra saldert budsjett 2011.

Forskningsmidlene for 2012 er planlagt fordelt med 74,5 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 81 mill. kr til transportforskning.

Norges forskningsråd mottar tilskudd fra i alt 16 departementer. Det ble fra og med budsjettåret 2010 etablert et felles mål- og resultatstyringssystem for departementenes tildelinger av midler til Norges forskningsråd. For nærmere omtale vises det til Prop. 1 S (2011–2012) fra Kunnskapsdepartementet.

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

### Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Transportpolitikken preges av komplekse sammenhenger og vanskelige avveininger mellom goder og ulemper. Beslutninger bør i størst mulig grad baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag. Departementet foreslår å konsentrere forskningsinnsatsen til de tre strategiske områdene klimarelatert forskning, smartere gods- og logistikk-løsninger og transportsikkerhet. I tillegg foreslås det å sette av midler til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt.

Gjennom støtte til RENERGI-programmet vil Samferdselsdepartementet bidra til å utvikle kunnskap og løsninger som gir grunnlag for mer miljøvennlig transport. I 2011 har en rekke prosjekter fått støtte fra RENERGI, særlig innen utvikling og bruk av andregenerasjons biodrivstoff, hydrogen og elbilteknologi. Gjennom RENERGI-programmet gis det også støtte til samfunnsvitenskapelige prosjekter som bl.a. skal identifisere barrierer og virkemidler for mer miljøvennlig transport. RENERGI og Transnova, som omtales under post 72, samarbeider nært for å koordinere innsatsen.

Forskningsprogrammet SMARTRANS videreføres i 2012 på samme nivå som i 2011. Programmet bidrar til å styrke kunnskapsgrunnlaget for næringslivets transporter og skal fremme transportløsninger som er bærekraftige og energieffektive. Det pågår en rekke prosjekter. Interessen for å delta har vært økende. Programmet avsluttes etter planen i 2013.

Samferdselsdepartementet mener at det fortsatt er viktig å utvikle kostnads- og miljømessig effektive løsninger som kan styrke norsk næringslivs konkurransevne, og at det fortsatt vil være behov for ny kunnskap på dette området. Departementet tar derfor sikte på å finansiere forskningsaktivitet som kan bidra til økt kunnskap om smartere godstransport og logistikk-løsninger også etter 2013. Ikke minst blir dette viktig for å følge opp tiltak og bestemmelser som følger av det videre arbeidet med EUs hvitbok om transportpolitikken.

Forskningsprogrammet TRANSIKK ble i 2010 etablert i regi av Norges forskningsråd. Programmet viderefører satsningen på forskning om transportsikkerhet som i perioden 2002–2009 ble gjennomført i RISIT (Risiko og sikkerhet i transportsektoren). Til sammen utgjør disse to programmene en langsiktig satsning på transportsikkerhet. TRANSIKK skal bl.a. finansiere forskning som gir bedre grunnlag for beslutninger, styrker norske forskningsmiljøer og rekrutteringen av forskere innen feltet, skaper flere møteplasser for forskere og brukere og legger til rette for aktiv kunnskapsdeling og diskusjon av forskningsresultater. TRANSIKK vil ha en bred tilnærming til risiko og sikkerhet og stimulere til forskning på tvers av transportformene innen hovedtemaene regulering, styring og håndtering, sikkerhetskultur og teknologi, og transportsikkerhet. TRANSIKKs programperiode er 2010–2015.

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

Program for overordnet transportforskning (POT) som drives av Samferdselsdepartementet, er rettet mot overordnede transportpolitiske problemstillinger. Det skal gi økt kunnskap på områder som er viktige i arbeidet med Nasjonal Transportplan. I løpet av 2011 slutføres fem prosjekter innenfor temaene Drift og vedlikehold, Alternative finansieringsformer, Mernytte i Transport og Aldring av befolkningen – betydninger for transportsektoren. Dette er den femte utlysingsrunden siden programmets start i 2001. Det legges ikke opp til ny utlysning i 2012.

#### Forskning på elektronisk kommunikasjon

Målet med bevilgningen til forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukere i hele lan-

det gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, samt bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Departementets sektoransvar for forskning på elektronisk kommunikasjon blir i første rekke fulgt opp gjennom finansiering av programmer i regi av Norges forskningsråd. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger innen ekomsektoren. Norges forskningsråd har samlet mye av forskningsaktivitetene i store forskningsprogrammer. Store forskningsprogrammer skal heve det enkelte forskningsfelt ved å koble grunnforskning, anvendt forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorer.

Programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT, VERDIKT, ivaretar i hovedsak Samferdselsdepartementets ansvarsområder innen forskning på elektronisk kommunikasjon. Programmets visjon er at norsk IKT-forskning skal gjøre Norge ledende i å utvikle og bruke kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i et IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur er en sentral del av forskningsaktiviteten i programmet.

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

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

For 2012 vil fortsatt hoveddelen av departementets forskningsmidler til teleforskning inngå i VERDIKT. Bevilgningsnivået fra 2011 foreslås videreført i 2012.

Simula-senteret mottar en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Denne bevilgningen foreslås opprettholdt i 2012. Senteret driver grunnleggende forskning innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Forskningen spenner om ulike problemstillinger fra utvikling av programvare og komponenter i større systemer, til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer. Senteret har oppnådd gode resul-

tater og internasjonal anerkjennelse innen flere forskningsområder.

Prosjektet Robuste nett ved Simula finansieres av Samferdselsdepartementet via Norges forskningsråd. Prosjektet utvikler systemer som bl.a. gjør det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter og å utvikle metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Prosjektet har oppnådd gode resultater og er nyttig både for enkeltbrukere og bedrifter som alle blir mer og mer avhengige av internett og en velfungerende infrastruktur for elektronisk kommunikasjon. Samferdselsdepartementet foreslår å fortsette finansieringen av Robuste nett i 2012.

### **Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet**

I samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk (Klimaforliket), ble Transnova-prosjektet etablert våren 2009. I henhold til klimaforliket skal prosjektet gå over minst tre år og deretter evalueres. I budsjettet for 2011 ble det i tillegg bevilget 20 mill kr til Transnova gjennom regjeringens miljøteknologi-program.

Det foreslås å bevilge 74,8 mill. kr, noe som er en videreføring på om lag samme nivå av bevilgningen til Transnova og miljøteknologi-programmet sammenliknet med saldert budsjett 2011.

Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra transportsektoren, slik at Norge når Klimameldingens og klimaforlikets mål for utslippsreduksjoner mot 2020 og 2050. Transnova skal gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis. Videre skal Transnova også støtte, og selv bidra til, informasjon og økte kunnskaper om klimavennlige transportløsninger.

Administrativt er Transnova-prosjektet lagt til Statens vegvesen. Prosjektet finansieres i sin helhet av bevilgningen fra Samferdselsdepartementet, men drar nytte av Statens vegvesens kompetanse, systemer, rutiner og innkjøpsavtaler m.m.

Transnova-prosjektet har etablert tett samarbeid med Norges forskningsråd og Innovasjon

Norge for å koordinere innsatsen. Alle prosjekter som får støtte skal dokumentere reduksjon i klimagassutslipp.

I tråd med klimaforliket ble Transnova-prosjektet evaluert høsten 2010. Evalueringen konkluderer med at Transnova fyller en unik rolle i arbeidet for mer miljøvennlig transport. Med visse administrative justeringer og et større fokus på pilotprosjekter og kunnskapsformidling ble det tilrådd å videreføre Transnova etter dagens modell. Uten store endringer i budsjett og/eller oppgaver for Transnova, ble det tilrådd i evalueringen å videreføre Transnova som en del av Statens vegvesen.

Bl.a. på grunnlag av evalueringen, foreslås det å videreføre Transnova-prosjektet etter dagens organisatoriske modell.

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

I 2011 har Transnova utlyst en åpen støtteordning for generelle miljøprosjekter innen transport, samt en støtteordning for hurtigladedestasjoner. Som en del av bevilgningen gjennom miljøteknologi-programmet i 2011 har Transnova også lansert en egen støtteordning spesielt rettet mot utvikling og bruk av miljøteknologi i transportvirksomhet.

Miljøteknologi-programmet er forutsatt å vare i tre år fra 2011 til 2013. For 2012 foreslås det 20 mill. kr til dette formålet via Transnova. Miljøteknologi-programmet er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) for Nærings- og handelsdepartementet.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble det bevilget 50 mill. kr til Transnova øremerket en egen støtteordning for ladepunkter for ladbare biler. Ved utgangen av 2009 var deler av midlene brukt, og det var gitt tilsagn om støtte for resten av midlene. Disse ble brukt i 2010. Det ble etablert om lag 1 800 ladepunkter.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

### Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1310	Flytransport	648 543	692 600	705 600	1,9
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	80 328	26 600	27 400	3,0
1313	Luftfartstilsynet	186 708	179 600	183 900	2,4
1314	Statens havarikommisjon for transport	56 400	59 000	60 600	2,7
	Sum kategori 21.20	971 979	957 800	977 500	2,1

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
4312	Oslo Lufthavn AS		444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	125 424	126 800	133 500	5,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	101			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	230 571	236 800	201 800	-14,8
5622	Aksjer i Avinor AS		315 000	502 000	59,4
	Sum kategori 21.20	356 096	1 123 000	1 281 700	14,1

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Både kortbanenettet og stamrutenettet er viktige deler av Norges infrastruktur. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyplassene, videreføres.

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

av flytransporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 977,5 mill. kr, en økning på 19,7 mill. kr fra saldert budsjett for 2011.

Det foreslås en bevilgning på 705,6 mill. kr til kjøp av flytransport. Dette er reelt sett det samme nivået som i saldert budsjett 2011. Det vil bli inngått nye kontrakter for flyrutekjøp på en rekke regionale flyruter med virkning fra 1. april 2012.

I tilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det 27,4 mill. kr, en økning på 3 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. I bevilgningsforsla-

get for 2012 inngår 15,4 mill. kr til flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene og 12 mill. kr i driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken.

For Avinor foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 502 mill. kr og et avdrag på statslånet til Oslo Lufthavn AS på 444,4 mill. kr.

Det foreslås å bevilge 183,9 mill. kr til Luftfartstilsynet, en liten økning fra saldert budsjett 2011.

Til Statens havarikommisjon for transport foreslås bevilget 60,6 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2011.

### Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

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

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

De internasjonale klimautfordringene reiser spørsmål om konsekvensene av fortsatt vekst i flytrafikken. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også luftfarten ta sin del av ansvaret for å få ned utslippene. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står høyt på den internasjonale dagsorden. Norsk luftfart vil være inkludert når EU fra 2012 inkluderer luftfart i sitt kvotehandelsystem. Videre har verdens luftfartsorganisasjon, ICAO, gått inn for at luftfartens utslipp av klimagasser ikke skal øke etter 2020. Regjeringen mener dette ikke er ambisiøst nok, fordi målet ikke setter noen begrensninger på utslippene fram mot 2020. Det gjenstår å få til en bindende global avtale for å redusere utslippene fra internasjonal luftfart til et nivå som er i samsvar med klimautfordringene. Norge vil fortsette å arbeide for at internasjonal luftfart skal omfattes av en ny internasjonal klimaavtale.

Det kommersielle flyrutetilbudet i Norge vurderes som godt. For distriktene er det viktig at det finnes et landsdekkende rutenettverk med mulighet for overgang mellom stamruter og regionale ruter. Det er en utfordring at utgiftene til kjøp av flyrutetjenester der det ikke er grunnlag for kommersiell trafikk, stadig øker. Økt etterspørsel etter regionale flyruter bidrar også til økt behov for statlig kjøp.

Avinor AS har ansvaret for å drive et landsomfattende nett av 46 lufthavner og samlet flysikkerhetstjeneste for luftfarten. Selskapet står overfor investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene. For å kunne håndtere framtidig trafikk og opprettholde evnen til å drive samfinansiering må Avinor utvide kapasiteten på de største lufthavnene de neste årene. Ledd i dette er byggingen av ny terminal 2 på Oslo lufthavn, Gardermoen og ny terminal på Bergen lufthavn, Flesland. Videre må Avinor gjennomføre betydelige sikkerhetsinvesteringer.

### Resultatrapport 2010

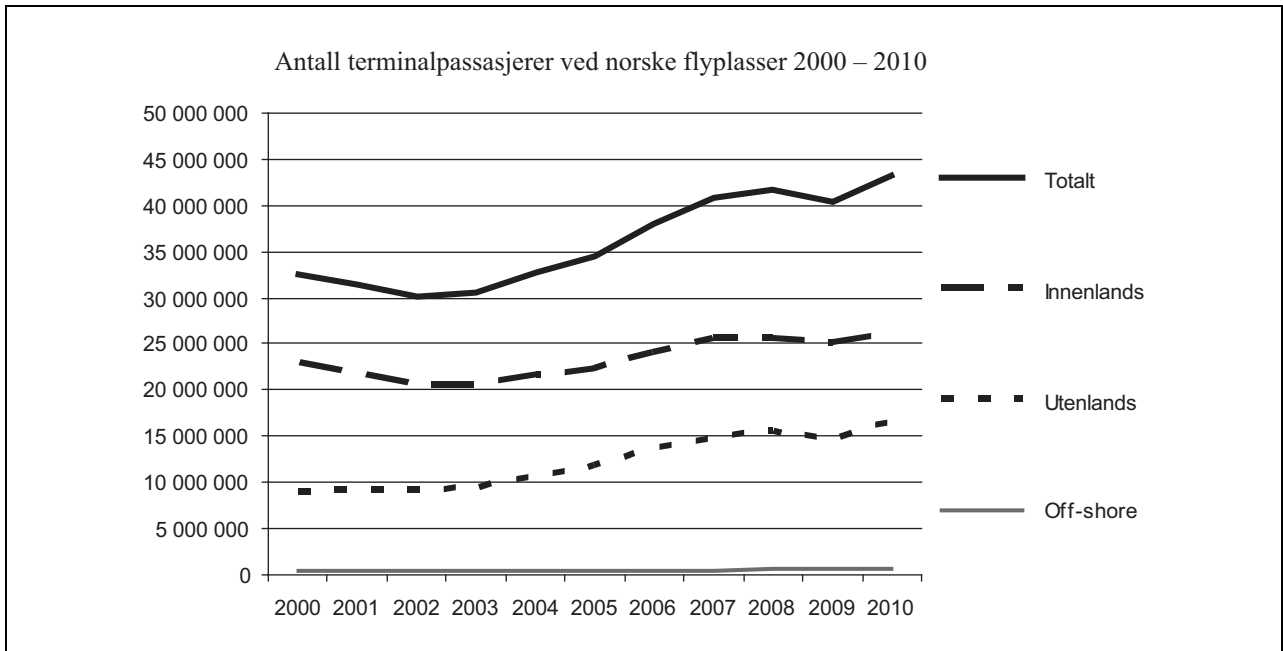
#### Trafikkutvikling

Målt i antall passasjerer hadde flytrafikken i Norge en vekst på 6,9 pst. i 2010. Totalt ble det registrert 43,2 millioner terminalpassasjerer ved norske lufthavner i 2010, hvorav 26 millioner reiste innenlands, 16,7 millioner reiste til utlandet og 560 000 var offshore passasjerer. Siden innenlands passasjerer telles to ganger, både ved avreise og ankomst, tilsvarer dette 13 millioner reiser innenlands. I mai 2010 ble flytrafikken rammet av askesky fra Island, og beregninger viser at uten den ville trafikken (flybevegelser og passasjerer) vært om lag 2 pst. høyere.

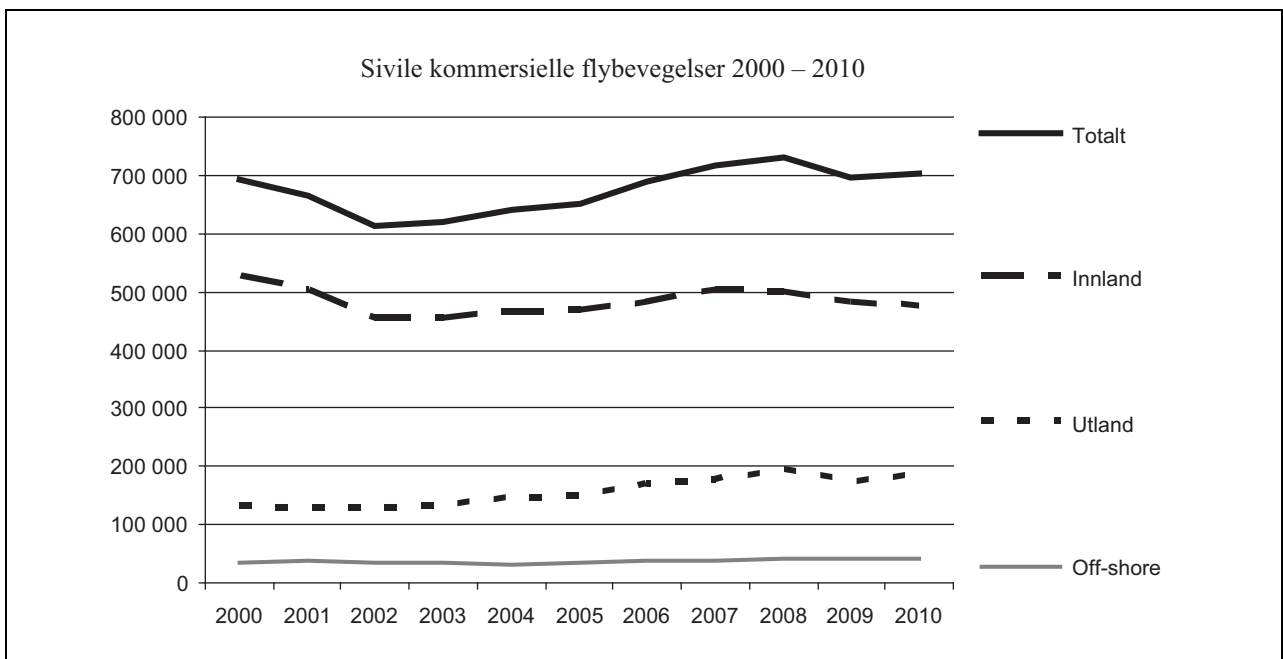
Antall kommersielle flybevegelser økte igjen i Norge i 2010. Rute-, charter-, frakt- og off-shore-flygninger økte totalt 0,9 pst. Innenlands var det en nedgang på 1,3 pst., hvor den største nedgangen kom fra charter- og fraktflygninger. Uten vulkanutbruddet ville det vært en vekst. Utenlands økte antall flybevegelser samlet med 6,6 pst. Rute-trafikken økte mest, mens chartertrafikken også viste en økning. Trafikken offshore økte med 2,2 pst.

De siste 10 årene, og særlig fra 2002, har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningstrafikken. Likeledes begynner innenriksmarkedet å bli mettet, slik at utenlandstrafikken har økt mer enn trafikken innenlands.

Når det gjelder den delen av den regionale luftfarten som er på anbud, ble det i 2010 kjøpt flyrutetjenester for 648,5 mill. kr for å oppfylle mål om



Figur 4.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 4.2 Utvikling i antall flybevegelser

et lufttransporttilbud med god transportstandard over hele landet. Gjeldende kontrakter for Finnmark og Nord-Troms gjaldt fra 1. april 2010.

#### Sikkerhet

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



### Oversikt over innrapporterte ulykker og hendelser

	2006	2007	2008	2009	2010
Dødsulykker	2	0	3	1	2
Ulykker uten omkomne	12	13	15	19	15
Lufttrafikkhendelser	58	43	26	20	24
Øvrige luftfartshendelser	47	32	56	43	41
Totalt	119	88	100	83	82

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

I norsk luftfart var det i 2010 to dødsulykker med i alt fem omkomne. Fire personer omkom da et helikopter styrtet i sjøen ved Horten i januar 2010. Av de totalt 17 ulykkene som ble registrert var det tolv småflyulykker og to helikopterulykker (innenlandshelikopter). Sammenliknet med 2009 innebærer dette en økende andel småflyulykker i forhold til ulykker med innenlandshelikopter.

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

Bruk av lette helikoptre innenlands har i noen år vært identifisert som satsningsområde for Luftfartstilsynets sikkerhetsarbeid som følge av flere ulykker de senere årene. Økt oppmerksomhet fra myndighetene, samt etableringen av Flysikkerhetsforum for operatører av innenlands helikopter i 2009, forventes å gi positive resultater. Forumet arbeidet i 2010 bl.a. mye med å øke operatørens rapporteringsvilje. Luftfartstilsynet har sett forbedringer på dette området. Videre har forumet gjennomgått tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport. Medlemmene av forumet har fulgt opp tilrådingene i sine selskap der dette er relevant. Flysikkerhetsforumet er godt mottatt i markedet og vil spille en viktig rolle i flysikkerhetsarbeidet på dette området i årene framover.

Sikkerhetsnivået for allmennflyging vil også bli fulgt tett framover, da det etter en god periode på 1990-tallet de senere årene har vært en tendens til økning i ulykkesraten.

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

EU-kommisjonen har utarbeidet et nytt, mer oversiktlig regelverk for sikkerhet (security) for sivil luftfart. Det nye regelverket ble gjennomført i norsk rett våren 2011. På sikt er det et mål at regelverket skal bli mer risikobasert. Regjeringen mener at sikkerhetskontrollen bør bli enklere, og vil arbeide aktivt overfor EU for å påvirke dette.

### Universell utforming og miljø

For å oppfylle målet om universell utforming i luftfarten ble det i 2010 startet et arbeid for å utarbeide ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart. Det tas sikte på å ha denne på plass i 2012.

Norge har deltatt aktivt i arbeidet for å få til en internasjonal enighet om å redusere utslipp av klimagasser fra internasjonal luftfart. På generalforsamlingen i verdens luftfartsorganisasjon, ICAO, høsten 2010 deltok norske myndigheter i arbeidet med å få til en resolusjon om reduksjon av klimagasser fra internasjonal luftfart. Resultatet var et gjennombrudd, der ICAO sammen med sine 190 medlemsstater har forpliktet seg til å arbeide for at utslippene fra internasjonal luftfart ikke skal øke etter 2020. Dette er første gang en transportsektor setter et globalt tak på sine utslipp. Det gjenstår imidlertid å få til en global avtale som sikrer at utslippene vil bli redusert tilstrekkelig for å kunne løse klimautfordringene.

Videre ble arbeidet med ny støyforskrift for Oslo lufthavn, Gardermoen fullført i 2010. Den nye forskriften trådte i kraft samtidig med innføring av nytt innflygingssystem i april 2011. Formålet med den nye forskriften er å legge til rette for økt kapasitetsutnyttelse, samtidig som støyplagene forårsaket av flytrafikken blir minst mulig.

## Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2012 til luftfartsformål tar utgangspunkt i ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt prioriteres. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart, og skal være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede mål for transportpolitikken. Økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass-flysikring, security og innenlandshelikopter vil bli prioritert. Videre skal kunnskapsutvikling for å bedre sikkerheten for innenlands helikoptervirksomhet prioriteres i 2012.

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 reise. Samferdselsdepartementet vil fortsatt kjøpe flyruter i de tilfeller hvor markedet ikke gir et tilfredsstillende rutetilbud.

Målet med statlig kjøp av innenlandske flyruter er å opprettholde et effektivt og likeverdig lufttransporttilbud med en god transportstandard over hele landet. Statlig kjøp av regionale flyruter skal gjennom å redusere avstandsulemper bidra til velfungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet.

For regjeringen er det en prioritert oppgave å styrke rettighetene til flypassasjerene. Dette gjelder ikke minst rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet. Samferdselsdepartementet arbeider med å utarbeide en ny forskrift som fastsetter krav om universell utforming for norsk luftfart. Forskriften skal etter planen tre i kraft i 2012.

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Videre vil departementet i samarbeid med Miljøverndepartementet fortsette arbeidet for at internasjonal luftfart i større grad skal bidra til å redusere utslipp av klimagasser.

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

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

For å bidra til fortsatt rutedrift vil regjeringen i tillegg til tilskuddet til flygeinformasjonstjenester på ikke-statlige lufthavner med rutetraffikk, gi tilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken, også i 2012. Lufthavnen på Stord er en ikke-statlig flyplass som har en viktig regional transportfunksjon.

I St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verksemda i Avinor AS, er det vist til at Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Meldingen slår fast at dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes.

Avgifter for Avinors lufthavn- og flysikringstjenester blir fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter. Avgiftspolitikken skal bidra til å sikre Avinors inntekter. Samtidig skal takstpolitikken medvirke til effektiv drift av Avinor og ivareta andre samfunns mål som hensynet til miljøet og distriktene, samt en levedyktig luftfart i Norge. Samferdselsdepartementet gjennomfører i 2011 en vurdering av avgiftsopplegget for Avinors lufthavner i lys av samfunnsøkonomiske kriterier. Det tas sikte på at arbeidet vil bli fulgt opp i forbindelse med utforming av lufthavnavgiftene for 2013.

**Nærmere om budsjettforslaget****Kap. 1310 Flytransport**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	648 543	692 600	705 600
	Sum kap. 1310	648 543	692 600	705 600

**Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter**

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

Det foreslås 705,6 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2012, reelt sett det samme nivået som i saldert budsjett 2011.

I august 2011 lyste Samferdselsdepartementet ut nytt anbud på 18 eksisterende ruteområder og ett nytt ruteområde (Evenes – Tromsø v.v.) med

sikte på å inngå nye kontrakter for ruteflyging med virkning fra 1. april 2012.

Nye regler gjør det mulig å forlenge kontraktsperiodene på anbudsrutene fra tre til fire år. Samferdselsdepartementet har gjennom forhandlinger fått gjennomslag i EØS for å kunne forlenge kontraktsperiodene på anbudsflyrutene fra tre til fem år i de fire nordligste fylkene. Dette skal gjøre det lettere for nye aktører å komme inn markedet. De nye kontraktene som inngås med virkning fra 1. april 2012, vil ha maksimale kontraktslengder på fire og fem år.

**Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	50 000		
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	30 328	26 600	27 400
	Sum kap. 1311	80 328	26 600	27 400

**Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser**

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

Den foreslåtte bevilgningen på 27,4 mill. kr innebærer en økning på 3 pst. fra 2011. Av den foreslåtte bevilgningen skal 15,4 mill. kr dekke kostnader knyttet til flygeinformasjonstjenesten. Som en oppfølging av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, avsettes det i tillegg 12 mill. kr til Stord lufthavn, Sørstokken. Etter nærmere avtale mellom staten og lufthavnsselskapet er det forutsatt å bevilge inntil 12 mill. kr som et årlig statlig tilskudd for å kompensere tilnærmet differanse mellom årlige driftsinnekter og driftsutgifter.

**Kap. 1313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
01	Driftsutgifter	186 708	179 600	183 900
	Sum kap. 1313	186 708	179 600	183 900

**Post 01 Driftsutgifter**

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens hovedmål om at transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart og skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede samferdselspolitiske målsettinger.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk på området. Luftfartstilsynet fører tilsyn bl.a. med luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser (security), flysikringstjenester, allmennflyging og arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet driver informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale opp-

gaver er knyttet til utvikling og oppdatering av regelverk, samt å yte god service som sakkynndig innenfor luftfartsområdet. Det er en prioritert oppgave å påvirke prosessen ved utvikling av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Tilsynet har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Foreslått budsjett for Luftfartstilsynet er på 183,9 mill. kr, en liten økning fra saldert budsjett 2011. Kostnader og inntekter knyttet til flymedisinske undersøkelser som utgjør om lag 4 mill. kr i året, inngår ikke i Luftfartstilsynets budsjett for 2012. Tjenesten utføres av Flymedisinsk institutt som fra september 2011 fakturerer brukerne direkte. Budsjettforslaget tar høyde for økte husleiekostnader som følge av flytting til nytt bygg, samt økt tilsynsvirksomhet innenfor områdene flysikring/flyplass og sikkerhet (security).

Pr. 1. mars 2011 hadde Luftfartstilsynet 171 tilsatte.

**Kap. 4313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
01	Gebyrinntekter	109 436	126 800	133 500
02	Refusjon av diverse utgifter	13 592		
16	Refusjon av foreldrepenger	836		
18	Refusjon av sykepenger	1 560		
	Sum kap. 4313	125 424	126 800	133 500

**Post 01 Gebyrinntekter**

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luft-

fartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet.

Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal være gebyrfinansiert. De siste

årene har gebyrene ikke dekt Luftfartstilsynets tilsynskostnader fullt ut. For 2012 er kostnadene relatert til tilsynsvirksomheten estimert til å utgjøre 133,5 mill. kr. Inntektsrammen for 2012

foreslås derfor satt tilsvarende kostnadsrammen på 133,5 mill. kr, dvs. en økning på 3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2011.

### Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
01	Driftsutgifter	56 400	59 000	60 600
	Sum kap. 1314	56 400	59 000	60 600

#### Post 01 Driftsutgifter

I tråd med det overordnede målet for transportpolitikken som er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, skal Statens havarikommisjon for transport gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i luftfarten, jernbanetraffik-

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

Det foreslås å bevilge 60,6 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2011.

Pr. 1. mars 2011 hadde Statens havarikommisjon for transport 42 tilsatte.

### Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
90	Avdrag på lån		444 400	444 400
	Sum kap. 4312		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. Som følge av finanskrisen i 2008/2009 fikk Avinor avdragsfritak for 2009 og 2010.

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

### Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
80	Renter	230 571	236 800	201 800
	Sum kap. 5619	230 571	236 800	201 800

**Post 80 Renter**

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

av statens lån til selskapet vil utgjøre 201,8 mill. kr i 2012.

**Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
85	Utbytte		315 000	502 000
	Sum kap. 5622		315 000	502 000

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for Avinor AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av årsresultatet i konsernet etter skatt. For regnskapsåret 2010 ble

det i tråd med denne utbyttepolitikken tatt ut et utbytte på 504 mill. kr fra Avinor, jf. Prop. 120 S/ Innst. 420 S (2010–2011). Det foreslås budsjettert med et utbytte fra Avinor på 502 mill. kr i 2012. Endelig utbytte fastsettes på generalforsamlingen.

## Programkategori 21.30 Vegformål

### Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	<sup>1</sup> Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1320	Statens vegvesen	14 968 989	15 084 900	16 255 200	7,8
	Sum kategori 21.30	14 968 989	15 084 900	16 255 200	7,8

<sup>1</sup> Det er senere gjort følgende endringer: Post 29 er økt med 30 mill. kr, post 30 er økt med 110 mill. kr, post 61 er redusert med 13,8 mill. kr og post 72 er økt med 20 mill. kr, jf. Prop. 120 S /Innst. 420 S (2010–2011).

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
4320	Statens vegvesen	637 762	474 400	489 000	3,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 500	41 000	20 000	-51,2
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	34 870	34 000	33 000	-2,9
	Sum kategori 21.30	693 132	549 400	542 000	-1,3

De sentrale målene for transportpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer mer regional utvikling.

Budsjettforslaget for 2012 for Statens vegvesen er totalt på 16 255,2 mill. kr som er en økning på 1 170,3 mill. kr eller 7,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. Budsjettforslaget for 2012 sammen med bevilgningene for 2010 og 2011 innebærer en oppfølging på 72,3 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for den første fireårsperioden.

Regjeringen legger opp til en høyere oppfølgingsgrad etter tre år for drift og vedlikehold enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Dette skyldes bl.a. at det er nødvendig å kompen-

sere for den sterke kostnadsveksten for driftskontraktene.

Aktivitetsnivået for riksveginvesteringer er høyt ved inngangen til 2012. Dette medfører betydelige bindinger knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for store prosjekter er derfor prioritert, sammen med tiltak innenfor programområdene. I tillegg er det foreslått bevilgninger til prosjektering/forberedende arbeider og anleggsstart i 2012 på flere nye prosjekter. Regjeringen tar sikte på å vurdere bompengeproposisjoner i 2012 for en rekke større prosjekter (over 100 mill. kr).

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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

Det totale riksvegnettet utgjør 10 400 km. Ved utgangen av 2010 var det 500 km med firefelts veger. Av disse ble 178 km, eller 36 pst., åpnet for trafikk i perioden 2006–2010. Det var midtrekkverk på 161 km riksveg med to eller tre felt. 90 km, eller 51 pst., ble fullført i perioden 2006–2010. Sammen med andre store prosjekter og mindre tiltak har dette ført til en vesentlig standardheving av riksvegnettet og til bedre trafikksikkerhet. Det er imidlertid fortsatt utfordringer. Deler av riksvegnettet har lavere standard enn ønskelig. Eksempelvis er vegbredden på om lag 1 220 km, eller 12 pst., av riksvegnettet for smal ut fra kravene til tofelts veg og gul midtlinje. Det er derfor fortsatt behov for å bygge ut vegnettet. På de mest trafikerte strekningene er det behov for utbygging av fysisk skille mellom kjøretretningene.

Veger med sterk stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte strekninger fører til redusert framkommelighet deler av året. Stengte veger medfører ekstra kostnader og ulemper for næringslivet ved at varer og tjenester ikke leveres til rett tid. Innsatsen på rasikring av riks- og fylkesvegnettet bidrar til å bedre situasjonen.

Det er fortsatt store utfordringer knyttet til etterslep i vedlikeholdet på riks- og fylkesvegnettet. Tilstandsmålinger og beregninger har gjennom en årrekke vist en negativ utvikling og akselererende forfall for flere vegelementer. Samlet bevilgning til drift og vedlikehold har økt de siste årene, og den negative trenden er brutt. I 2009 ble veksten i forfallet dempet gjennom tiltakspakken, og i 2011 økte bevilgningene til drift og vedlikehold betydelig slik at forfallet ikke skulle øke ytterligere ut fra dagens beregningstekniske metoder. For vedlikeholdet innebar dette en økning på 580 mill. kr, eller om lag 60 pst. fra 2010 til 2011. Som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 gjennomfører Statens vegvesen en ny utredning for å anslå kostnadene med å fjerne dagens forfall på riksvegnettet. Gjennomgangen omfatter også bruer og tunneler på fylkesvegnettet.

Forfallet av vegnettet gjelder særlig tunneler, men det er også forfall på vegdekker, vegfundament, bruer, vegtstyr, grøfter, drenering og kulverter. Forfallet medfører høyere kostnader til drift som følge av at spor og ujevnheter gjør det vanskelig og dyrt å holde en god vinterstandard. Vinteren 2010/2011 var som vinteren 2009/2010, preget av langvarige kuldeperioder i deler av landet som vanligvis har relativt milde vintre. Dette har noen steder medført mer omfattende skader på vegfundament og vegdekker enn det som er

normalt. Hyppige skader på grunn av økt nedbør og flom har resultert i økende drifts- og vedlikeholdskostnader. For å bedre framkommeligheten og bidra til økt trafikksikkerhet er det behov for å fortsette den økte innsatsen til vedlikehold av vegnettet, samt foreta omfattende reinvesteringer.

Det arbeides for å høyne kvaliteten på holdeplasser og knutepunkter og forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten, slik at trafikkavviklingen i storbyregioner blir bedre. Vegutbyggingen må kombineres med tilrettelegging for andre reiseformer og tiltak for å begrense veksten i biltrafikken, særlig i de største byområdene. Av hensyn til framkommelighet og miljø må det legges til rette for at en større del av persontransporten i byene kan gjennomføres med kollektivtransport, sykling og gange, samtidig som bruken av personbil reduseres. Statens vegvesen utarbeider strategier for henholdsvis sykkel, gange og kollektivtransport. Samarbeidet mellom staten, fylkene og kommunene er avgjørende for gode løsninger i by- og tettstedsområdene.

Regjeringens mål er å øke sykkelandelen til 8 pst. av det samlede transportomfang innen 2020, noe som innebærer en dobling av den samlede sykkeltrafikken i hele landet. For å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Statens vegvesen planlegger hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene, som har ansvar for viktige virkemidler som arealplanlegging og parkeringsregulering. Sykkelbysatsingen er i perioden 2010–2013 utvidet fra fem til å omfatte 27 byer.

Antall drepte i vegtrafikken er redusert med 64 pst. siden 1970. Antall hardt skadde er redusert med om lag 85 pst. I samme periode er trafikken mer enn tredoblet, hvilket betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er sterkt redusert. Dette viser at et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Selv om utviklingen har vært positiv, er det fortsatt store utfordringer, ikke minst knyttet til enkelte trafikantgrupper, som unge bilførere. Dybdeanalyser av dødsulykkene viser at høy fart, alkoholpåvirkning og/eller påvirkning av andre rusmidler, manglende bruk av bilbelte og forhold knyttet til veg og vegmiljøet er sentrale medvirkende faktorer til ulykkene og ulykkenes alvorlighetsgrad. Mer enn 40 pst. av de som omkom i bil, brukte ikke bilbelte. Andelen er høyere for de under 25 år.

Prioritering av fysiske tiltak må sees i forhold til hvilke ulykketyper som er dominerende. Av de som blir drept eller hardt skadd på riksvegnettet, skyldes rundt 45 pst. møteulykker. Møteulyk-



ker er klart dominerende på veger med høy trafikk utenfor tettbygd strøk som verken har midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking. På riksveger med lav trafikk er utforkjøringsulykker dominerende. I tillegg til fysiske tiltak må det fortsatt satses på tiltak rettet mot kjøretøy og trafikkfarlig atferd hos trafikantene.

Det er fortsatt mulig å oppnå betydelige sikkerhetsmessige forbedringer ved hjelp av fysiske tiltak på vegnettet og med etablerte tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøy. For å oppnå best mulig effekt av innsatsen, er det likevel nødvendig å vurdere nye metoder og tiltak som kan supplere dagens trafikksikkerhetstiltak.

Vegen og vegtrafikken medfører miljøbelastninger gjennom klimagassutslipp og annen forurensning. Statistisk sentralbyrå har beregnet at klimagassutslippene fra vegtrafikken gikk opp med 3,5 pst. i 2010. Det kreves omfattende tiltak dersom målet som er satt for transport i Klimameldinga (St.meld. nr. 34 (2006–2007)), skal nås.

De siste årene har det vært nedgang i utslippene av NO<sub>x</sub> og partikler fra vegtrafikken. Selv om gjennomførte tiltak mot svevestøv har hatt god effekt, er det fortsatt behov for tiltak i de største byområdene. Forurensningsforskriftens grenseverdier for NO<sub>2</sub> overskrides i flere byområder. I tillegg er det en stor utfordring å redusere støyplagene fra vegtrafikken og å redusere skader fra vegsalt på vann og vegetasjon.

Vegen og vegtrafikken bidrar også til å ødelegge eller forringe leve- og funksjonsområder for planter og dyr. Ved bygging av nye veger søkes det å unngå inngrep i truede naturtyper og å minimalisere tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Der påvirkning er uunngåelig, skal avbøtende tiltak vurderes og eventuelt iverksettes. Det er utfordrende å sikre at tap av biologisk mangfold blir minst mulig, og at vegtiltak i minst mulig grad bidrar til å spre fremmede og skadelige arter. Videre er det en utfordring å begrense nedbygging av dyrket jord som følge av vegtiltak.

For å følge opp hovedmålet i Nasjonal transportplan 2010–2019 om et universelt utformet transportsystem, har Statens vegvesen utarbeidet strategier for oppfølging av området. Statens vegvesen har ansvar for om lag 6 500 bussholdeplasser på riksvegnettet og 18 riksvegferjesamband. Kun et fåtall av bussholdeplassene og knutepunktene er universelt utformet. Det pågår kontinuerlig arbeid med å oppgradere holdeplasser og knutepunkt slik at situasjonen bedres og graden av universell utforming i transportsystemet øker.

For å få til gode sammenhengende universelt utformede reisekjeder er det nødvendig med et

nært samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene.

Nye standardkrav for ferjedriften ble fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Ettersom eksisterende ferjekontrakter er utlyst før den nye standarden ble innført, er det bare fem samband som vil tilfredsstille den nye standarden ved inngangen til planperioden 2014–2023. For fem andre samband vil det kun være små avvik. I samsvar med Nasjonal transportplan 2010–2019 legges det opp til innfasing av den nye standarden ved utlysning av nye anbud. 15 av 18 riksvegferjesamband er i anbudsdrift. Ytterligere ett samband vil bli startet opp med anbudsdrift i 2012, og de to siste i løpet av 2013.

Etterspørsel etter tjenester knyttet til førerprøver, kontroll av kjøretøy m.m. har et betydelig omfang og er økende. Statens vegvesen arbeider derfor med å etablere et bedret og mer effektivt tjenestetilbud gjennom bl.a. utvikling av nettbaserte selvbetjeningsløsninger og svartjenester.

## Resultatrapport 2010

### Framkommelighet

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført i henhold til den standarden som ble lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2010–2019. Det ble i 2010 innført et elektronisk system som hjelpemiddel for å følge opp driftskontraktene. Bruk av systemet gir vesentlig forbedret mulighet for innsyn i oppfølgingen av kontraktene og dokumentasjon på at de følges opp. Dette medfører at Statens vegvesen har bedre oversikt over planlegging og gjennomføring av kontroller over hele landet.

Til vedlikehold av vegdekker og vegfundament ble det i 2010 benyttet om lag 650 mill. kr. Om lag 980 km, inkludert gang og sykkelveger fikk nytt asfaltdekke.

Det er satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Vegdekkene klassifiseres som svært dårlige dersom spordybden eller jevnhet ved måletidspunktet ligger over de utløsende kravene i vedlikeholdsstandarden. I 2010 var andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som svært dårlig om lag 7,4 pst. (780 km). Dette er en marginal reduksjon fra 2009. Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig, var om lag 23 pst. (2 400 km), noe som er en liten økning fra 2009. Bortimot 70 pst. av vegdekkene på riksvegnettet hadde bra eller meget bra standard i 2010.

I 2010 ble til sammen 38,8 km nye riksvegstrækninger åpnet for trafikk. Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet:

- E18 Krosby – Knapstad i Østfold (8 km)
- E18 Bjørvikaprojektet (Operatunnelen) i Oslo (1,1 km)
- E6 Skaberudkrysset på strekningen Gardermoen – Kolomoen i Hedmark (1,7 km)
- E39 Stangeland – Sandved i Rogaland (2,2 km)
- Rv 13 Bugjelet – Brimnes, første byggetrinn, i Hordaland (1,4 km)
- E6 Nordre avlastningsveg i Sør-Trøndelag (4,8 km)
- E39 Renndalen – Staurset i Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag (14,7 km)
- E6 Majavatn i Nordland (4,9 km).

Målet for 2010 var å åpne 11,7 km firefelts veg for trafikk på riksvegnettet. Det ble åpnet 13 km firefelts veg. Avviket skyldes bl.a. at prosjektene E18 Bjørvikaprojektet og E6 Skaberudkrysset ikke inngikk i måltallet.

For rassikring var målet for 2010 å utbedre åtte rasutsatte punkter/strekninger. Til sammen ble ni rasutsatte punkter/strekninger utbedret.

Målet for 2010 var å utbedre og breddeutvide 30,5 km riksveg slik at det tilfredsstilte kravet til gul midtlinje. 24,4 km veger fikk gul midtlinje. Avviket skyldes bl.a. at fullføringen av prosjektet E16 Eidsbru – Varpe bru er blitt forsinket og at åpningen av et mindre prosjekt på rv 200 i Hedmark ble framskyndet til 2009.

Det ble bygd 1,7 km nye kollektivfelt langs riksveg i 2010, mens målet var 1,9 km. Avviket skyldes bl.a. at åpning av prosjektet E39 v/Skjoldskiftet er utsatt til 2011.

I 2010 ble 39,9 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 34 km. Avviket skyldes at noen prosjekter ble åpnet for trafikk i 2010 i stedet for 2009. I tillegg ble enkelte prosjekter åpnet for trafikk, og som ikke var med i måltallene for planperioden, bl.a. 5 km langs E18 Bjørvika/Mosseveien.

Det ble bygd 3,6 km som inngår i et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder, mens målet var 2,7 km.

Gang- og sykkelvegnettet langs riksveg er beregnet til å være om lag 2 300 km. I 2010 ble det innsisert 32 km, mens om lag 12 km er utbedret.

Riksvegnettet omfatter 18 ferjesamband. Ved utgangen av 2010 oppfylte 12 samband målene satt i Nasjonal transportplan 2010–2019 for åpningstid, 11 samband oppfylte målene for frekvens og 15 samband oppfylte målene for gjensiting. Avvik fra mål fastsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019 skyldes i hovedsak at rutetilbudet lagt til grunn i dagens anbudskontrakter er

bestemt ut fra gjeldende standardmål på utlysningstidspunktet. Det legges til grunn at ny standard for riksvegferjedriften i Nasjonal transportplan 2010–2019 gradvis innføres i takt med ny utlysning av ferjesambandene. For enkelt samband vil det imidlertid ikke være hensiktsmessig med full måloppnåelse for alle standardmål med bakgrunn i sambandenes lengde, sesongsvingninger eller hvis andre særlige grunner tilsier det.

#### Trafikksikkerhet

I 2010 omkom 208 personer i vegtrafikkulykker, mens 212 omkom i 2009. Antall hardt skadde gikk også ned fra 792 i 2009 til 714 i 2010. En må tilbake til 1954 for å finne et lavere antall omkomne i vegtrafikkulykker.

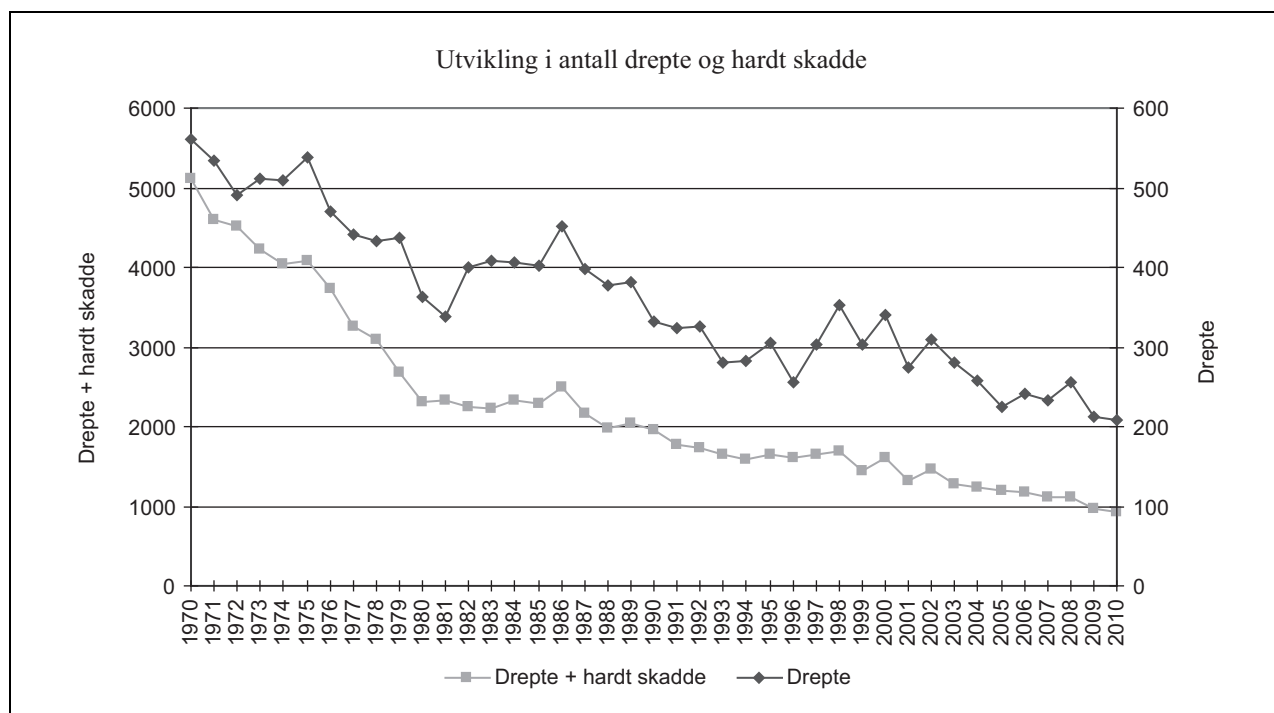
Det ble i 2010 gjennomført tiltak innen Statens vegvesens ansvarsområde som var beregnet til å gi 14 færre drepte eller hardt skadde. Totalt for perioden 2010–2013 er det lagt til grunn at det skal gjennomføres tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som gir om lag 55 færre drepte og hardt skadde.

I 2010 ble det bygd midtrekkverk på 30,6 km to- og trefelts riksveger, som er nær det dobbelte av målet på 16,5 km. Dette skyldes i hovedsak at prosjekter som var planlagt avsluttet i 2009 først er blitt fullført i 2010. I tillegg ble noen prosjekter framskyndet. Sammen med 13,2 km nye firefelts veger ga dette totalt 43,8 km nye riksveger i 2010 med adskilte kjøreretninger.

Forsterket midtoppmerking er tiltak der formålet er å skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette omfatter merket sperreområde, midtmarkering og fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen. Tiltaket krever mindre veggbredde enn bygging av midtrekkverk og har vist seg å være et godt trafikksikkerhetstiltak. I 2010 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 138 km riksveg. Det er mer enn 100 km mer enn målet for 2010. Dette skyldes at det er omprioritert midler for å forsere etableringen av forsterket midtoppmerking.

De fleste trafikanter og kjøretøyrettede tiltak bidrar til økt trafikksikkerhet. Dette gjelder i hovedsak kontrollvirksomheten og tiltak som bidrar til bedre føreropplæring og holdningsskapende arbeid. I 2010 ble det brukt om lag 265 mill. kr til slike tiltak. Dette var om lag som planlagt.

Kontroll av bilbeltebruk har økt betydelig fra 2009 til 2010. Særlig bilbeltekontroller utenom ordinær arbeidstid, dvs. på kvelder og i helger, har blitt prioritert. Dette er gjort for å målrette



Figur 4.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

kontrollene til tider og på steder som anses å gi best trafikksikkerhetseffekt.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken i 2010 var 90,6 pst. i tettbygd strøk og 93,6 pst. utenfor tettbygd strøk. Undersøkelsen omfatter lette kjøretøy og gjelder både førere og passasjerer. Målet for 2010 var at minst 90 pst. skal bruke bilbelte i tettbygd strøk og at minst 94 pst. skal bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 er det satt som mål at bruken av bilbelte i 2014 skal økes til 92 pst. i tettbygd strøk og til 95 pst. utenfor tettbygd strøk.

Ved utarbeidelsen av Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 ble det satt som mål at minst 85 pst. av alle kontrollerte tunge kjøretøyer skulle ha godkjente bremses ved kontroll i 2010. Resultater fra Statens vegvesens undersøkelse for 2010 viser at 84 pst. av alle tunge kjøretøyer som ble kontrollert hadde godkjente bremses. Dette er en forbedring fra 2009.

Statens vegvesen er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å gjennomføre kjøre- og hviletidskontroller langs veg og ved kontroll hos transportforetakene. Minstekravet til antall kjøre- og hviletidskontroller ble økt fra 240 000 kontroller i 2009 til 360 000 kontroller i 2010. Resultatet for 2010 viser at minstekravet ble nådd.

I 2010 var de store atferdskampanjene innenfor trafikksikkerhet rettet mot fart og fartsrela-

terte ulykker og bruk av bilbelte. Dette har sammenheng med at for høy fart er en av de viktigste årsakene til ulykker med drepte og hardt skadde, mens bruk av bilbelte reduserer dødsrisikoen vesentlig ved en ulykke. Tiltak for redusert fart og økt bilbeltebruk har derfor et særlig stort potensial for å redusere antall drepte eller hardt skadde.

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet omfatter bl.a. kjøretøyverksteder, kontrollorganer, bilforhandlere, læresteder og trafikkskoler. I 2010 ble tilsynet i større grad rettet mot tilsynsobjekter og tilsynsystema der det antas å finne avvik. Oppmerksomheten har også vært rettet mot ulovlig verksteddrift utført av ikke-godkjente verksteder.

Basert på Statens vegvesens kartlegginger, tilsynserfaringer og eksterne undersøkelser har det i 2010 vært gjennomført møter og samlinger med trafikkskolene for å bevisstgjøre om intensjoner og innhold i obligatoriske deler av opplæringen som for eksempel trafikalt grunnkurs og veiledningstimer.

Andelen av eldre bilførere er økende. For å redusere ulykkesrisikoen for denne gruppen er opplæring og informasjon viktige tiltak. Et viktig bidrag er kurset Bilfører 65+.

Implementering av direktiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil ble utsatt fra 2010 til 2011, da Norge ba om tilpasningstekst for å kunne beholde krav til bilbelte i visse bussklasser hvor EU ennå

ikke har krav, samt krav til innfesting av bære i ambulanse.

### Miljø

Utslippene av klimagasser fra vegtrafikken har økt hvert år i perioden 1990–2007, men gikk noe ned i 2008 og 2009 som følge av lavere utslipp fra bilparken og lav generell trafikkvekst. Det beregnede utslippet fra vegtrafikken økte med 3,5 pst. i 2010 til 10,1 mill. tonn, mens vegtrafikken økte med 1,1 pst. Økningen skyldes i hovedsak vekst i transportarbeidet for lastebiler som lå over 7 pst. høyere i 2010 enn i 2009.

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

I 2010 ble beregnet støyplageindeks (antall personer multiplisert med gjennomsnittelig plagegrad) langs riksveg redusert med om lag 900 til 74 000. Det har blitt utført tiltak på boliger langs riksveg hvor innendørs støynivå er over forskriftens grenseverdi på 42 dB. I størstedelen av landet er dette problemet lite, men det gjenstår fortsatt noen boliger hvor støynivået er for høyt. På grunn av trafikkvekst vil flere boliger få støynivå over forskriftens grenseverdi.

Reduksjon av støy fra kilden er en av de mest kostnadseffektive måtene å redusere støyen på. I 2010 var det spesielt fokus på å påvirke internasjonale prosesser for å oppnå skjerpede støykrav fra nye kjøretøy og bildekk. Utviklingen av kilderettede støytiltak er ikke kommet langt nok til at slike tiltak kan gjennomføres i stort omfang.

Statens vegvesen og berørte kommuner måler luftkvaliteten langs vegnettet i en rekke byer og tettsteder. Målingene i 2010 viste at grenseverdien for svevestøv (PM10) i forurensningsforskriften ble overskredet i Trondheim og Bergen. Beregnet antall personer langs riksvegnettet som ble utsatt for konsentrasjoner av svevestøv over nasjonalt mål ble i 2010 redusert fra 7 800 til 7 500 personer. I Oslo ble miljøfartsgrense på 60 km/t i vinterhalvåret videreført på rv 4 Trondheimsveien, rv 150 Store Ringvei og E18 Drammensveien.

Piggfriandelen i de store byene var uendret fra 2009 til 2010. I 2010 var piggfriandelen i Oslo og Bergen 85 pst. og 77 pst. i Trondheim. Trondheim kommune vedtok høsten 2010 å avvikle piggdekk-

avgiften, noe som reduserte piggfriandelen for vintersesongen 2010–2011 til 71 pst.

I 2010 ble «Miljøpakken» i Trondheim iverksatt. Det ble innført bompenger med dobbel takst i rushtrafikken, og tiltak for å styrke kollektivtrafikken ble gjennomført. Dette har ført til mindre biltrafikk, og flere reiser med kollektivtransport. Resultatet er at trafikken har utviklet seg i en mer miljøriktig retning.

Beregnet antall personer utsatt for konsentrasjoner av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) over nasjonalt mål langs riksvegene ble i 2010 redusert fra 3 200 til 1 900 personer. Det vil i tiden framover likevel være en betydelig utfordring å overholde forurensningsforskriftens grenseverdi for time- og årsmiddelkonsentrasjonen for NO<sub>2</sub> i flere store norske byer. Dette skyldes trafikkveksten og en økende andel dieslbiler. Tendensen bekreftes av målinger. Tilsvarende problemer med å nå de felles europeiske grenseverdiene finnes i flere andre land, bl.a. Spania, Tyskland, Portugal, Italia, England, Danmark og Sverige.

Statens vegvesen har nasjonal kompetanse på kjøretøyer og drivstoff. En internettløsning for informasjon om egenskaper ved kjøretøy (Nybilvelger) ble utviklet i 2010. Nybilvelger skal hjelpe publikum til å velge mer sikre og mindre miljøbelastende biler ved å gi informasjon om nye bilers miljø- og sikkerhetsegenskaper, tekniske egenskaper, bruksegenskaper med mer.

Etatsprogrammet Salt SMART avsluttes i 2011. Prosjektet har som hovedmål å foreslå hvordan kravene til framkommelighet og sikkerhet kan opprettholdes uten at salting gir uakseptable skader på miljøet. Saltforbruket har økt de seneste årene. Forbruket økte fra 200 000 tonn i 2009/2010 på riks- og fylkesvegnettet til 238 000 tonn vinteren 2010/2011. Av dette ble 114 000 tonn brukt på riksvegene. Arbeidet med å effektivisere bruken av salt vil fortsette.

Det var ikke inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, naturreservater, landskapsvernområder, kulturmiljøer eller spesielt viktige kulturlandskap i 2010. Det gikk tapt 2 kulturminner mer enn forutsatt (12 i stedet for 10) og antall dekar dyrket jord som ble brukt til transportformål, økte fra planlagt 242 daa til 246,5 daa.

Det ble utbedret om lag 20 konflikter mellom veg og biologisk mangfold i 2010.

### Universell utforming

Det er et mål å ivareta hensyn til alle brukergrupper i trafikksystemene gjennom bruk av prinsippene for universell utforming ved planlegging,

bygging og drift av vegsystemet. De investerings-tiltak som gjennomføres, utformes slik at løsnin-gen kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsevne. Drift og vedlikehold skal gjennom-føres slik at de universelle løsningene oppretthol-der sin tiltenkte funksjon.

Det blir gjennomført kollektivtrafikktiltak som gjør det enklere å bruke kollektivtransporten. Dette gjelder i særlig grad universell utforming av knutepunkter og holdeplasser. I 2010 ble fem kollektivknutepunkt universelt utformet, mens målet var utbedring av seks punkt. Videre ble 68 holde-plasser universelt utformet, mens målet var utbe-

dring av 93 holdeplasser. Avviket skyldes i hoved-sak forsinkelser i planprosessene.

30 av 36 riksvegferjer oppfyller kravene til uni-versell utforming.

I anbudskonkurransene som er gjennomført innenfor ferjedriften, er det stilt krav til universell utforming som går lengre enn eksisterende for-skriftskrav. Spesielt for samband med over 25 minutters overfartstid er kravene skjerpet bl.a. knyttet til utforming av og adkomst til toalett og salong.

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

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1320 Statens vegvesen

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	<sup>1</sup> Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
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>	6 568 962	7 170 100	7 587 400
25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	498 822		
26	Vegtilsyn			11 200
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	512 517	443 000	434 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	6 145 966	5 498 400	5 610 400
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30<sup>2</sup></i>	485 482	524 800	536 900
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	237 136	142 100	330 000
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	21 266	120 000	220 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	38 707	110 000	320 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	25 000	103 800	175 000
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i>		526 300	538 400
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	435 131	446 400	491 900
Sum kap. 1320		14 968 989	15 084 900	16 255 200

<sup>1</sup> Det er senere gjort følgende endringer: Post 29 er økt med 30 mill. kr, post 30 er økt med 110 mill. kr, post 61 er redusert med 13,8 mill. kr og post 72 er økt med 20 mill. kr, jf. Prop. 120 S /Innst. 420 S (2010–2011).

<sup>2</sup> Post 31 omfattet til og med 2010 midler til rassikring både på riks- og fylkesvegnettet. Av det regnskapsførte beløpet i 2010 gjel-der 261 mill. kr fylkesvegnettet. Fra og med 2011 bevilges tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet over post 62.

Budsjettforslaget for 2012 for Statens vegvesen er totalt på 16 255,2 mill. kr som er en økning på 1 170,3 mill. kr eller 7,8 pst. i forhold til saldert

budsjett 2011. Budsjettforslaget for 2012 sammen med bevilgningene for 2010 og 2011 innebærer en oppfølging på 72,3 pst. av den økonomiske ram-

men i Nasjonal transportplan 2010–2019 for første fireårsperiode. Med forslaget for 2012 fortsetter opptrappingen av bevilgningene til Statens vegvesen med sikte på oppfølging av den økonomiske rammen for perioden 2010–2013.

Regjeringen legger opp til en høyere oppfølgingsgrad etter tre år for post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. enn en jevn årlig oppfølging tilsier, bl.a. fordi det er nødvendig å kompensere for den sterke kostnadsveksten for driftskontraktene. Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 7 587,4 mill. kr. Dette er en økning på 417,3 mill. kr eller 5,8 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2011. Med dette vil 78,1 pst. av planrammen for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter tre år.

Det foreslås en bevilgning til veginvesteringer samlet (postene 30, 31, 35, 36 og 37) på 7 017,3 mill. kr. Det er en økning på 622 mill. kr eller 9,7 pst. fra saldert budsjett 2011. Den økte bevilgningen går bl.a. til tre prosjekter som har egne poster, E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og Vegutbygging i Bjørvika.

Til rassikringstiltak foreslås det bevilget 1 075,3 mill. kr som tilsvarer den årlige rammen (1 mrd. 2009-kr) til rassikring i Nasjonal transportplan 2010–2019. Bevilgningen er fordelt med 536,9 mill. kr til tiltak på riksvegnettet, post 31 Rassikring, og 538,4 mill. kr til post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, er 491,9 mill. kr. Dette er en økning på 45,5 mill. kr eller 10,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. En stor del av denne økningen gjelder kostnader ved å sette inn en tredje ferje i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 3,1 pst. fra 1. januar 2012.

Det foreslås bevilget 11,2 mill. kr på en ny post 26 til et vegtilsyn organisert som en egen enhet direkte underlagt vegdirektøren. Formålet med etableringen av et vegtilsyn er å bedre sikkerheten for transport på veg ytterligere i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål.

### Mål og prioriteringer 2012

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Det er fortsatt store utfordringer knyttet til etterslep i vedlikeholdet. Regjeringen prioriterer drift og vedlikehold av det eksisterende vegnettet med en høyere bevilgning etter tre år av planperioden enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Drift av vegnettet er nødvendig for at vegnettet skal

fungere godt for trafikantenes daglige bruk og for å holde god miljøstandard. Midler til drift prioriteres slik at dagens standard kan opprettholdes. Mål for driften er at alle trafikantgrupper tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året samtidig som miljøkvaliteter opprettholdes. Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten, prioriteres.

Aktivitetsnivået innen vedlikehold i 2012 forventes å bli om lag som i 2011. Det pågår et større arbeid for å analysere etterslep og vedlikeholdsbehov. I dette inngår en analyse av behovet for å fjerne forfallet, samt foreta nødvendige oppgraderinger/ reinvesteringer av bruer og tunneler på riks- og fylkesvegnettet. Analysene vil foreligge høsten 2011 og vil bli brukt som et grunnlag for å utarbeide Statens vegvesens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023 vil det også bli gjennomført en ekstern kvalitetssikring av anslag for framtidig behov for midler for drift og vedlikehold.

Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til dette. I tillegg legges det opp til en betydelig satsing på rassikring, som vil øke både tryggheten og påliteligheten for transportene. Det er lagt opp til å utbedre 54 rasutsatte punkt eller strekninger på riksvegnettet i perioden 2010–2013. I 2012 legges det opp til å fullføre utbedringen av 5 rasutsatte punkt/strekninger.

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettammen for 2012 må benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2012. Det er likevel funnet rom for å prioritere statlige midler til prosjektering/forberedende arbeider på enkelte nye større prosjekter for å legge til rette for anleggsstart etter 2012. I tillegg legges det opp til å videreføre satsingen innenfor programområdene der mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging. Programområdene gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak og universell utforming har en betydelig økning fra 2011.

### Oppfølging av Nasjonal transportplan

Etterfølgende tabell viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for første fireårsperiode, bevilgning 2010 og 2011, inkl. Revidert nasjonalbudsjett, forslag 2012 og oppfølging av rammen i Nasjonal transportplan i prosent etter tre år. Oppfølgings-

prosenten er beregnet som andel etter tre år av den totale planrammen for perioden 2010–2013 og utgjør 72,3 pst.

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

		Mill. 2012-kr					
Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2010–2013	Bevilgning 2010	Bevilgning 2011	Forslag 2012	Diff. mot NTP etter tre år i kr	Oppfølging av NTP i pst. etter tre år
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	6 949,6	6 722,8	7 392,4	7 587,4	853,8	78,1
26	Vegtilsyn				11,2	11,2	–
29	Vederlag til OPS-prosjekter	460,2	524,8	484,8	434,0	63,0	78,4
30	Riksveginvesteringer	6 195,0	5 531,1	5 737,4	5 610,4	-1 706,1	68,1
31	Rassikring	536,9	439,1	536,9	536,9	-97,8	70,4
36	E16 over Filefjell	275,8	138,0	122,8	220,0	-346,6	43,6
37	E6 vest for Alta	185,6	156,8	112,5	320,0	32,5	79,4
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene <sup>1</sup>	248,0	25,0	90,0	175,0	-454,0	29,2
62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet <sup>2</sup>	536,9	449,6	538,4	538,4	-84,3	71,1
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	463,5	459,8	480,9	491,9	42,1	77,3
	Sum kap. 1320	15 851,5	14 447,0	15 496,1	15 925,2	-1 686,2	72,3
	Annen finansiering	6 140,0	5 160,0	5 600,0	5 800,0	-1 860,0	67,4
	<b>Totalt</b>	<b>21 991,5</b>	<b>19 607,0</b>	<b>21 096,1</b>	<b>21 752,2</b>	<b>-3 546,2</b>	<b>71,0</b>

<sup>1</sup> For rentekompensasjonsordningen er det avsatt nødvendige bevilgninger for investeringsrammer på 2 mrd. kr i 2010, 2011 og 2012.

<sup>2</sup> Midler til tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet er overført til post 62 fra og med 2011. Midlene til fylkesvegnettet for 2010 som er bevilget på post 31, er teknisk ført på post 62 for sammenlignings skyld.

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

Det foreslås bevilget 7 587,4 mill. kr i 2012. Dette er en økning på 417,3 mill. kr eller 5,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. Med dette vil 78,1 pst. av planrammen for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter tre år.

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

Utgiftene til overordnet ledelse og strategisk planlegging, FoU og drift av Norsk vegmuseum utgjør om lag 500 mill. kr. Drift og vedlikehold og

trafikant- og kjøretøyområdet er omtalt nærmere i det etterfølgende.

### Drift og vedlikehold av riksveger

I 2012 er det foreslått avsatt om lag 5,4 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksvegnettet, som er en økning på om lag 300 mill. kr eller 6,6 pst. fra saldert budsjett 2011.

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

- Sams vegadministrasjon for riks- og fylkesvegnettet
- Drift
- Vedlikehold.

Det forutsettes at om lag 1,4 mrd. kr av den foreslåtte bevilgningen vil bli benyttet til sams vegadministrasjon, 2 mrd. kr til drift og om lag 1,6 mrd. kr

til vedlikehold av riksvegnettet. I tillegg benyttes det om lag 400 mill. kr til etatsutgifter som er utgifter til drift av Vegdirektoratet og til utgifter med IKT. Den økte bevilgningen vil bl.a. dekke prisøkning på nye driftskontrakter og økte kostnader på grunn av trafikkøkning og nye veganlegg. Utlysningen av driftskontrakter i 2011 resulterte i et prisnivå på om lag 60 pst. høyere enn nivået i de kontraktene som ble avløst. Prisøkningen er likevel noe lavere enn for de kontraktene som ble avløst i 2010.

### Sams vegadministrasjon

Statens vegvesen har ansvar for vegadministrasjonen for både riks- og fylkesveger. I dette ligger at regionvegsjefen hører under fylkeskommunene i fylkesvegsaker og Vegdirektøren i riksvegsaker og andre statlige oppgaver som etaten har ansvaret for, jf. vegloven § 10. Staten dekker utgifter til sams vegadministrasjon etter veglovens § 19. Kostnadene vil i 2012 utgjøre om lag 1,4 mrd. kr og er bl.a. knyttet til følgende oppgaver:

- forvaltning, som omfatter mange ulike oppgaver som f.eks. myndighetsutøvelse knyttet til avkjørsler, byggegrenser m.m., tillatelse til å ha, drifte og vedlikeholde ledninger i, over og langs vegen, nabosaker, ivaretagelse av ansvar som vegholder ved andres planlegging og virksomhet som kan berøre vegen og trafikken på den og andre forvaltningsoppgaver for å ivareta vegholderansvaret.
- byggherreoppgaver innenfor drift og vedlikehold.
- vegtrafikksentralene, som overvåker og styrer trafikk på riks- og fylkesvegene, herunder variable skilt og om lag 430 tunneler. Sentralen har oppsyn med kamera og systemer for hendelsesdetektering og svarer på nødtelefoner.
- innsamling og behandling av veg- og vegtrafikkkdata som er nødvendig for å planlegge, forvalte, drifte og vedlikeholde riks- og fylkesvegnettet.
- trafikk sikkerhetsarbeid, som omfatter bl.a. ulykkesanalysegrupper, ulykkesregistrering, trafikk sikkerhetsinspeksjoner m.m. og ATK (automatisk trafikk kontroll).

### Drift

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner 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, vegoppmer-

king, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon m.m.

Midler til drift prioriteres slik at dagens standard kan opprettholdes. Mål for driften er at alle trafikantgrupper tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året samtidig som miljøkvaliteter opprettholdes. Tiltak som ivaretar trafikk sikkerheten, prioriteres. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Anbefalinger fra Statens vegvesens etatsprogram SaltSMART vil bli fulgt for å unngå for mye bruk av salt og for å opprettholde sikkerhet og framkommelighet på vegene uten uakseptable miljøskader.

Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. I tillegg inngår en rekke tiltak som har betydning for miljøet og vegens naboer, som drift av støytiltak, driftsmessige utbedringer av konflikter mellom vegen og biologisk mangfold, tiltak mot fremmede arter, drift av målestasjoner for luftkvalitet og drift av statlig eide objekter i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner m.m.

Videre prioriteres driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten. Det skal legges til rette for forutsigbar transport for næringslivet.

Fra 2011 er det etablert et kurstilbud i vinterdrift av veger for driftsledere og operatører hos entreprenører som tildeles driftskontrakter. Hensikten er å heve kompetansen, for å bidra til forbedret vinterdrift, økt sikkerhet, optimal innsats og redusert saltforbruk. Opplæringen vil være obligatorisk for entreprenører som inngår nye kontrakter fra og med 2012.

Ved konkurranseutsetting av driftsoppgaver der både riks- og fylkesveg inngår i samme kontrakt, er det behov for en modell som fordeler påløpte kostnader mest mulig korrekt mellom staten og fylkeskommunen. Basert på anbefaling fra en felles arbeidsgruppe mellom Statens vegvesen og fylkesrådmannkollegiet vil kostnader i framtidige driftskontrakter for riks- og fylkesveg bli fordelt ved bruk av MOTIV (Statens vegvesens modell for tildeling av drifts- og vedlikeholdsmidler). For inngåtte kontrakter videreføres den avtalte fordelingen.

Statens vegvesen har satt i gang en rekke tiltak for å følge opp Dokument nr. 3:16 (2008–2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet og rapporten fra Dovre Group av april 2010 om evaluering av konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgaver i 2003. Det ble utarbeidet en tiltaksliste med ca. 50 ulike til-



tak. Tiltakene omfatter alle faser av driftskontraktene, fra grunnlaget for systematisk styring, ressursbruk og organisering, kompetanseutvikling, kontrakts- og konkurransestrategier til grunnlag for standardvalg og beskrivelser, kvalitetskontroll, rapportering og sanksjonsbestemmelser. Dette er omfattende tiltak som samlet sett skal bidra til bedre styring, mer effektiv ressursbruk, samt bedre oversikt over tilstanden på vegnettet. I løpet av 2011 er det forventet at om lag 2/3 av alle tiltakene vil være gjennomført. Driftskontraktene har imidlertid fem års varighet. Det vil derfor ta tid før de tiltakene som skal inn i kontraktene, får full effekt.

### Vedlikehold

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

Aktivitetsnivået innen vedlikehold i 2012 forutsettes å bli om lag som i 2011. En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. I tillegg har det siden 1985 blitt bygd flere lange tunneler med mye teknisk utstyr, herunder tunneler med høy trafikk i bymessige strøk og undersjøiske tunneler. Normal levetid for tunnelutstyret er 10–15 år. Dette medfører store og økende kostnader til reparasjon og vedlikehold.

Flere av bruene på riksvegnettet ble bygget på 1960- og 1970-tallet. Disse har nådd en alder hvor det er behov for mer omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne og trafiksikkerhet. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen på vedlikehold av bruene. Løpende vedlikehold av ferjekaier og oppretting etter uforutsette hendelser og skader er viktig for å ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet.

Vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier vil derfor bli prioritert også i 2012. Det er forutsatt benyttet om lag 250 mill. kr til tunnelvedlikehold og om lag 250 mill. kr til bruer og ferjekaier. Statens vegvesen legger vekt på valg av miljøvennlige løsninger og løsninger som gir lavest mulig levetidskostnader. Det gjennomføres systematiske inspeksjoner av tunneler og bruer for å bidra til at vedlikehold blir gjennomført til rett tid. Dette sik-

rer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet, slik at alvorlige hendelser ikke oppstår.

Det er satt av om lag 700 mill. kr til vedlikehold av vegdekker og vegfundament i 2012 slik at forfallet ikke skal øke. Et bevilgningsnivå på om lag 700 mill. kr til vegdekker vil gi dekkelegging på 600–800 km. Det vil bli gjennomført kartlegging av strekninger hvor alternative vegdekker kan brukes som støytak. For å øke erfaringene med legging, støyeffekt og holdbarhet vil det i 2012 bli gjort forsøk med slike vegdekker på enkelte strekninger.

Det er ellers nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene, herunder renske grøfter og vedlikeholde dreneringsystemet langs vegene. Vegfundamentets bæreevne er avhengig av at det holdes fri for vann. Vannansamlinger i grøftene fører til skader i vegfundamentet som svekker vegens bæreevne. Vann i vegfundamentet fører til økt risiko for telehiv som ødelegger vegdekket, og som gir dårligere framkommelighet og sikkerhet. Kostnadene for å gjennomføre nødvendig grøfting og drenering er betydelige. En del av bevilgningen til vedlikehold vil gå til økt satsning på denne type tiltak, særlig til å gjennomføre tiltak på drens-systemet i før det skal legges nytt vegdekke. Tiltak på drens-systemet kan også være nødvendig for å ivareta vannforskriften. Videre prioriteres vedlikehold av vegutstyr som ivaretar trafiksikkerheten.

For å få mer effektiv ressursbruk arbeider Statens vegvesen med å samordne både ulike vedlikeholdstiltak og vedlikeholdstiltak og mindre investeringstiltak over programområdene. Samordning kan også være effektivt ved at trafikantene møter færre hindringer som følge av vegarbeid.

Trafiksikkerhetsinspeksjoner avdekker behov for tiltak innenfor drift og vedlikehold knyttet spesielt til trafiksikkerhet og særlig til utforkjøringsulykker. Dette omfatter bl.a. utbedring av siderekker, oppsetting av nytt siderekker, profilerte kantlinjer, ettergivende master m.m. Nivået på drifts- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner i budsjettet for 2011 videreføres i 2012. For å forebygge sykkelulykker videreføres arbeidet med sykkelveginspeksjoner som en del av trafiksikkerhetsarbeidet. Sykkelveginspeksjoner avdekker behov for tiltak innenfor drift, vedlikehold og investeringer på gang- og sykkelvegnettet. Tiltakene skal rette seg mot å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten, så vel som trivsel og opplevelse.

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et viktig virkemiddel i trafiksikkerhetsarbeidet. Strek-

nings-ATK har vært utprøvd på tre strekninger. I evalueringen av tiltaket går det fram at dette er et effektivt virkemiddel for å oppnå reduksjon av kjørefarten. Streknings-ATK ble i 2011 innført som en permanent kontrollordning. Foreløpig er fire strekninger utstyrt med streknings-ATK. Det er imidlertid planlagt en betydelig økning av strekningsantallet i løpet av få år.

Det pågår et større arbeid for å analysere etterslep og vedlikeholdsbehov. I dette inngår en analyse av behovet for å fjerne forfallet, samt foreta nødvendige oppgraderinger/ reinvesteringer av bruer og tunneler på riks- og fylkesvegnettet. Analysene vil foreligge høsten 2011 og vil bli brukt som et grunnlag for å utarbeide Statens vegvesens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023 vil det også bli gjennomført en ekstern kvalitetssikring av anslag for framtidig behov for midler for drift og vedlikehold.

### Trafikant- og kjøretøytilsyn

Til trafikant- og kjøretøytilsynsområdet foreslås det avsatt om lag 1,7 mrd. kr i 2012, en økning på 3,3 pst. fra budsjettet for 2011.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet er en stor del av oppgavene knyttet til tjenester som utføres ved trafikkstasjonene, herunder førerprøver, utstedelser av førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroller i hall, samt registrerings- og vognkortbehandlinger. Resterende oppgaver er utekontroll, innsats for bedre føreropplæring, tilsyn med virksomheter underlagt regelverket for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon m.m.

Innenfor trafikant og kjøretøyområdet er trafikksikkerhetsrettede tiltak prioritert.

I 2012 vil Statens vegvesen fortsette å målrette og effektivisere både kontroll- og tilsynsvirksomheten gjennom utvikling av analyseverktøy og endrede metoder for å velge ut kontrollobjekter og temaer. Dette gir større trafikksikkerhetsgevinst og er samtidig positivt ved at en i større grad kun kontrollerer de objekter og virksomheter der det er indikasjoner på feil eller mangler.

Tiltak for økt bruk av bilbelte står sentralt i arbeidet med å redusere antallet drepte eller hardt skadde i trafikken. Bilbeltekontrollene prioriteres og målrettes, bl.a. gjennom å kontrollere til tider og på steder der bilbeltebruken er lav. Dette innebærer bl.a. flere kontroller på kveldstid og i helgene, og målretting mot grupper som har lav bilbeltebruk. Ressursinnsatsen fra 2011 videreføres i 2012.

Kontroll av bremses på tunge kjøretøy vil bli prioritert. Kontrollene vil målrettes ytterligere ved utvikling av kontrollteknologi. Arbeidet med å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre vil fortsatt prioriteres. Ressursinnsatsen fra 2011 videreføres i 2012.

Norge er gjennom EØS-avtalen pålagt å kontrollere tre pst. av sjåførdøgnene med hensyn til overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Kontrollene utføres av politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen skal som minimum gjennomføre 360 000 kontroller i 2012, noe som er en videreføring av minstekravet for 2011.

Statens vegvesen vil videreføre strategien med å satse på et fåtall større nasjonale trafikksikkerhetskampanjer som går over flere år. Hovedinnsatsen i 2012 vil være å videreføre kampanjen innenfor temaet fart og fartsrelaterte ulykker. Det vil også satses på kampanje for økt bilbeltebruk. I tillegg til å videreføre pågående kampanjer vil det bli igangsatt en kampanje for bedre samspill mellom syklist og bilister. Statens vegvesen fører tilsyn med kjøretøyverksteder og er kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, trafikkskoler, læresteder m.m. Yrkessjåførdirektivet har til nå stilt krav til grunnutdanning for yrkessjåfører, men fra og med 2011 stilles også krav om etterutdanning for denne gruppen. Statens vegvesen skal godkjenne og føre tilsyn med lærestedene. Dette er nye oppgaver som vil øke ytterligere i 2012.

Statens vegvesen er gjennom en regelendring som trådte i kraft 1. januar 2011, utnevnt som tilsynsmyndighet for forskrift om energimerking m.m. av nye personbiler. Dette innebærer at Statens vegvesen vil føre tilsyn med at det i omsetningen av nye personbiler gis tilstrekkelig forbrukerinformasjon om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp.

Statens vegvesen opplever en økning av ulike former for svindel og ulovligheter innen trafikant- og kjøretøyområdet. Eksempler er fusk i forbindelse med førerprøver, bruk av falsk identitet, falske utenlandske førerkort, tilbud om trafikkopplæring fra personer uten nødvendig godkjenning, svindel i forbindelse med godkjenning av kjøretøy og ulovlig verksteddrift. Statens vegvesen vil i 2012 videreføre arbeidet for å avdekke slike ulovligheter.

En helhetlig evaluering av dagens føreropplæring ble påbegynt i 2011 og vil bli videreført i 2012. Siktemålet er å finne ut i hvilken grad opplæringen medvirker til å utvikle selvinnstilt og risikoforståelse hos de kommende bilførerne, noe som er viktige deler av den trafikale kompetansen. Resultatene vil, sammen med prøveprosjekter og erfaringer fra andre land, kunne danne grunnlag for

en bredere vurdering av opplæringen og eventuelle endringer.

Europaparlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 om vilkår for adgang til yrket som vegtransportør stiller krav til at det opprettes et felles elektronisk register over vegtransportører (ERRU). Gjennom registeret skal det bl.a. utveksles meldinger mellom medlemsstatene knyttet til egnethet for transportleder, og rapportering av alvorlige lovovertrædelser. Det legges opp til at både det nasjonale registeret og den internasjonale oppkoblingen skal være operativ i løpet av 2012.

Forbedring av nye kjøretøyers sikkerhets- og miljøegenskaper er et av de viktigste premissene for fortsatt reduksjon i antall drepte og skadde i trafikken, og fortsatt reduksjon i antall helseskader som følge av vegtrafikkrelatert forurensning og støy. EUs regelverk for godkjenning av kjøretøy er inne i en omfattende omstrukturingsprosess. Det nye regelverket vil på sikt føre til bedre trafiksikkerhet og mindre miljøbelastning fra vegtransporten. Dette gir mindre behov for kontroll ved import av kjøretøy, og innebærer også en forenkling av regelverket. Disse nye rettsaktene gjør det nødvendig å omstrukturere norske ordninger og datasystemer for godkjenning av kjøretøy i 2012.

Effektivisering av trafikant- og kjøretøyvirksomheten er omtalt under «Andre saker».

## Post 26 Vegtilsyn

Det foreslås bevilget 11,2 mill. kr for 2012.

Etablering av statlig tilsyn med veginfrastrukturen for offentlig veg er omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Det går her fram at departementet tar sikte på at tilsynsfunksjonen iverksettes i første halvdel av 2012.

Målet med statlig tilsyn med veginfrastrukturen er å bedre sikkerheten for transport på veg ytterligere i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål. Tilsynsfunksjonen bygges opp som et risikobasert systemtilsyn, som skal føre tilsyn med at pliktsubjektet (den/de tilsynet retter seg mot) har etablert tilstrekkelige prosesser, prosedyrer og styringssystemer for å ivareta sikkerheten etter fastsatte krav. Tilsynsfunksjonen vil bli organisert som en egen enhet direkte underlagt vegdirektøren, med et tydelig organisatorisk skille til Statens vegvesens øvrige virksomhet. Tilsynets ansvar, oppgaver, organisering, styring m.m. er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2010–2011).

Regjeringen har besluttet å legge tilsynet til Voss. Etter oppdrag fra departementet har Vegdi-

rektoratet igangsatt arbeid med å etablere tilsynsfunksjonen, herunder tilsette leder av vegtilsynet, rekruttere medarbeidere, sørge for kontorlokaler på Voss m.m. I samsvar med Prop. 1 S (2010–2011) vil tilsynsenheten starte opp med rundt 5–10 årsverk. Antall årsverk vil bli vurdert på nytt basert på erfaringer med tilsynsfunksjonen.

I Prop. 1 S (2010–2011) er det forutsatt at tilsynet skal ha myndighet til å gjennomføre tilsyn med riks-, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Dette har Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. 13 S (2010–2011). Av Prop. 1 S (2010–2011) går det også fram at dagens regelverk ikke hjemler at staten kan opprette og føre tilsyn med veginfrastrukturen for fylkesveg og kommunal veg. Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake til på hvilken måte tilsyn også kan foretas på disse delene av det offentlige vegnettet. Dette må skje i dialog med berørte parter. Departementet er nå i gang med dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i første omgang etableres et tilsyn kun med det statlige vegnettet, og at dette vil være etablert sommeren 2012. Etablering av et tilsyn med statlig vegnett vil skje gjennom instruks, og det vil ikke være behov for lovendringer. Departementet ser fordeler med en slik trinnvis etablering. Det vil på denne måten kunne bygges opp en organisasjon og høstes erfaringer med tilsyn med statlig vegnett, før det så innføres tilsyn også med fylkesveger og kommunale veger. Et tilsyn med hele det offentlige vegnettet vil kunne være på plass så fort nødvendig lovarbeid er ferdigstilt.

## Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 434 mill. kr i 2012. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 210 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i juni 2005, samtidig som prosjektet Øysand – Thamshamn åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2030. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2012 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 166 mill. kr, som finansieres med 86 mill. kr i statlige midler og 80 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006, samtidig som prosjektet Handeland – Feda åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006). For 2012 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 153 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/ september 2009, samtidig som utbyggingen av ny veg på strekningen stod ferdig. Kontrakten løper fram til 2034. Vederlaget til OPS-selskapet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). For 2012 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 325 mill. kr, som forutsettes finansiert med 195 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger.

### Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 5 610,4 mill. kr i 2012. Dette er en økning på 112 mill. kr eller 2 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. I tillegg er det lagt til grunn om lag 5 130 mill. kr i ekstern finansiering.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2012, sammenliknet med fordelingen i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013.

	Handlings- program 2010–2013	Budsjett 2010 og 2011	Forslag 2012	Oppfølging handlings- program i pst.
Store prosjekter	16 540	6 540,3	2 630,9	55,4
– Mindre utbedringer	1 406	780,6	633,4	100,5
– Gang- og sykkelveger	994	392,1	301,6	69,8
– Trafikksikkerhetstiltak	2 464	1 347,5	746,6	85,0
– Miljø- og servicetiltak	426	164,8	107,0	63,9
– Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	532	195,8	156,9	66,3
– Planlegging	951	802,2	448,0	131,4
– Grunnerverv m.m	85	68,3	28,5	114,0
Sum programområder	6 859	3 751,3	2 422,0	90,0
Sum rutefordelte midler	23 398	10 291,6	5 052,9	65,6
– Nasjonale turistveger	491	230,1	123,0	71,9
– Kjøp av reservebrumateriell	63	25,9	15,0	65,5
– Til disposisjon for Samferdsels- departementet	21	10,3	5,0	74,8
– Forskning og utvikling	214	103,5	50,0	71,5
– Felles etatsutgifter	591	543,9	323,5	146,7
– Nødkommunikasjon			30,0	
– Diverse		63,2	11,0	
Sum ikke rutefordelte midler	1 380	976,9	557,5	111,2
Sum post 30	24 779	11 268,5	5 610,4	68,1

Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er svært store. En vesentlig del av budsjettammen for 2012 må benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2012. Det er likevel funnet rom for å prioritere statlige midler til prosjektering/forberedende arbeider på enkelte nye større prosjekter, for å legge til rette for anleggsstart etter 2012. I tillegg legges det opp til å vide-

reføre satsingen innenfor programområdene der mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging er prioritert de tre første årene av handlingsprogramperioden. Programområdene gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak og universell utforming har en betydelig økning fra 2011, men har etter tre år lavere enn 75 pst. oppfølging av rammene i handlingsprogrammet. Bevilgningsnivået til programområdet miljø- og servicetiltak videreføres i all hovedsak fra 2011.

### Store prosjekter

Det foreslås avsatt 2 630,9 mill. kr til store prosjekter i 2012. Med dette vil 55,4 pst. av handlingsprogrammets rammer være fulgt opp etter tre år.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2012 er høyt. Rammen vil derfor i all hovedsak bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter. Følgende større riksvegprosjekter (over 100 mill. kr) åpnes for trafikk i 2012:

- E18 Sky – Langangen i Vestfold
- Rv 510 Solasplitten i Rogaland
- E39 Nyborgkrysset i Hordaland
- E39 Torvund – Teigen i Sogn og Fjordane
- E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal
- Rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal
- E16 Nestunnelen i Buskerud
- Rv 706 Dorthéalyst – Stavne i Sør-Trøndelag.

For E18 Melleby – Momarken legges det opp til anleggsstart i oktober 2011 mot tidligere forutsatt i 2012.

Det er lagt til grunn startbevilgning til prosjektering/forberedende arbeider på en del større prosjekter (over 100 mill. kr) i 2012 og flere større prosjekter vil få anleggsstart:

- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland
- Rv 9 Krokå – Langeid i Aust-Agder
- E134 Gvammen – Århus i Telemark
- E39 i Sogn og Fjordane (delstrekninger)
- Rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E6 Vindalsliene – Korporals bru i Sør-Trøndelag
- E18 Sydhavna i Oslo
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland
- Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg i Hedmark.

Videre pågår det nærmere utredninger og ekstern kvalitetssikring av en rekke større prosjekter. Regjeringen vil vurdere disse prosjektene nærmere, herunder anbefalingene fra kvalitets-sikringsarbeidet, og vil deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Regjeringen tar sikte på å vurdere bompengeproposisjoner i 2012 bl.a. for følgende større prosjekter (over 100 mill. kr):

- E6 Vegpakke Helgeland, første etappe (Mo – Bolna) i Nordland
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland
- E6 Ringebu – Otta, delstrekningen Frya – Sjøa i Oppland
- E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark
- E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo, delstrekningen Fønhus – Bagn i Oppland

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- Rv 13 Ryfast i Rogaland
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal.

Prioriteringene er nærmere omtalt i den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### Programområdene

Det foreslås avsatt 2 422 mill. kr til tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, planlegging og grunnerverv m.m. i 2012. Med dette vil 90 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 240 mill. kr i ekstern finansiering. I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Innenfor programområdene prioriteres mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging høyt. I tillegg økes rammene til gang- og sykkelveger, samt kollektivtrafikktiltak og universell utforming sammenliknet med 2011. Prioriteringen av mindre utbedringer skyldes at behovet for midler til å ta igjen forfall, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, bruer og ferjekaier, er svært stort. Det skal tilrettelegges for økt bruk av gange og sykkel gjennom utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byer samt skoleveger. Særskilte trafikksikkerhetstiltak gir god virkning i forhold til ressursinnsatsen og er viktig for å få ned tallet på drepte og hardt skadde i trafikken.

### Mindre utbedringer

Det foreslås avsatt 633,4 mill. kr til mindre utbedringer i 2012. Med dette vil 100,5 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år.

Midlene vil bli benyttet til tiltak for å ta igjen forfall, først og fremst gjennom utbedring av tunneler, bruer og ferjekaier, samt forsterkning av vegfundamentet. I tillegg er det satt av midler til sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler for å følge opp EU-direktiv og forskrift om sikkerhetskrav i tunneler. Det er også forutsatt midler til breddeutvidelser, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte tiltak.

### **Gang- og sykkelveger**

Det foreslås avsatt 301,6 mill. kr til gang- og sykkelveger i 2012. Med dette vil 69,8 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 75 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, samt utbygging av strekninger knyttet til skoleveger. Det er også forutsatt midler til tiltak etter sykkelveginspeksjoner.

### **Trafikksikkerhetstiltak**

Det foreslås avsatt 746,6 mill. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i 2012. Med dette vil 85 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter. Bygging av midtrekkverk er prioritert. Andre prioriterte tiltak er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av sidetereng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner.

### **Miljø- og servicetiltak**

Det foreslås avsatt 107 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2012. Med dette vil 63,9 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering.

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

### **Kollektivtransporttiltak og universell utforming**

Det foreslås avsatt 156,9 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2012. Med dette vil 66,3 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kr i ekstern finansiering.

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

### **Planlegging**

Det foreslås avsatt 448 mill. kr til planlegging i 2012. Med dette vil 131,4 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 50 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil bli benyttet til gjenstående planlegging av prosjekter og tiltak som skal gjennomføres i perioden 2010–2013. I tillegg skal det utarbeides overordnede planer og langsiktige utredninger for aktuelle investeringer etter 2013. Det er også behov for planmidler til programområdene for tiltak som kommer etter 2013, fordi planavklaringer tar tid og er kritiske for gjennomføringen av prosjekter. Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en vesentlig økning i rammene til riksveginvesteringer, både til store prosjekter og til tiltak innenfor programområdene. Denne rammeøkningen innebærer at det er behov for mer midler til planlegging enn lagt til grunn innenfor handlingsprogramrammene for 2010–2013.

### **Grunnerverv m.m.**

Det foreslås avsatt 28,5 mill. kr til grunnerverv m.m. i 2012. Med dette vil 114 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år.

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

### **Nasjonale turistveger**

Det foreslås avsatt 123 mill. kr til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2012. Med dette vil 71,9 pst. av Statens vegvesens handlingsprogramms rammer være fulgt opp etter tre år.

Den vedtatte satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som skal utvikles til en turistattraksjon som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål for veifarende og turister. I tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Verdifulle opplevelser» skal markedsføring av turistattraksjonen Nasjonale turistveger startes i 2012. I løpet av 2012 vil om lag 60 pst. av den planlagte turistvegutviklingen være gjennomført. Innen 2020 skal alle vegene utvikles til et kvalitetsnivå som kvalifiserer til status som fullverdige Nasjonale turistveger.

ger. I satsingen inngår ti store attraksjoner, med Trollstigen og Vøringsfossen som de to største. Trollstigen forutsettes åpnet i 2012.

Den statlige satsingen forutsetter økonomisk medvirkning fra andre aktører, spesielt gjelder dette gjennomføringen av de ti store attraksjonene. For disse er utgangspunktet en regional og lokal andel på 1/3 av kostnadene til planlegging og gjennomføring, med fylkeskommunene som sentrale aktører. For alle samarbeidstiltak må slik finansiering være avklart før anleggsarbeidet startes opp.

Turistvegtiltakene forutsettes driftet og vedlikeholdt av vegeier, stat og fylke, med utgangspunkt i spesifikasjoner for Nasjonale turistveger. Oppgraderinger og fornyelser av de spesielle turistvegattraksjonene skal ivaretas og finansieres innenfor programområdet nasjonale turistveger. Det samme gjelder videreutvikling og suppleringer for å styrke Nasjonale turistveger sin attraktivitet.

### Nødkommunikasjon

Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 100 S (2010–2011), jf. Innst. 371 S (2010–2011) sluttet seg til et opplegg for fullføring av utbyggingen av nødnett i Fastlands-Norge. I Prop. 100 S (2010–2011) beskrives det et gjennomføringsopplegg som av ekstern kvalitetssikrer gir en forventet full utbygging av nødnett innen 2015. Beslutningen om etablering av Nødnett i Norge krever at det installeres nødnett i riksveg tunneler. En gjennomføringsplan for og kostnader knyttet til dette installasjonsprogrammet vil bli vurdert nærmere i forbindelse med arbeidet med NTP 2014–2023. Det er allerede nå behov for å sette i gang et arbeid med å skifte ut utstyr for nødkommunikasjon i tunneler der det allerede foreligger utstyr, men der utstyret ikke tilfredsstiller kravene satt i Prop. 100 S (2010–2011). Det kan også bli aktuelt samtidig o foreta utskifting av eksisterende analogt FM-utstyr i forbindelse med arbeidet i noen av tunnelene. Statens vegvesen har anslått at kostnadene knyttet til arbeidet med utskifting av nødkommunikasjonsutstyr vil være i størrelsesorden 30 mill. kr.

### Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 536,9 mill. kr til rassikringstiltak på riksvegnettet i 2012. Dette er en økning på 12,1 mill. kr eller 2,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2011. Med dette vil 70,4 pst. av Statens vegvesens handlingsprogram rammer være fulgt

opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i ekstern finansiering.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2012 er svært høyt. Rammen vil derfor bli benyttet til å videreføre allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter, bl.a. E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal, rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Hordaland, rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal og rv 80 Løding – Vikan i Nordland. Videre foreslås det statlige midler til anleggsstart på prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal, men dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det vises til nærmere redegjørelse for prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 330 mill. kr i 2012. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 290 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3.

Første etappe av prosjektet som bl.a. omfatter ny E18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika, sto ferdig i september 2010. Andre etappe som omfatter nytt lokalt vegsystem i området, vil etter planen stå ferdig i 2014–2015. Det er varslet kostnadsøkninger i prosjektet, som skal dekkes dels av bompenger fra Oslopakke 3 og dels av statlige midler. Det vises til nærmere omtale av prosjektet under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 220 mill. kr i 2012. Dette er en økning på 100 mill. kr eller 83,3 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. Med dette vil 43,6 pst. av rammen i Statens vegvesens handlingsprogram være fulgt opp etter tre år.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Videre er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell. Det vises til nærmere omtale av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 320 mill. kr i 2012. Dette er en økning på 210 mill. kr eller 191 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. Med dette vil 79,4 pst. av Statens vegvesens handlingsprogram rammer være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn 44 mill. kr i ekstern finansiering.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på delstrekningene Jansnes – Halselv og Mølnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Videre er det satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E6 vest for Alta. Det vises til nærmere omtale av prioriteringene under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### Bompenger, forskudd og refusjoner

For 2012 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 5 800 mill. kr, hvorav om lag 155 mill. kr i forskudd og tilskudd og om lag 5 645 mill. kr som stilles til rådighet fra bompengeselskapene. Ekstern finansiering i 2010-2012 ventes å utgjøre om lag 67 pst. av det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013.

I 2010 ble det stilt til rådighet 5 150 mill. kr i ekstern finansiering til riksveg. Av dette utgjør bompenger 4 610 mill. kr, forskudd 315 mill. kr og tilskudd 225 mill. kr. For 2011 er det ventet stilt til rådighet om lag 5 600 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabellen under gir en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2010, fordelt på riks- og fylkesveger. Tallene viser at omfanget av bompenger på fylkesveg før forvaltningsreformen er relativt begrenset. Prognosen for 2011 viser at omfanget av bompenger i 2011 vil øke fra nivået i 2010, både på riks- og fylkesvegnettet.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapene stiller til disposisjon om lag 3,6 mrd. kr i 2012 på fylkesvegnettet.

År	Løpende kr	
	Bompenger riksveg	Bompenger fylkesveg (inkl. Oslo kommune)
2002	1 730	0
2003	2 244	0
2004	2 454	0
2005	3 403	25
2006	3 697	13
2007	4 171	0
2008	5 385	28
2009	6 513	99
2010	4 610	3 639
2011 Prognose	5 370	4 537
2012 Forslag	5 645	3 623

Av forutsatte bompenger i 2012 på fylkesvegnettet er det lagt til grunn at om lag 1,6 mrd. kr vil gå til kollektivtiltak, fordelt med om lag 630 mill. kr til drift av kollektivtrafikken i Oslopakke 3, om lag 530 mill. kr i Bergensprogrammet til videreføring av Bybanen i Bergen, byggetrinn 2. I tillegg er det forutsatt om lag 410 mill. kr til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3, bl.a. til oppgradering av bane og stasjoner på Lambertseter- og Østensjøbanen.

### Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 6,2 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveg i 2010. Dette er om lag 800 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2011 var det 63 bompengeprosjekter som enten var i drift eller

vedtatt bygd. Siden 1. januar 2010 er det vedtatt ti nye prosjekter og fire prosjekter er vedtatt utvidet. Tre prosjekter er avviklet.

### Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2011 var på om lag 2,1 mrd. kr. I 2011 ventes det inngått nye avtaler på om lag 2,4 mrd. kr, mens det er forutsatt refundert om lag 160 mill. kr. Statens refusjonsforpliktelser ved utgangen av 2011 ventes følgelig å utgjøre om lag 4,3 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til betaling av vederlag til OPS-prosjektene.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet i 2012 skal kunne inngå avtaler om forskuttering av



midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Bindinger

Pr. 1. januar 2012 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 21 mrd. kr, hvorav om lag 10,9 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2012 vil bindingene pr. 31. desember 2012 knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter

utgjøre om lag 13,4 mrd. kr, hvorav om lag 7,9 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Inkl. allerede inngåtte refusjonsavtaler vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 10,1 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabellen under viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2012, 2013 og 2014 og de årlige bindingene i 2012 og 2013. Tabellen omfatter allerede igangsatte/vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2012, men ikke nye prosjekter etter 2012. I etterfølgende tabell er tilsvarende informasjon vist for prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr.

### Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2012

	Mill. 2012-kr					
	Bindinger pr. 01.01.2012	Behov/ forslag 2012	Bindinger pr. 01.01.2013	Behov 2013	Behov 2014	Bindinger etter 2014
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter <sup>1</sup>	–	434	–	430	430	–
Post 30 Riksveginvesteringer <sup>2 3</sup>	7 800	3 220	6 000	3 400	2 000	600
– store prosjekter	6 600	2 320	4 800	2 500	1 700	600
– programområdene	1 200	900	1 200	900	300	0
Post 31 Rassikring <sup>2</sup>	1 640	510	1 280	830	380	70
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	410	330	80	50	30	0
Post 36 E16 over Filefjell <sup>2</sup>	650	220	430	230	180	20
Post 37 E6 vest for Alta <sup>2</sup>	410	300	110	90	20	0
Sum ekskl. refusjoner	10 910	5 014	7 900	5 030	3 040	690
Vedtatte refusjonsforpliktelser <sup>4</sup>	2 400	230	2 170	400	400	1 370
Sum	13 310	5 244	10 070	5 430	3 440	2 060

<sup>1</sup> Årlige vederlag etter 2012 vil utgjøre om lag 440 mill. kr pr. år (løpende priser).

<sup>2</sup> Omfatter ikke nye prosjekter etter 2012, og heller ikke evt. nye bompengeprojekter i 2011 og 2012 og som ikke er prioritert med statlige midler i 2012.

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

<sup>4</sup> Omfatter ikke evt. nye forskutteringsavtaler i 2011.



### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Det er gitt en låneramme på 2 mrd. kr for 2010 og for 2011. Tilsvarende låneramme foreslås for 2012.

Alle fylkeskommunene har hatt full utnyttelse av rammen for 2010 og har søkt om full utnyttelse for 2011. Det foreslås bevilget 175 mill. kr på post 61 i 2012 for å dekke rentekostnadene på lån som ble tatt opp i 2010 og 2011, og tilsvarende ordning i 2012. Etterfølgende tabell viser rentekompensasjon fordelt på fylker for 2012:

Fylke	Investeringsramme hvert år 2010–2012 Mill. kr	Rentekompensasjon for 2012 1000-kr
Østfold	87	7 616
Akershus	139	12 169
Oslo	112	9 805
Hedmark	104	9 105
Oppland	83	7 266
Buskerud	92	8 054
Vestfold	69	6 041
Telemark	83	7 266
Aust-Agder	52	4 552
Vest-Agder	69	6 041
Rogaland	131	11 468
Hordaland	176	15 408
Sogn og Fjordane	139	12 169
Møre og Romsdal	131	11 468
Sør-Trøndelag	118	10 330
Nord-Trøndelag	92	8 054
Nordland	159	13 919
Troms	100	8 754
Finnmark	63	5 515
Sum	2 000	175 000

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

### Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

I tråd med forutsetningene for forvaltningsreformen tildeles midler til rassikringstiltak på fylkesvegnettet som tilskudd fra staten. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for finansieringen av prioriterte prosjekter, inkludert dekning av ev. kostnadsøkninger. Samtidig gis fyl-

keskommunene anledning til å foreta omprioriteringer innenfor de tildelte midlene. Det er en forutsetning at midlene benyttes til rassikringstiltak.

I tråd med fastsatt tilskuddsprogram foreslås det bevilget 538,4 mill. kr til rassikringstiltak på fylkesvegnettet for 2012. Med dette vil 71,1 pst. av tilskuddsprogrammets rammer være fulgt opp etter tre år. Fordelingen mellom fylkene forutsettes å være i tråd med det som er lagt til grunn i tilskuddsprogrammet.

Forslag til tildeling over post 62 i 2012 vil gå til prosjekter prioritert i handlingsplanen for rassikring på fylkesveg. Midlene vil gå til videreføring

av allerede igangsatte prosjekter. I tillegg er det forventet at midlene også vil gå til oppstart av etterfølgende nye prosjekter i handlingsplanen, forutsatt at de enkelte fylkeskommunene følger tidligere vedtatte prioriteringer:

- Fv 33 Falkentunnelen i Oppland
- Fv 42 Bjørkåstunnelen i Vest-Agder
- Fv 7 Haukanesberget i Hordaland
- Fv 572 Torgildsberget i Hordaland
- Fv 7 Kattadalen i Hordaland
- Fv 152 Algøya i Sogn og Fjordane
- Fv 337 Buskredene i Sogn og Fjordane
- Fv 337 Bjødabakken i Sogn og Fjordane
- Fv 60 Hellesylt – Røyr, byggetrinn II i Møre og Romsdal
- Fv 714 Bustlisundet i Sør-Trøndelag
- Fv 837 Høgfjord i Nordland
- Fv 17 Liafjell i Nordland.

### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 491,9 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester i 2012. Dette er en økning på 45,5 mill. kr eller 10,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2011. En stor del av denne økningen gjelder kostnader med å sette inn en tredje ferje i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 3,1 pst. fra 1. januar 2012. Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbud i 2012 som i 2011.

I 2012 vil sambandet E39 Halså – Kanestraum starte med anbudsdrift.

Det vil i 2012 fremdeles være to riksvegferjesamband hvor det forhandles om tilskudd. Det er inngått kontrakt for sambandene over Vestfjorden, dvs. rv 80 Bodø – Værøy-Røst – Moskenes og rv 85 Bognes – Lødingen, med krav om gassdrevne ferjer. Sambandene vil starte med anbudsdrift fra 1. januar 2013. Vinnende tilbyder i konkurransen vil ha ferdig en av sine nye gassferjer slik at den vil være tilgjengelig fra juni 2012. Dette vil medføre en forbedring av kapasitet i sambandene, samt bedre reserveferjesituasjonen. Ettersom disse to sambandene ennå ikke har oppstart som anbudssamband, vil imidlertid rutetilbudet i 2012 være avhengig av resultatet av forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapet.

Trafikkutviklingen i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen har vært vesentlig høyere enn forventet ved starten av anbudsperioden. Med bakgrunn i dette bygges det en ny gassferje til sambandet. Det er lagt til grunn at ferjen trer inn som en tredje ferje i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen, samt at den skal kunne tjene som reserve-

ferje ved E39 Halhjem – Sandvikvåg. Det ventes at ferjen skal være i drift innen utgangen av 2011.

Ferjesambandet rv 19 Moss – Horten er landets mest trafikkerte samband. Det ble i 2011 satt inn en fjerde ferje for å unngå kapasitetsproblemer i sambandet. Denne ordningen vil fortsette i 2012.

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

Ved inngangen til 2012 vil det være 9 gassferjer i drift på riksvegferjesambandene.

Det er viktig at staten legger til rette for tekniske nyvinninger på materiellsiden. Departementet la derfor opp til at sambandet E39 Lavik – Oppedal i 2011 skulle lyses ut som en utviklingskontrakt, der næringen innbys til å konkurrere om leveranse av den mest energieffektive ferjen til riksvegferjedriften. Denne konkurransen ble utlyst sommeren 2011, og det vil bli inngått kontrakt i løpet av 2012. Start vil være 1. januar 2015.

I tråd med intensjonen bak lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, er krav til universell utforming skjerpet på riksvegferjene. Utlysninger som er foretatt etter at loven trådte i kraft, har tatt høyde for dette. Det legges opp til at de nye kravene innføres i takt med ny utlysning av sambandene. De fleste ferjene som trafikkerer riksvegsambandene, vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming pr. 1. januar 2012. Det er forventet en ytterligere forbedring når de siste sambandene starter med anbudsdrift i 2012 og 2013.

Alle riksvegferjesamband trafikkeres i 2012 av ferjer som er innmeldt i NO<sub>x</sub>-fondet, og er dermed fritatt for NO<sub>x</sub>-avgiften.

I slutten av 2009 og første halvdel av 2010 ble det innført samordnet billettering i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland og Vest-Agder, samt i enkelte samband i Trøndelag og ett samband i Finnmark. Ferjekortet kan benyttes både på fylkesvegsamband og riksvegsamband i de nevnte fylkene. Statens vegvesen er i dialog med aktuelle ferjefylker som ennå ikke er en del av samordningen, for å vurdere om det er ønskelig å ta i bruk ferjekortet på fylkesvegsamband i disse fylkeskommunene.

I januar 2010 ble det igangsatt en ordning med AutoPASS billettbetaling på fylkesvegsambandet fv 715 Flakk-Rørvik utenfor Trondheim. Statens vegvesen vil i løpet av høsten 2011 evaluere prosjektet for å vurdere om AutoPASS eventuelt bør innføres for andre samband. Dette krever imidlertid et forenklet takstregulativ.

Det er i budsjettet på post 72 tatt høyde for at Statens vegvesen også skal bistå fylkeskommunene i forvaltningen av fylkesvegferjesamband. Dette er gjort ved en videreføring av kostnadene på om lag 10 mill. kr til sams vegadministrasjon på ferjesiden.

Statsgaranti for andreprioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, skal ikke over-

stige en totalramme på 60 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

### **Virkninger av budsjettforslaget**

Statens vegvesens handlingsprogram er en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2010–2019. I Nasjonal transportplan er det presentert forventede forbedringer av infrastrukturstandarden i planperioden. I det etterfølgende redegjøres det nærmere for forventet virkning av budsjettforslaget for 2012 og oppfølging av handlingsprogrammet etter tre år for indikatorer for infrastrukturstandard.

Tabell 4.1 Endringer i infrastrukturstandard, handlingsprogram og forslag 2012

	Handlings- program 2010–2013	Forslag 2012	Oppfølging i pst. etter tre år
Antall km vegnett med gul midtstripe	125	15	50
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaneer åpnet for trafikk	54	11	81
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveger	93	17	88
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	183	25	119
Antall rasutsatte strekninger/punkt som er utbedret	54	5	48
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	226	33	53
Antall km kollektivfelt	9	2	59
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som er universelt utformet	795	210	45

I perioden 2010–2013 legges det opp til at 125 km riksveg blir utbedret og breddeutvidet, slik at gul midtlinje kan etableres. Dette betyr at lengden riksveg med den dårligste standarden blir redusert fra om lag 1 240 km i 2010 til 1 115 km i 2013. Det er ventet at 10 km vil bli ferdig utbedret i løpet av 2012.

Det forutsettes at 54 km firefelts veg blir ferdig i perioden 2010–2013. Pr. 1. januar 2014 ventes riksvegnettet å ha om lag 545 km firefelts veg. Det startes utbygging av flere firefelts veger i perioden 2010–2013, som vil bli åpnet for trafikk i siste seksårsperiode av planperioden. I 2012 er det ventet at 11 km firefelts veg blir åpnet for trafikk.

I perioden 2010–2013 er det planlagt å etablere midtrekkverk på 93 km riksveg med to eller tre felt, hvorav om lag 17 km er planlagt fullført i 2012.

På veger som er så smale at midtrekkverk ikke kan etableres, er forsterket midtoppmerking et godt alternativt tiltak. I perioden 2010–2013 er det planlagt å etablere forsterket midtoppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller på 183 km riksveg, hvorav om lag 18 km i 2012. I perioden 2006–2011 er det til sammen bygd midtrekkverk på om lag 200 km to- og trefelts riksveger. Videre er det bygd om lag 125 km firefelts riksveg. Dette innebærer at det totalt er etablert om lag 325 km riksveg med adskilte kjøreretninger i perioden 2006–2011.

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til dette. I tillegg legges det opp til en betydelig økt satsing på rassikring, som vil øke både tryggheten og påliteligheten for transportene. Det er lagt opp til å utbedre 54 rasutsatte

punkt eller strekninger på riksvegnettet i perioden 2010–2013. I 2012 legges det opp til å fullføre utbedringen av 5 rasutsatte punkt/strekninger.

Det er planlagt å tilrettelegge 226 km for gående og syklende i perioden 2010–2013. I 2012 er det ventet at om lag 33 km gang- og sykkelveger vil bli fullført, hvorav 11 km er del av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder.

I løpet av perioden 2010–2013 vil det bli etablert om lag 9 km kollektivfelt, hovedsakelig langs

innfartsårene til Oslo. I 2012 er det ventet at om lag 2 km kollektivfelt vil bli åpnet for trafikk.

I perioden 2010–2013 er det planlagt å oppgradere 795 holdeplasser langs riksveg slik at de blir universelt utformet. Av disse er om lag 210 holdeplasser ventet oppgradert i løpet av 2012.

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	Saldert	Forslag
		2010	budsjett 2011	
01	Salgsinntekter m.m.	156 762	156 400	161 300
02	Diverse gebyrer	310 402	288 100	296 900
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	99 333	29 900	30 800
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 576		
16	Refusjon av foreldrepenger	21 281		
17	Refusjon lærlinger	356		
18	Refusjon av sykepenger	48 052		
	Sum kap. 4320	637 762	474 400	489 000

### Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettet med inntekter på 161,3 mill. kr. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. De vesentligste inntektskildene er eiendomssalg, salg av oppslag fra Autosys, salg av skilt/kjennermerker og bilde til førerkort.

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

### Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettet med inntekter på 296,9 mill. kr i 2012.

De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagprøvekjennermerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inndratte kjennermerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og

utstedelse av internasjonale fellesskapslisenser. Alle gebyrene vil bli prisindeksjustert fra 2012.

For å kunne drive internasjonal yrkestransport må man etter søknad ha fått utstedt en tillatelse fra norske myndigheter, en såkalt fellesskapslisens. Behandlingsgebyrene knyttet til fellesskapslisenser ble endret fra og med 1. april 2011. Gebyret for fellesskapslisenser ble redusert fra 3 400 kr til 1 820 kr, og for attesterte kopier er gebyret redusert fra 820 kr til 390 kr. Dette er i tråd med prinsippet om kostnadsriktighet. De øvrige gebyrene vil gjennomgå for å sikre kostnadsriktighet. Dette arbeidet har vist seg mer tidkrevende enn forutsatt, og noe av arbeidet vil derfor måtte fortsette i 2012.

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

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter/refusjoner på 30,8 mill. kr i 2012.

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 forsikringselskaper.

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

### Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
90	Avdrag på lån	20 500	41 000	20 000
	Sum kap. 4322	20 500	41 000	20 000

#### Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk juni 2005. Bompengerekkningen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Sverige og Norges nettogjeld utgjorde hhv. 541,6 og 640 mill. kr ved utløpet av 2010.

Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele lånet. Nettoinntektene fra bompengerekkningen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2012 vil være om lag 80 mill. kr, hvorav 20 mill. kr vil gå til avdrag på lån i henhold til nedbetalingsplan i fastrenteavtalen.

### Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
80	Renter	34 870	34 000	33 000
	Sum kap. 5624	34 870	34 000	33 000

#### Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettert med 33 mill. kr i renter i 2012.

#### Andre saker

Fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal – forhåndsinnkreving av bompenger

Prosjektet fv 659 Nordøyvegen omfatter ett brusamband og tre undersjøiske tunneler som skal gi fast vegsamband mellom øyene Lepsøya, Haramsøya, Flemsøya, Fjørtofta og Harøya i Haram og Sandøy kommuner og med fastlandet i Haram kommune. I tillegg inngår opprusting/omlegging av nåværende hovedveger på øyene. Vegsambandet vil avløse ferjesambandene Skjelten – Haramsøya – Lepsøya og Brattvåg – Harøya – Fjørtofta til å finansiere videre planlegging og prosjektering av prosjektet.

Nordøyene har til sammen om lag 3 200 innbyggere. I løpet av de siste ti årene er innbyggertallet redusert med om lag 360 personer. Et fastlandssamband vil etter kommunenes vurdering gjøre øygruppa mer attraktiv som etableringssted. Samtidig vil et slikt samband knytte de rundt 10 000 innbyggerne i Haram og Sandøy kommuner nærmere sammen. Prosjektet er prioritert i handlingsprogrammet for fylkesveginvesteringer i Møre og Romsdal for perioden 2010–2019. Det er opprettet et bompengeselskap, Nordøyvegen AS, som er majoritetseid av Haram og Sandøy kommuner.

Arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet pågår. Bompengeselskapet har søkt om tillatelse til forhåndsinnkreving av bompenger i ferjesambandene Skjelten – Haramsøya – Lepsøya og Brattvåg – Harøya – Fjørtofta til å finansiere videre planlegging og prosjektering av prosjektet.

Prosjektkostnaden er foreløpig kalkulert til om lag 1,8 mrd. kr, basert på kommunedelplan fra 2006. Det er lagt til grunn at dette skal finansieres med fylkeskommunale midler, lokale tilskudd og bompenger. Av de fylkeskommunale midlene er 315 mill. kr ordinære fylkeskommunale bevilgninger i byggeperioden. Resten er forutsatt dekket gjennom sparte ferje- og hurtigbåtkostnader, sparte investeringer i ferjekaier, kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift og rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

Det er behov for midler til reguleringsplanlegging og prosjektering i et slikt omfang at fylkeskommunen ønsker forhåndsinnkreving av bompenger i ferjesambandene til Nordøyene til å finansiere deler av kostnadene. I tråd med lokale vedtak er det lagt opp til et takstpåslag på 3 soner for alle takstgrupper. For lett bil opp til 6 m utgjør dette 16 kr før rabatt på de lengste strekningene. Det er lagt opp til at innkrevningen skal starte så snart det er praktisk mulig. De årlige inntektene fra forhåndsinnkrevningen er beregnet til om lag 3 mill. kr. I tråd med gjeldende retningslinjer er det lagt opp til innkreving inntil tre år før eventuelt vedtak om bygging av prosjektet foreligger. Den foreslåtte takstøkningen er beregnet til å bidra med 9 mill. kr i løpet av treårsperioden.

Møre og Romsdal fylkeskommune har sluttet seg til søknaden fra Nordøyvegen AS om forhåndsinnkreving av bompenger gjennom følgende vedtak i møte i fylkestinget 21. april 2010:

«Fylkestinget viser til finansieringsplanen som låg til grunn for Fylkestinget sitt vedtak i sak T-86/09.

#### 1. Forhåndsompengar

Møre og Romsdal fylkeskommune vedtek å slutte seg til søknaden frå Nordøyvegen AS om løyve til innkreving av forhåndsompengar på ferjene til Nordøyane i rute 22 (gjeld alle strekningar til og frå Fjørtofta og Harøya) og ferja i rute 21 (unnateke strekingar til Store Kalvøy).

Forhåndsompengar skal krevjast inn for alle takstgrupper.

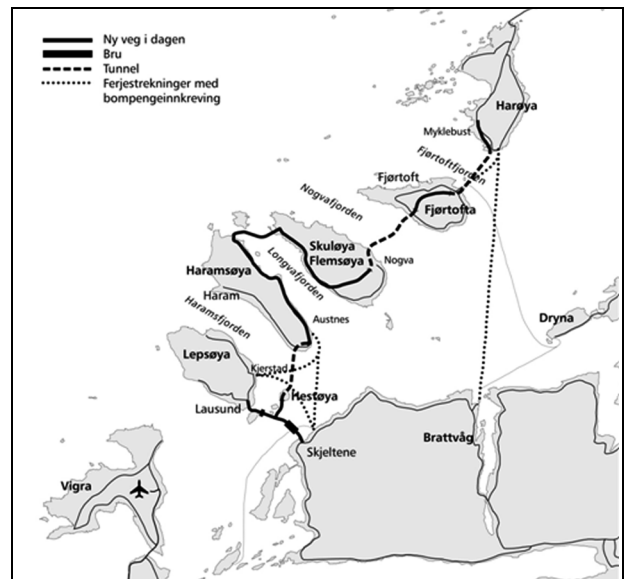
Taksten skal vere lik ein auke på billettprisane med 3 soner.

#### 2. Prinsippvedtak om bompengefinansiering av Nordøyvegen

Møre og Romsdal fylkeskommune går i prinsippet inn for at etterskotsbompengar skal nyttast som del av finansieringa av Nordøyvegen.

Etterskotsbompengar skal berre krevjast inn for kjøretøy. Personer skal vere fritatt for betaling.

Taksten for lett bil er førebels utrekna til om lag 150 kr (2010-kr). Endeleg takstfastsetting og rabattordningar blir å kome tilbake til i endeleg



Figur 4.4 Kart over fv 659 Nordøyvegen

bompengevedtak i eiga sak, etter at reguleringsplanen er godkjent, kostnadsoverslag for prosjektet er oppdatert med ein usikkerheit på +/- 10 %, og prosjektet er fullfinansiert.»

Haram og Sandøy kommuner har også sluttet seg til søknaden om forhåndsinnkreving.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at Møre og Romsdal fylkeskommune har prioritert prosjektet og at det er stor lokal vilje til å finansiere videre planlegging og prosjektering ved forhåndsinnkreving av bompenger. Dette vil redusere usikkerheten i kostnadsoverslaget og avklare om det er grunnlag for å gå vidare med prosjektet. Departementet tilrår derfor at det blir gitt samtykke til forhåndsinnkreving av bompenger som forutsatt i søknaden. I tråd med gjeldende retningslinjer blir det gitt tillatelse til innkreving inntil tre år før eventuelt vedtak om bygging av prosjektet foreligger.

Samferdselsdepartementet understreker at det ikke er lagt opp til at Stortinget skal ta stilling til prosjektet nå. Departementet må komme tilbake til dette når det foreligger tilstrekkelige avklaringer av kostnader og finansieringsopplegg.

#### Effektivisering

Statens vegvesen skal utnytte midlene som stilles til rådighet på en mest mulig effektiv måte. Dette gjelder både med hensyn til å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og for at tiltakene gjennomføres på en kostnadseffektiv måte.



I perioden fra 2006 til 2010 økte omsetningen i Statens vegvesen med om lag 60 pst. I samme periode økte antall ansatte med 24 pst. mens omsetningen pr. ansatt gikk fra 5,2 til 5,9 mill. kr. Kostnaden ved bruk av konsulenter har fulgt omsetningen og har vært i overkant av 4,5 pst. av den totale omsetningen til etaten. For å opprettholde og håndtere kompetansebehovet mest mulig effektivt legges det vekt på å ha en kostnadseffektiv fordeling mellom konsulenter og egne ansatte. Innen IKT har dette medført overgang fra konsulenter til egne ansatte.

Av effektiviserings tiltak innen det administrative området, arbeides det bl.a. med etablering av landsdekkende fagenheter og inngåelse av flere etatsrammeavtaler for kjøp av varer og tjenester gjennom e-handelsløsninger.

Statens vegvesen vil bedre effektiviteten i produksjon av tjenester innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. De siste årene har etaten arbeidet systematisk med å følge opp tjenesteproduksjon, samt forbedre retningslinjer, rutiner og prosesser. Dette arbeidet er også viktig i forbindelse med den store omleggingen av datasystemene som gjøres på området. Det er svært viktig at systemene knyttet til saksbehandling innen trafikant- og kjøretøyområdet er sikret nødvendig funksjonalitet i påvente av leveranse fra Autosysprosjektet. Nytt Autosys vil effektivisere virksomheten ved å innføre selvbetjeningsløsninger og forenkle saksbehandling og tjenesteforvaltningen på trafikant- og kjøretøyområdet.

Vegvesenet arbeider med å gjøre digital kommunikasjon til primærkanalen for publikum. Dette innebærer utvikling av gode selvbetjeningsløsninger på nett, bl.a. for å kunne innfri ambisjonen om døgnåpen forvaltning. Dette vil i tillegg til effektivisering, sikre en enklere og mer tydelig kommunikasjon og bedre tilgjengelighet til etatens tjenester.

I kontrollvirksomheten tar Statens vegvesen i bruk ny teknologi for å målrette og effektivisere virksomheten. Som eksempler kan nevnes system for gjenkjenning av kjennemerker som plukker ut kjøretøy som har bruksforbud, og bruk av varmesøkende kamera for å avdekke feil på bremses på tunge kjøretøy.

Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en vesentlig økning i rammene til riksveginvesteringer, både til store prosjekter og tiltak innenfor programområdene. Det er nødvendig med tiltak for å effektivisere planleggingen. Statens vegvesen har derfor satt i gang et effektiviseringsprosjekt som innenfor rammene av dagens lovgivning og organisering skal foreslå tiltak for å redusere

planleggingstiden og øke planproduksjonen for investerings-, drifts- og vedlikeholdstiltak som krever behandling etter plan- og bygningsloven. Dersom arbeidet avdekker mulige effektivitetsgevinster gjennom lovendringer eller organisatoriske endringer, skal prosjektet også peke på dette. Det er lagt opp til at effektiviseringsarbeidet høsten 2011 skal gi Statens vegvesen grunnlag for å gjennomføre interne tiltak og eventuelt legge fram forslag om tiltak utenfor etatens eget myndighetsområde. I prosjektet deltar Kommunenes sentralforbund, Jernbaneverket, Rådgivende Ingeniørers Forening og Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg. Samferdselsdepartementet vil følge opp arbeidet.

Statens vegvesen vil ta i bruk et system for å bedre usikkerhetsstyringen av investeringsprosjekter jf. omtale i Prop. 1 S (2010–2011). Målet er at dette tas i bruk for alle store utbyggingsprosjekter som skal kvalitetssikres eksternt i løpet av høsten 2011.

Det er utviklet et system som skal bidra til optimal prosjektgjennomføring av hele prosjektporteføljen, forbedre den totale budsjettstyringen og optimalisere utnyttelsen av de årlig tildelte midlene, samt vurdere og synliggjøre konsekvenser av endringer i budsjettet. Etatens prosjekt- og kontraktsportal er nå basert på dette systemet. Portalen er Statens vegvesens internettside som gir bl.a. interesserte entreprenører en oversikt over en rekke igangsatte og planlagte utbyggingsprosjekter og driftskontrakter. Prosedyrer for bruk av systemet i arbeidet med statsbudsjettet for 2013 er under utvikling.

Statens vegvesen legger vekt på å ha en bredde i kontraktstyper som gjør at markedet kan utnyttes best mulig. Innen anleggsdriften registreres det en stigende interesse blant utenlandske entreprenører for det norske markedet. Statens vegvesen og Jernbaneverket vil stimulere denne utviklingen ved å legge til rette for oppdrag som er så store at utenlandske entreprenører vil delta i konkurransen. I en slik strategi vil det være naturlig i noen grad å vurdere å inkludere prosjektering, bygging, drift og vedlikehold innen samme oppdrag.

Basert på de erfaringene som er gjort så langt, arbeides det også med å utvikle alternative kontraktstyper gjennom eksempelvis mer oppsplitting eller andre kombinasjoner av oppdrag der dette anses egnet.

Markedet er i stadig endring, og Statens vegvesen må derfor kontinuerlig vurdere nye måter å operere på i markedet. Spesielt gjelder dette konkurransegrunnlag for og incitamenter i driftskon-

trakter, men også anskaffelser av tjenester og utstyr til IKT.

Innenfor datakommunikasjon og telefoni har avtaler etter forhandlinger vist seg å gi gode avtaler, samt være kostnadseffektivt. Det er planlagt og pågår utlysning av flere avtaler innenfor IKT hvor avtalene har en ny struktur og prismekanismene i avtaleperioden er endret for å dra nytte av forventede prisreduksjoner i markedet.

### Forvaltningsreformen

Gjennomføring av forvaltningsreformen innenfor vegsektoren er bl.a. omtalt i Prop. 124 S (2009–2010) Kommuneproposisjonen 2011, Prop. 1 S (2010–2011) Samferdselsdepartementet og Prop. 115 S (2010–2011) Kommuneproposisjonen 2012.

Fylkeskommunen og Oslo kommune overtok 1. januar 2010 ansvaret for det vesentligste av tidligere øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband. Arbeider som var planlagt utført etter at reformen trådte i kraft, følges opp som forutsatt. Dette gjelder bl.a. navneendring i matrikkel og grunnbok og konkret avgrensing av riksvegansvar for gang- og sykkelveg. Nødvendig omskifting er i hovedsak gjennomført.

Arbeidet med nasjonale føringer for standard på fylkesveg og fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid, videreføres som beskrevet i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009). Forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (vegdataforskriften) trådte i kraft i desember 2010. Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler på fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m.) har vært på offentlig høring. Forslag til forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg) er sendt på offentlig høring med frist 15. november 2011.

De tre forskriftene skal bidra til at sikkerhet og teknisk og funksjonell standard knyttet til omklassifisert øvrig riksveg og fylkesveg før 2010, videreføres. Ved utforming av forskriftene er vegbrukernes behov for god sikkerhet og ensartet standard avveid mot fylkeskommunal handlefrihet.

Arbeidet med å se på behovet for permanente og komplette nasjonale føringer ble igangsatt våren 2010, jf. Prop. 115 S (2010–2011). En arbeidsgruppe har utarbeidet en rapport om behovet for slike føringer avveid mot fylkeskommunal handlefrihet. Rapporten har vært på offentlig

høring. Basert på rapporten og høringsuttalelsene vil departementet vurdere om og i tilfelle på hvilke områder (trafikksikkerhet, bygging, drift, vedlikehold m.m.) det skal utarbeides nasjonale føringer. Vegbrukere, næringsliv, fylkeskommuner og flere statlige organer har deltatt i utredningsarbeidet.

Fylkeskommunene og Statens vegvesen har både gjennom sams vegadministrasjon og ellers, et tett og omfattende samarbeid for å løse oppgaver knyttet til fylkesvegsaker. Det gjelder både i arbeidet med å skaffe faglige underlag for fylkeskommunenes overordnede planer og budsjetter og ved å følge opp fylkeskommunenes vedtak om planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning av fylkesveg. Fylkeskommunene deltar på observatørbasis i styringsgruppen for Nasjonal transportplan. Tilbakemeldinger fra fylkeskommunene og Statens vegvesen tyder på at samarbeidet i all hovedsak er godt og at Statens vegvesen har den kompetanse som er nødvendig for å løse fylkesvegsaker. Utfordringene er særlig knyttet til kapasitet innenfor planlegging og byggherrefunksjonen, noe som er et generelt problem i samferdselssektoren i forhold til det høye og økende aktivitetsnivået.

Gjennom forvaltningsreformen har fylkeskommunene fått betydelig økt ansvar for trafikksikkerhet, for å tilrettelegge for næringslivets transporter, persontransport på veg med bil, kollektive transportmidler, sykkel og til fots, samt for å følge opp krav knyttet til miljø og universell utforming. Ansvaret innebærer både å følge opp lokalt og regionalt og å bidra til oppfølging av nasjonale mål. Samferdselsdepartementet vil i samråd med Kommunal- og regionaldepartementet vurdere behov for å endre fylkeskommunenes rapportering med sikte på bedre datagrunnlag for samhandling mellom staten og fylkeskommunene, tilpasning av statlige virkemidler, oppfølging av nasjonale mål, m.m.

### Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen er forvalter av veginfrastruktur med en rekke samfunnskritiske funksjoner. Etableringen er opptatt av å sikre disse funksjonene mot uønskede hendelser. Arbeidet er forankret i Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren. Samfunnssikkerhet i Statens vegvesen inneholder fagområdene forebyggende sikkerhet, beredskap og krisehåndtering.

Risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplaner, forebyggende tiltak, øvelser og kompetanseheving bidrar til å styrke Statens vegvesens

robusthet, evne og kapasitet til å håndtere uønskede hendelser. For best mulig å ivareta dette har Statens vegvesen etablert et system for krisehåndtering. Dette systemet ble i 2010 brukt både under øvelser og ved reelle hendelser.

Gjennom forvaltningsreformen er samhandling i forbindelse med krisehåndtering regulert i avtalene mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen. Statens vegvesen vil i 2012 gjennomføre øvelser i samhandling med fylkeskommunene. I tillegg til ulike typer interne øvelser, ble det i 2010 gjennomført en øvelse mellom Sverige og Norge. Det planlegges flere internasjonale øvelser i 2011 og 2012.

I ny plan- og bygningslov er det nedfelt at risiko- og sårbarhetsanalyse skal gjennomføres ved utarbeidelse av alle planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om et areal er egnet for utbyggingsformål. Statens vegvesen ivaretar dette ved planlegging av vegprosjekter.

Statens vegvesen har god og velfungerende bruberedskap. Imidlertid er det områder hvor det er nødvendig med forbedringer. Dette gjelder spesielt på logistikk- og materiellsiden. På logistikksiden er det nødvendig å forbedre lagerforhold og lagringsmåter. Et nytt lagerstyringsprogram blir anskaffet i løpet av 2011.

Erfaringer med ekstrem nedbør viser at anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer gjør at uforutsette hendelser kan håndteres på en mer effektiv måte. Det er også behov for å oppgradere noe av det eldre materiellet i løpet av de nærmeste årene. Arbeidet med å tilpasse mobile ferjekajer til nye ferjetyper, som gassferjer, forsetter.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har en forpliktende samarbeidsavtale om bruberedskap, som gjelder utveksling av erfaringer og sambruk av materiell. Begge etatene har anskaffet materiell som er beregnet for store spennvidder og store laster. Forbedring og komplettering av dette brumateriellet fortsetter, slik at en kan oppnå en bedre utnyttelse av materiellet. Erfaringene med samarbeidet er gode. Det arbeides nå for å få tilsvarende samarbeidsavtaler med det norske forsvaret og Trafikverket i Sverige.

Prosjekt for overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse i samferdselssektoren (SAMROS) ble avsluttet i 2007. Som en oppfølging av dette prosjektet gjennomføres det nå risiko- og sårbarhetsanalyser av vegnettet. FoU-programmet «Klima og transport» som ble avsluttet juni 2011, leverte bl.a. bidrag til vurdering av sårbarhet knyttet til værhendelser, samt forbedret grunnlag for beredskapsplaner knyttet til uvær. Programmet har

medført styrket samarbeid mellom Norges vassdrags- og energidirektorat, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

Samfunnssikkerhet er et fagområde i utvikling og Statens vegvesen arbeider aktivt med henblikk på verstefalls scenarier og eventuelle forandringer i trusselbildet. Samferdselsdepartementet har gjennomført prosjektet KRISIS som peker på krisesenarioer i samferdselssektoren. Funn som framkom her, følges opp gjennom et eget prosjekt i Statens vegvesen. For å bidra til å sikre god nasjonal krisehåndtering er Statens vegvesen videre opptatt av sektorovergrepene beredskapsplanlegging.

#### Framdrift i prosjektet om nytt kjøretøy- og førerkortregister, Autosys

Samferdselsdepartementet redegjorde for Statens vegvesens prosjekt for modernisering av førerkort- og motorvognregisteret, nytt Autosys, i Prop. 127 S (2009–2010) og Prop. 1 S (2010–2011).

Autosysprosjektet skal utvikle et nytt system, med ny og moderne IKT-løsning, for produksjon av samfunnstjenester, registrering, statistikk og informasjonshåndtering av bruks-, eier- og førerrettigheter for kjøretøy på norske veier. Brukere av systemet er ansatte i Statens vegvesen, eksterne enkeltbrukere, tollvesen og politi.

Krav til nytt Autosys er at det skal være fleksibelt og sikkert og sørge for at det er mulig å gjøre tilpasninger ved endringer i lovverk og andre formelle forhold, ha en stabil IKT-støtte i myndighetsutøvelsen, opprettholde generell IKT-sikkerhet, utarbeide gode selvbetjenings- og brukertjenester og opprettholde høy datakvalitet.

Prosjektet for nytt Autosys er planlagt gjennomført over fem år fram til og med 2014. Det ble inngått kontrakt med en utviklingsleverandør for prosjektet våren 2011. Flere leveranser vil bli satt i produksjon i perioden.

I Sentralt styringsdokument har prosjektet en planlagt kostnadsramme på 763 mill. kr og en styringsramme på 600 mill. kr. Prosjektet styres i henhold til dette. Kostnadene dekkes innenfor Statens vegvesens gjeldende budsjettammer.

Det vil bli avsatt om lag 155 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### Asfaltmarkedet

Konkurransetilsynet etterforsker mulig brudd på konkurranseregelverket på bakgrunn av en henvendelse fra Veidekke om mulig prissamarbeid, markedsdeling mellom Veidekke og NCC Roads.

Etterforskningen ventes avsluttet høsten 2011. I forbindelse med utlysning av asfaltoppdrag på riks- og fylkesveger i 2011, ble det engasjert en ekstern uavhengig rådgiver som gjennomgikk og analyserte de innkomne tilbud for å avdekke eventuelt samarbeid om fordeling av kontrakter. I tillegg ble det gjennomført interne analyser uten at det ble avdekket ureglementerte forhold. Tildeling for 2011 ble dermed gjort på vanlig måte på grunnlag av de innkomne tilbud.

Etter at Konkurransetilsynets etterforskning er avsluttet, vil Statens vegvesen lyse ut et oppdrag for å granske hele asfaltindustrien. Oppdraget vil omfatte:

- gjennomgang i forhold til konkurranselovgivningens bestemmelser
- analyse av bransjens struktur i forhold til åpen og virksom konkurranse
- gjennomgang av bransjeaktørenes arbeid for å sikre seg mot ulovlig prissamarbeid og markedsdeling

Oppdraget styres av Statens vegvesen, og er i samsvar med den granskning bransjen selv har bedt om blir gjennomført. Bransjen skal bidra til at gransker får tilgang til dokumenter og ressurspersoner som er nødvendig for gjennomføring av oppdraget. Etter at Mesta AS solgte sin asfalt- og materialproduksjon til Lemminkäinen, er det norske markedet dominert av de tre store aktørene Veidekke, NCC Roads og Lemminkäinen.

Det vil i 2012 bli lagt vekt på å utvikle en konkurransestrategi med sikte på å bedre konkurransen i hele landet. De analyser som er gjennomført, vil kunne gi innspill til en slik strategi.

Det er lagt vekt på en åpen dialog og tett samarbeid med fylkeskommunene i asfaltsaken.

#### Midtrekkverk – forslag til nye behovskriterier

Som et ledd i arbeidet med å redusere antall møteulykker har Statens vegvesen foreslått å endre vegnormalene slik at midtrekkverk bygges på nye riksveger med ÅDT over 6 000 i prognoseåret. På veger med mange møteulykker kan det etter særskilt vurdering anlegges midtrekkverk på veger med lavere ÅDT enn 6 000. Ved lav ÅDT vil som oftest utforkjøringsulykker være en større utfordring enn møteulykker. Her vil tiltak i terrenget ved siden av vegen som rekkverk, utflating, fjerning av hindringer etc. være mer effektivt.

For å anlegge midtrekkverk må vegbredden være 12,5 m for veg med to kjørefelt og 14,5 m for veg med tre kjørefelt. På eksisterende riksveg kan det etableres midtrekkverk på veger med bredde

ned mot 10 m etter særskilt vurdering og hvis ulykkessituasjonen tilsier dette. Her må forhold til gående og syklende vurderes spesielt.

Samferdselsdepartementet vil sende disse endringene på høring.

#### Oppgradering av tunneler

I henhold til tunnelsikkerhetsforskriften skal alle eksisterende riksveg tunneler over 500 m oppgraderes og sikkerhetsgodkjennes innen 30. april 2019, og siden sikkerhetsgodkjennes hvert sjette år. Statens vegvesen vil legge opp til en strategi for å oppgradere riksveg tunneler over 500 m, der tunneler på TEN-T-vegnettet prioriteres først, og der resten av tunnelene på riksvegnettet utbedres fortløpende etter dette. Dette kan medføre at fristen for oppgradering av tunnelene på riksvegnettet ikke kan overholdes. Departementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

#### Vegsikkerhetsforskriften

EU vedtok i november 2008 et eget sikkerhetsdirektiv for veginfrastrukturen (2008/96/EC). Direktivet beskriver de metoder som skal gjennomføres under planlegging, ved åpning og på eksisterende veger for å sikre høy trafikksikkerhet. Det var forutsatt i direktivet at nødvendig lovverk skulle være implementert i løpet av desember 2010. Etter høringen viste det seg at forskriften ikke kunne fastsettes innen fristen, og ESA har derfor åpnet sak mot Norge. Det ventes at forskriften vil kunne fastsettes innen utgangen av 2011.

#### Fylkeskommunale garantier for bompengelån

Kommunal- og regionaldepartementet har i forskrift om kommunale og fylkeskommunale garantier gitt fylkeskommunene og kommunene anledning til å stille garanti for tredjepersons økonomiske forpliktelser i form av selvskyldnerkausjon (kreditor kan henvende seg direkte til kausjonisten) eller simpel kausjon (det garanteres kun for betalingsevnen). Ved selvskyldnerkausjon, men ikke ved simpel kausjon, kan kreditor gå direkte på garantisten ved mislighold av lånet. I tilfeller hvor lokale myndigheter stiller garanti, fører selvskyldnerkausjon normalt til lavere lånekostnader.

I bompengesaker har det blitt vanlig at fylkeskommunene eller kommunene stiller garanti ved selvskyldnerkausjon. Samtidig har det vært praksis å omtale i de aktuelle bompengeproposisjonene at garantien først skal komme til utbetaling

dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er økt med inntil 20 pst. og bompengerperioden forlenget med inntil fem år. En slik ordlyd kan implisere at kreditor ikke kan gå direkte på garantisten ved bompengerperiodens utløp. En selvskyldnerkausjon vil derfor kunne bli oppfattet som en simpel kausjon av finansinstitusjonene. Hensikten har vært å ivareta garantistens interesser. Det er en utilsiktet virkning at omtalen formelt kan bli oppfattet som en begrensning av garantien, slik at kravene til selvskyldnerkausjon ikke lenger blir tilfredstilt.

I framtidige bompengerproposisjoner vil Samferdselsdepartementet bruke en ny standardformulering. Teksten «Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er økt med inntil 20 pst. og bompengerperioden er forlenget med inntil 5 år» erstattes med «Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år». Departementet har gjort endringen gjeldende for vedtatte bompengesaker der låneavtale ikke er inngått.

Den nye formuleringen ivaretar garantistens interesser ved at muligheten til å øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge bompengerperioden med inntil fem år fortsatt vil være til stede. Formuleringen er samtidig ikke til hinder for at kreditor kan gå direkte på garantisten ved bompengerperiodens utløp. Rent praktisk vil fylkeskommunen/kommunen kunne håndtere dette ved refinansiering.

Forutsetningene om inntil 20 pst. økning i realtakstene og 5 års forlenget bompengerperiode gjelder generelt for bompengerprosjekter om økonomien i et prosjekt svikter. Eventuelt behov for å innløse en garanti inngår i denne generelle ordningen. Realtakstøkningen kan iverksettes tidlig i bompengerperioden dersom den økonomiske situasjonen tilsier dette. På denne måten øker sannsynligheten for at lån vil bli innfridd i løpet av avtalt periode.

### Forskning og utvikling

Forskning og utvikling initiert av eller utført i Statens vegvesen skal være rettet mot bedre trafikksikkerhet med nullvisjonen som føring, bedret framkommelighet og en vegtrafikk med minst mulig negative effekter på miljøet. Hovedsatsingene gjennomføres i større programmer som går over 4–5 år. I tillegg til etatsprogrammene utføres det mindre prosjekter på årsbasis, eller over flere år avhengig av prosjektets art. FoU-arbeidet gjennomføres også som del av internasjonalt samarbeid.

Det foreslås benyttet om lag 70 mill. kr til forskning og utvikling fordelt på postene 23 og 30. I 2012 prioriteres følgende fagområder:

- ITS med fokus på implementering av EU-direktiv, trafikksikkerhet, miljø og trafikant og kjøretøy
- sårbarhet av infrastruktur knyttet til naturskade som ras og lignende
- vegteknologi med fokus på bestandighet og økt levetid på vegdekker
- støy med fokus på effektive støytiltak og redusert kildestøy
- forurensning og håndtering av vann på og langs vegen
- bestandighet av materialer med hovedfokus på tunneler og bruer

ITS påvirker alle fagområder som Statens vegvesen arbeider med. Utvikling av ITS og ITS-verktøy er sentralt i løsning av etatens kjerneoppgaver. EUs ITS-direktiv setter krav som må implementeres. Utfordringene innen trafikksikkerhet og miljø vil bare kunne løses med bruk av nye metoder og utnyttelse av nytt utviklet verktøy. ITS som verktøy for å sikre næringslivets krav til framkommelighet og forutsigbarhet, prioriteres fortsatt. Innsamling, lagring og bruk av trafikkdata er også en del av ITS-satsingen.

I samarbeid med Norges vassdrags- og energidirektorat og Jernbaneverket søker Statens vegvesen etter metoder og løsninger som kan redusere sårbarheten for infrastruktur knyttet til naturskader som skred og flom. Klimaendringene gir nye utfordringer både med hensyn til trafikksikkerhet og bevaring av infrastrukturen.

Det er store utfordringer knyttet til vedlikeholdsforfallet på både riks- og fylkesvegnettet. I denne sammenhengen er det avgjørende å kunne øke levetiden på vegdekkene. Sentralt i den forbindelse er vegkonstruksjonen, hvilke materialer som er brukt, utførelse i anleggsfasen og hvilken belastning vegen er utsatt for. Det skal igangsettes et arbeid med de nordiske vegadministrasjonene for å se på disse elementene i sammenheng.

Støy fra vegtransport er et økende problem. Statens vegvesen må vurdere og håndtere støy knyttet til vegnettet, særlig helseeffektene av støy. I 2012 skal Statens vegvesen se nærmere på reduksjon av støy fra kildene og effektive metoder for å skjerme de som er mest utsatt.

Prosjektet Miljøvennlige vegdekker er avsluttet. Det ble bl.a. lagt 38 strekninger med forsøksdekker. Resultatene fra prosjektet er blandet. Forsøkene med porøs asfalt, som har svært god støydempingsevne og som reduserer vannsprut

betraktelig i vått vær, viser at støydempingsevnen varte i færre år enn forventet. Det vil derfor være vanskelig å bruke dette som et utbredt tiltak. Forsøkene med relativt finkornige vegdekker har mer positive resultater. Støydempingsevnen til disse vegdekkene er lavere enn for de porøse, men allikevel bedre enn de ordinære vegdekkene. Asfalttype og tilslagsmateriale må velges med omhu for ikke å øke støvproduksjonen, da noen typer finkornige vegdekker kan produsere mer støv enn ordinære vegdekker. Levetiden til denne typen vegdekker er kortere enn vanlige vegdekker, særlig der hvor det er stor trafikk, høy hastighet og mange som bruker piggdekk. Det arbeides med å finne strekninger hvor kombinasjonen av mange støyutsatte personer og slitasje på vegdekkene er slik at dette kan være et kostnadseffektivt tiltak. For å øke erfaringene med legging, støveffekt og holdbarhet vil det i 2012 bli gjort forsøk med slike vegdekker på enkelte strekninger.

Som følge av EUs vannrammedirektiv, som i Norge er iverksatt gjennom vannforskriften, fokuseres det på håndtering av vann fra vegen. Forurenset vann fra vegen kan gi skader på vegetasjon og vannforekomster langt unna selve vegen. Det er derfor viktig å skaffe kunnskap om hvor vann fra vegen blir av og sikre at det håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke gir negative effekter for omgivelsene.

Stenging av tunneler og bruer på grunn av renovering og vedlikehold har store konsekvenser for framkommeligheten. Ny kunnskap viser at fuktighet og luftforurensning gir andre og større belastninger på betong og andre materialer både i tunneler og på bruer enn det man har lagt til grunn ved valg av materialer. Det må derfor legges vekt på å velge materialer og metoder som tilfredsstiller de krav som samfunnet setter til levetid og holdbarhet. I 2012 prioriteres en systematisk registrering av tilstand som utgangspunkt for et oppdatert regelverk som sikrer riktig bruk av riktige materialer og rasjonelle utskiftningsprosedyrer.

Etatsprogrammet Moderne vegtunneler har i 2010 utviklet et nytt risikoanalyseverktøy i samarbeid med vegmyndighetene i Sveits, og det er utviklet risikoanalysekriterier for vegtunneler. Et overordnet forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdssystem er under utprøving. Det er arbeidet videre med dokumentasjon av brannsikkerheten av betong med polypropylenfiber og gjennomført fullskalaforsøk med konturkvalitet. Arbeidet med en sikkerhetsstrategi, en oppgraderingsstrategi og en drifts- og vedlikeholdsstrategi er påbegynt og skal slutføres i 2011.

Statens vegvesen deltar også i det nye programmet TRANSIKK (transportsikkerhet) i regi av Norges forskningsråd. Initiativet er en oppfølger av RISIT programmet, der man så på risiko i transportsektoren. TRANSIKK tar opp problemområder innen risiko og sikkerhet, som har felles interesse for alle transportetatene.

I tillegg til ovennevnte foregår det mye viktig utviklingsarbeid i tilknytning til anleggsdrift og gjennomføring av vedlikeholdstiltak, samt innen utvikling av ferjer. I 2012 vil det være fokus på kontraktstrategier og samarbeid med entreprenørbransjen for å legge til rette for ytterligere utvikling og sikre at resultater dokumenteres og publiseres.

### Skredvarsling

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) arbeider videre med utvikling av regional skredvarsling. I den forbindelse samarbeider NVE med andre etater som Statens vegvesen. Dette samarbeidet omfatter deling av vær- og hendelsesdata fra databaser og bidrag fra Statens vegvesens skredeskspertise innen varslingskriterier, beredskapsrutiner og spesifikasjonsarbeid.

En bedre skredvarslingstjeneste vil kunne bidra til å oppnå tryggere samfunn i mange deler av Norge. Varsling vil kunne gi kommuner og samferdselsaktører et vesentlig bedre beredskapsverktøy før og under skredsituasjoner. En bedre skredvarslingstjeneste vil også være et viktig skritt i retning av mer tverrsektorielt beredskapsarbeid, slik dette er formulert i Nasjonal transportplan 2010–2019.

### Grønn stat

Arbeidet med oppfølging av Grønn stat i Statens vegvesen fortsetter i 2012. Det arbeides med tiltak for å redusere bruk av egen bil som transportmiddel. Bl.a. søker etaten der det er mulig, å innrette seg slik at en gjennom lokaliseringen av nye kontorlokaler legger til rette for at ansatte og publikum reiser kollektivt.

Statens vegvesen er plassert spredt rundt i landet, noe som fører til en del reisevirksomhet for etatens ansatte. Satsing på mer bruk av videomøter fortsetter og følges opp gjennom måling av videokonferanser og flyreiser. Statistikk fra 2010 viser at antall timer videokonferanser gikk opp med 23 pst. sammenlignet med 2009.

Det er utarbeidet ny reisepolicy for etaten som skal bidra til at en reiser smartere og mer ressurs-effektivt.

Tiltak for å redusere energibruk i etatens bygg vurderes fortløpende og til dels i samarbeid med utleiende av etatens lokaler. Arbeidet med kil-desortering og gjenvinning av avfall videreføres.

Det legges vekt på at det foretas bevisste innkjøp av varer og tjenester og at miljøsertifisering kreves når det er hensiktsmessig. Samtidig arbeides det videre med miljøsertifiseringer i egen etat.

### Arkitekturpolitikk

Statens vegvesen følger opp regjeringens arkitekturpolitikk gjennom en egen strategi for arkitektur. Strategien viser hva etaten skal gjøre på arkitekturfeltet for å sikre god arkitektonisk kvalitet og bærekraftige løsninger, særlig i møte med utfordringene som klimaendringer og økt vekst i byer og tettsteder gir.

Vegvesenet skal bidra til å skape omgivelser som oppleves som attraktive, stedstilpassede og bærekraftige. Arkitektur er et virkemiddel for å nå de nasjonale målene som er:

- høy livskvalitet
- attraktive, funksjonelle og universelt utformede omgivelser
- uttrykke felles kultur og identitet
- bidra til velferd, bærekraft og verdiskaping
- inspirere til å bevare og berike.

### Nasjonale rutedata og trafikkportaler

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å forestå arbeidet med å etablere organisering av landsdekkende datafangst som grunnlag for reiseplanleggingstjenester. Dette arbeidet vil skje i samarbeid med fylkeskommunene, kollektivtransporttilbydere og andre aktører. Hensikten er å etablere en database med oppdaterte rutedata for all kollektivtrafikk med åpen tilgang for tjenestetilbydere. Dette er viktig for å sikre trafikantene landsdekkende, konkurransenøytral informasjon, slik at den potensielle kollektivreisende enkelt kan skaffe seg oversikt over tilgjengelige transportalternativer for sitt reisebehov. Et viktig element for å oppnå dette er en felles rute- og trafikkportal som er under etablering i samarbeid mellom Statens vegvesen, NRK, Ruter AS og Trafikanten AS. Trafikkportalen og andre internettbaserte reiseplanleggere vil bidra til å gjøre det enklere å velge kollektivt transportmiddel.

Det vises til omtale også under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60.

### Nærmere om investeringsprogrammet

#### Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2012 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, Stortingets behandling av meldingen og Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013.

Etterfølgende tabeller viser forslaget til investeringsprogram for 2012. Av tabellene framgår også forutsatte investeringer i 2010–2012 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2010–2013. Bindingene knyttet til oppfølging av allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter er store. En vesentlig del av budsjetttrammen for post 30 i 2012 må derfor benyttes til videreføring av igangsatte prosjekter, inkl. fullfinansiering av prosjekter som er åpnet for trafikk før 2012.

Det er likevel funnet rom for midler til prosjektering og andre forberedelser på noen store prosjekter, med sikte på å sikre anleggsstart etter 2012. Ut over dette prioriteres mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og planlegging høyt. Dette innebærer at en større satsing på programområdene gang- og sykkelveger, miljø- og service-tiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming må skje senere i planperioden. Hensynet til rasjonell anleggsdrift har dessuten ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2013 varierer mellom rutene. Det tas sikte på at variasjonen i oppfølgingsgrad skal jevnes ut i løpet av planperioden.

I det etterfølgende gis en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2012 samt en omtale av Oslopakke 3 og Miljøpakke Trondheim. Alle prosjekter med styringsramme over 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. Investeringsprosjekter som er omtalt gjennomføres innenfor de kostnadsrammer som er angitt og øvrige prosjekter innenfor en samlet ramme, jf. forslag til vedtak VI. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst. Kostnadsrammen settes dermed lik styringsrammen +10 pst. Kostnadsendringer omtales dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2010–2011).

## Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2012

Korridor/rute	Statlige midler										Eksterne midler				Totalt til investeringer i 2012
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring 2010–2013	Handlingsprogram 2010–2013		Bevilget 2011	Forslag 2012	Sum 2010–2012 i % av HP		Handlingsprogram 2010–2013	Anslag 2010/2011	Anslag 2012	i % av HP	Sum 2010–2012 i % av HP		
			2010	2013			2010	2012							
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	429	-52	377	220,8	107,2	86,9	5	369	123	5	34,6	112			
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger															
2. Oslo – Ørje/Magnor	2 115	186	2 301	854,3	437,0	56,1	155	564	148	155	53,8	592			
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo															
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger	730	-29	702	165,4	75,5	34,3	603	1 368	24	603	45,8	679			
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger															
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger <sup>1</sup>	2 674	-143	2 530	1 363,6	672,6	80,5	1 183	6 254	2 084	1 183	52,2	1 856			
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim															
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	3 640	-96	3 544	1 487,8	761,9	63,5	56	1 578	152	56	13,2	818			
E39 Ålesund – Trondheim	601	-24	577	363,5	81,0	77,0	95	232	124	95	94,5	176			
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal	612	-54	558	181,7	188,7	66,3	430	2 091	1 140	430	75,1	619			
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø															
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	1 192	-89	1 103	278,6	188,6	42,4	85	638	72	85	24,6	274			
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	730	-42	688	349,5	172,2	75,8	570	1 150	102	570	58,5	742			
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger <sup>2</sup>	1 213	-123	1 090	432,9	254,9	63,1	226	946	146	226	39,3	481			
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund															
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	5 047	-237	4 809	2 512,4	988,3	72,8	1 401	10 395	4 212	1 401	54,0	2 389			
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	462	9	470	165,7	144,2	65,9						144			
Rv 15 Otta – Måløy	558	-48	510	178,5	109,9	56,5						110			
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	548	-30	518	136,3	43,3	34,7		313				43			
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	354	-19	336	277,6	34,0	92,8	16	223	197	16	95,8	50			
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige															
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	1 750	-64	1 686	906,3	442,1	80,0	300	1 340	533	300	62,1	742			
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland															
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	945	-125	820	215,1	199,0	50,5		1 725				199			
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger <sup>3</sup>	870	-92	778	196,4	152,5	44,9		73				153			
Sum rutefordelte midler	24 470	-1 072	23 398	10 286,4	5 052,9	65,6	5 125	29 258	9 057	5 125	48,4	10 177			
Ikke rutefordelte midler	846	533	1 379	981,6	557,5	111,6						558			
Sum post 30	25 316	-539	24 777	11 268,0	5 610,4	45,5	5 125	29 258	9 057	5 125	48,4	10 735			

<sup>1</sup> Ekskl. bidrag til post 35 Vegutbygging i Bjørnå.
<sup>2</sup> Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.
<sup>3</sup> Ekskl. post 37 E6 vest for Alta.



## Post 31 Rassikring – investeringsprogram 2010–2013 og forslag 2012

Korridor/rute	Statlige midler					Eksterne midler				Totalt til investeringer i 2012	
	St.meld. nr. 16 (2008–2009) 2010–2013	Endring 2010–2013	Handlings-Bevilget i program		Sum 2010–2012 i % av HP	Handlings- program 2010–2013	Anslag		Sum 2010–2012 i % av HP		
			2010	2011			2010	2011			
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø											
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger											
2. Oslo – Ørje/Magnor											
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo											
Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hokksund med tilknytninger											
3. Oslo – Grenland – Kristiansand											
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger											
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	515	-91	424	206,3	105,0	73,3				105	
E39 Ålesund – Trondheim											
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal	215	-34	181	138,4	55,0	106,9				55	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger		39	39	38,3	19,9	150,6	51	125		145	
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	21	-1	21	20,7		98,9					
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	161	70	231	84,7		36,7					
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund											
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger											
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg											
Rv 15 Otta – Måløy	107	-55	52								
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	172	-36	136	28,4	10,0	28,3	167			10	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	429	244	673	273,4	216,0	72,7				216	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige											
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	107	-3	105	93,2	11,0	99,7				11	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland											
E6 Fauske – Nordkjøsbotten med tilknytninger	397	-133	265	71,9	120,0	72,6				120	
E6 Nordkjøsbotten – Kirkenes med tilknytninger	21	-1	21	20,6		98,4					
Sum riksveger	2 147	0	2 147	976,0	536,9	70,4	167	51	125	105,3	662



### Oslopakke 3

Oslopakke 3 er sist omtalt for Stortinget i Prop. 1 S (2010–2011). Oslopakke 3 skal finansiere raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 og St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2.

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

Siden oppstart av Oslopakke 3 i 2008 har det vært en sterk vekst i antall kollektivreiser i Oslo og Akershus. Det antas at økningen skyldes kombinasjonen av bedre kollektivtilbud og økte priser for bilbruk som følge av omleggingen av takstsystemet i bomringen, og etablering av ny bomring mellom Bærum og Oslo. Ifølge Ruter AS var det en samlet vekst i regionen på 6,4 pst. i 2008, 4,1 pst. i 2009 og 5,5 pst. i 2010. I samme periode har vegtrafikken i Oslo gått ned med 2,8 pst. I Akershus økte vegtrafikken svakt i samme periode (1,2 pst.), men også her har kollektivtrafikken tatt økte markedsandeler. Nær en av tre motoriserte reiser skjer nå kollektivt i regionen. I Oslo foregår nesten halvparten av reisene kollektivt.

En stor del av tiltakene i Oslopakke 3 finansieres med bompenger. I perioden 2012–2015 er det lagt opp til en bompengandelen på om lag 40 pst. av disponibel ramme. I tillegg finansieres Oslopakke 3 med statlige midler til riksvegnettet og kommunale og fylkeskommunale midler til lokale tiltak i Oslo og Akershus.

Jernbane har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten. Samarbeid og finansiering gjennom Oslopakke 3 er viktig for utvikling av tilgjengeligheten til jernbanestasjonene

For å nå målsettingen med pakken må det tilstrebes at det er de samfunnsøkonomisk sett mest fornuftige tiltakene som blir realisert. Målrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å bidra til dette er det etablert en styrings-

gruppe som ledes av vegdirektøren. Styringsgruppen har bl.a. ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 som grunnlag for staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune sitt budsjettarbeid. Handlingsprogrammet som rulleres årlig, skal sikre at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3 og fordele tilgjengelige bompenger mellom de tre partene i samarbeidet.

For å ivareta den tverrpolitiske forankringen av pakken, er det også etablert en bred politisk referansegruppe. I 2011 ble det i tillegg opprettet et forhandlingsutvalg som foruten styringsgruppen består av to politikere fra henholdsvis Oslo og Akershus.

Styringsgruppen arbeider med å utvikle et mål- og resultatstyringssystem for Oslopakke 3. Dette systemet skal ligge til grunn for de vurderinger som skal gjøres, og være 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 (GLP) i Oslopakke 3. Det er satt i gang et stort faglig utredningsarbeid som ferdigstilles høsten 2011. Arbeidet gjennomføres som et samarbeid mellom Oslopakke 3-partene og involverte transportetater, og samordnes med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Resultatet fra GLP-arbeidet skal foreligge i tide til rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 våren 2012. Det betyr at styringsgruppens langsiktige prioriteringer vil foreligge før slutføringen av arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Styringsgruppen har i samråd med forhandlingsutvalget og den politiske referansegruppen satt i gang en parallell utredning av finansieringen av Oslopakke 3. Målet er at dette skal gi styringsgruppen og de politiske foraene et bedre grunnlag for å gjøre helhetlige prioriteringer i Oslopakke 3.

### Resultatrapportering 2010

Oslopakke 3 sitt målstyringssystem brukes for første gang i forbindelse resultatrapportering for 2010. Tabellen nedenfor viser nivåene på de ulike indikatorene. Det gjenstår noe arbeid med å sikre at grunnlaget for indikatorene er likt hos alle aktørene. I tillegg gjenstår noe metodisk utvikling for tre indikatorer. Det arbeides videre med dette i 2011.

---

 God framkommelighet for:
 

---

Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet	33,5 km/t
	Rushtidsvarighet	–**
Kollektiv	Reisehastighet i rush for buss og trikk	21,8 km/t
	Punktlighet*	Buss, trikk og T-bane: 53 pst. Tog: 85 pst.
Gang og sykkel	Antall km sammenhengende sykkelvegnett	1,7
	Antall syklende (% endring fra 2009–10)	14 pst.
Større andel av transporten med kollektiv, til fots og på sykkel	Kollektivtrafikk som andel av motorisert transport	31
	Syklende og gående som andel av all transport	28
Redusere drepte og hardt skadde	Antall drepte og hardt skadde på alle transportformer (drepte\hardtskadde)	33/131
Et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem	Gjennomsnittlig avgangsfrekvens pr stasjon/holdeplass (trikk, T-bane og buss)	1,28 pr time
	Tilbudt kapasitet	Buss, T-bane, trikk: 6486 mill. plasskm Tog: 3067 mill. setekm
	Andel av innbyggerne som er fornøyd med kollektivtilbudet (omdømme)	68 pst.
	Brukertilfredshet kollektivreisende	91 pst.
	Andel holdeplasser/stasjoner for buss, trikk og T-bane som er universelt utformet, vektet etter antall påstigende.	20 pst.
Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedskvalitet	Utslipp av klimagasser målt i tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter.	1774
	Antall personer eksponert for NO <sub>2</sub> over nasjonalt mål.	32
	Antall personer eksponert for svevestøv (PM10) over nasjonalt mål.	725
	Antall personer utsatt for støy (over 40dB).	873 (kun veg)
	Trafikkutvikling på hovedveger kontra lokale veier.	–**
	Opplevd kvalitet av by- og tettsted.	–**

\* Punktlighet for buss, trikk og T-bane er definert som mindre enn 3 minutt forsinkelse ved passering Jernbanetorget. For tog er definisjonen mindre enn 4 min forsinkelse ved endestasjonen.

\*\* Metodisk utvikling pågår.

Framkommelighetsmålet er delt opp i tre delmål som igjen har indikatorer under seg. Under delmålet god framkommelighet for personbil og næringstrafikk var gjennomsnittlig hastighet i rush på hovedvegnettet på 33,5 km/t i 2010. Reisehastigheten for kollektivtrafikk i rush var 21,8 km/t, inkludert oppholdstid på holdeplasser. For sykkel var det en økning i antall syklende ved tellepunktene på 14 pst. fra 2009 til 2010.

Under målet om at større andel av transporten skal skje med de miljøvennlige transportformene rapporteres det på to indikatorer. Kollektivtransport som andel av motorisert transport viser at kollektivandelen i 2010 var 31 pst., mot 29 pst. i 2009. Sykkel og gange hadde en andel på 28 pst. av all transport i 2010, det samme som i 2009.

Indikatoren under sikkerhetsmålet viser at det ble drept 33 personer på alle transportformer i Oslo og Akershus i 2010, og 131 personer ble hardt skadet.

Under målet om et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem rapporteres det på fem indikatorer. Det var i gjennomsnitt 1,28 avganger pr. time på hver stasjon/holdeplass for buss, trikk og T-bane i 2010. Det ble tilbudt om lag 6,5 mrd. plasskm på buss, trikk og T-bane og vel 3 mrd. setekm på tog. 68 pst. av befolkningen i Oslo og Akershus var fornøyd eller meget fornøyd med kollektivsystemet, mot 63 pst. i 2009. Brukertilfredsheten er enda høyere. Hele ni av ti som er intervjuet om bord i kollektivmidlene, er fornøyd

eller meget fornøyd med kollektivtilbudet. Andelen holdeplasser og stasjoner for buss, trikk og T-bane som er universelt utformet er 20 pst., vektet etter antall reisende pr. driftsart.

Indikatorene under målet om at Oslopakke 3 skal redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedsutvikling viser at det, i henhold til Statistisk sentralbyrå og Ruter, ble sluppet ut 1 774 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i Oslo og Akershus i 2010. Det var ingen endring i beregnet antall personer eksponert for NO<sub>2</sub> over nasjonalt mål langs riksveg. Det var heller ikke beregnet endringer i antall personer eksponert for svevestøv over nasjonalt mål og kun små endringer i antall personer utsatt for støy fra vegtrafikk over 40 dB.

#### *Bruk av midlene i 2011*

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2011 ble fastsatt gjennom Stortingets og lokale myndigheters budsjettvedtak som i hovedsak fulgte opp styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011–2014 fra mai 2010. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2010–2011) ble det åpnet for at Fjellinjen AS kan låne inntil 0,5 mrd. kr i 2011. Et låneopptak i 2011 er nødvendig for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3. Tabellen nedenfor viser disponering av midlene i Oslopakke 3 i 2011.

	Mill. 2011-kr		
	Saldert budsjett 2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<b>Riksveg</b>			
E6 Vinterbro – Assurtjern			
E16 Sandvika – Wøyen		20	20
E18 Bjørvikaprojektet	142	200	342
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	210	325	535
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund		10	10
E18 Sydhavna		60	60
E6 Alnabruterminal			
Riksveg – programområder, inkl. planlegging	142	274	416
<b>Sum riksveg</b>	494	889	1 383
<b>Lokale vegtiltak og programområder</b>			
Akershus	176	62	238
Oslo	177	115	292
Planlegging Oslo og Akershus		80	80
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	353	257	610

	Mill. 2011-kr		
	Saldert budsjett 2011		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
Store kollektivtiltak			
Akershus – Fornebu		2	2
Akershus – Kolsåsbanen		358	358
Oslo – T-bane		294	294
Sum store kollektivtiltak		654	654
Bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv			
Akershus		273	273
Oslo		343	343
Sum bompenger til drift og mindre investeringer kollektiv		616	616
Sum Oslopakke 3	847	2 416	3 263
Store jernbanetiltak (bygging)			
Lysaker stasjon	91		91
Lysaker – Sandvika	343		343
Sandvika – Asker	15		15
Store jernbanetiltak (planlegging og grunnerverv)			
Oslo S – Ski	366		366
Alnabru containerterminal	11		11
Dobbeltspor Eidsvoll mot Hamar	281		281
ERTMS	96		96
Kolbotn stasjon, ny stasjon	8		8
Jernbaneverkets programområder	117		117
Infrastrukturtiltak for innfasing av nye tog og grunnrute- endring	190		190
Prosjekt Stor-Oslo (Etterstad–Lysaker/Innerstrekningene)	634		634
Sum jernbanetiltak	2 152		2 152
Sum Oslopakke 3 med store jernbanetiltak	2 999	2 416	5 415

Omlag 60 pst. av midlene brukes til kollektivtrafikktiltak (om lag 40 pst. hvis jernbaneinvesteringer holdes utenfor).

En stor del av midlene til riksveg brukes til videreføring av to store, igangsatte prosjekt; E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, jf. Prop. 1 S (2010–2011). Disse prosjektene vil gi bedre framkommelighet, skjerme nærmiljø for støy og luftforurensing og legge til rette for byutvikling. Midlene til programområdene brukes først og fremst til gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer og tiltak som styrker kollektivtransporten.

I Akershus prioriteres i 2011 om lag 360 mill.kr til oppgradering av Kolsåsbanen, noe som

vil gi et betydelig bedret kollektivtilbud i dette området. Midler til fylkesveger disponeres i stor grad til mindre investeringer på programområdene. Kollektivtiltak er høyest prioritert med utbygging av nye kollektivfelt, innfartsparkering og utvikling av kollektivknutepunkter.

Oslo kommune vil etter planen bruke om lag 340 mill. kr til opprusting av T-banen i 2011. Oppgradering av Lambertseterbanen er det største prosjektet i 2011. Oslo kommune har videre satt av midler til videreføring av innsats på programområdene samt lokalt veg- og kollektivnett i forbindelse med riksvegprosjektene i Bjørvika og på Økern.

Bompenger til drift av kollektivtransport og mindre investeringer (Ruter) anvendes i 2011 til bl.a. seksvognstog på flere T-banestrekninger, 7,5 minutters rute på Grorud- og Furusetbanen, buss- og ferjetilbudet i Akershus og mindre oppgraderinger av T-bane og trikketraseer, som samlet sett vil gjøre kollektivtilbudet i regionen mer attraktivt.

Det vil bli brukt nærmere 2,2 mrd. kr til investeringer og fornyelse i jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3-området i 2011. Dobbeltsporet Lysaker – Sandvika ble åpnet for trafikk i begynnelsen av september 2011. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski finansieres over egen budsjettpost. Det gjennomføres nå en konsekvensutredning for prosjektet (KU) som grunnlag for utarbeidelsen av reguleringsplaner. Planarbeidet vil fortsette i 2012. Videre er det satt av midler til grunnverv og planlegging for dobbeltsporutbyggingen mellom Eidsvoll og Hamar, utvidelse av Alnabruterminalen og erfaring med ERTMS. Midler på programområdene skal dekke tiltak som ikke fanges opp av større nyanlegg, herunder inngår nødvendige tiltak for innfasing av NSBs nye tog og innføringen av ny grunnrutemodell for Østlandsområdet i 2014. I Osloprosjektet er det også i 2011 stor aktivitet i fornyelsen av infrastrukturen mellom Lysaker og Etterstad. For å ha mest mulig effektiv prosjektgjennomføring har det vært gjennomført en seksukers stenging av togtrafikken i Oslo. Den ble avsluttet 8. august 2011. Tilsvarende stenging må også varsles sommeren 2012 for å fullføre prosjektet.

#### *Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til Handlingsprogram 2012–2015*

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 2012–2015 ble lagt fram i mai 2011 og fikk bred tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og i Akershus fylkesting i juni 2011.

Styringsgruppens handlingsprogram for 2012–2015 tar utgangspunkt i målene for Oslopakke 3 som definert i St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og det lokale forslaget til Oslopakke 3 fra mai 2006. Forslaget er basert på de fire partenes (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen) handlingsprogrammer (økonomiplaner) for sine deler av transportsystemet. Styringsgruppen har avholdt møter med politisk forhandlingsutvalg

og den politiske referansegruppen om utformingen av handlingsprogrammet.

For handlingsprogramperioden 2012–2015 legger styringsgruppen til grunn 11 mrd. kr (ekskl. jernbane) i disponibel ramme uten ytterligere låneopptak. Dette er basert på planrammen for statlige midler til riksveger i Oslopakke 3 fastsatt ut fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2019. Samlede forventede bompenginntekter i perioden er om lag 8 mrd. 2012-kr. Når det gjelder statlige midler til riksveg i 2014 og 2015, har styringsgruppen lagt til grunn et gjennomsnitt av rammen i perioden 2014–2019 slik den framkommer i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Bidrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er anslått som videreføring av nivå for økt rammetilskudd til veginvesteringer etter overføring av øvrige riksveger i 2010 på bakgrunn av forvaltningsreformen.

Styringsgruppens forslag til prioriteringer for perioden 2013–2015 er i tråd med styringsgruppens tidligere forslag til handlingsprogrammer og innebærer et betydelig finansieringsbehov ut over forventede rammer. Med en forutsetning om gjennomsnittlig bompenginntekter på 2 mrd. kr årlig, er det udekkede finansieringsbehovet for årene 2013–2015 på om lag 3,2 mrd. kr. I tillegg vil det være nødvendig å finansiere tilbakeføring av styringsgruppens forslag om midlertidige omdisponeringer i 2012 på om lag 575 mill. kr. Forutsatt tilbakeføring av forslaget om midlertidig omdisponerte midler i handlingsprogramperioden, vil dette bety at akkumulert gjeld for Oslopakke 3 ved utgangen av 2015 anslås til å utgjøre om lag 5,4 mrd. kr. Dette vil innebære årlige rentekostnader på om lag 250 mill. kr.

Styringsgruppen legger til grunn at de politiske avklaringene om prioritering og finansiering av Oslopakke 3 vil foreligge i tide til rullering av Handlingsprogram 2013–2016 og NTP 2014–2023.

Styringsgruppen foreslår at det brukes 7 mrd. 2012-kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2012–2015. Dette fordeler seg med 5,7 mrd. kr til store prosjekter og 1,3 mrd. kr til programområdene.

I tillegg til E18 Sydhavna og E16 Sandvika – Wøyen som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019, foreslås videreføring av Kolsåsbanen vest for Bekkestua og oppstart av E18 Vestkorridoren og rv 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund).

Styringsgruppen legger til grunn at om lag 630 mill. kr i bompenger pr. år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus.

Akershus fylkeskommune har lagt til grunn at disse midlene skal brukes til høyere frekvens og styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og til et bedre tilbud på Nesoddbåtene. Midlene vil også brukes til gjennomføring av et forenklet takst- og sonesystem. Samferdselsdepartementet har på visse vilkår gitt tilslutning til at det er anledning til å bruke bompenger til et slikt tiltak. I Oslo er det lagt til grunn å prioritere midlene til økt frekvens, økt vognkapasitet og mindre investeringer for trikk og T-bane.

Innsatsen på programområdene skal øke framkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken, bidra til universell utforming, økt trafikksikkerhet og sammenhengende sykkelvegnett. I tillegg settes det av midler til mindre utbedringer og ulike miljøtiltak. Dette er tiltak som er tenkt satt inn på strekninger med spesielle problemer, og som vil gi stor nytte.

Bussen er det transportmiddelet i Oslo og Akershus som har flest trafikanter. Styrket buss-trafikk gjennom økt frekvens, kollektivfelt og annen prioritering for økt framkommelighet samt tiltak for økt tilgjengelighet er derfor også viktige deler av kollektivtrafikksatsingen i Oslopakke 3. For reiser i Akershus og over bygrensa er jernbanen det viktigste skinnegående transportmiddelet, mens T-bane er viktigst for reiser internt i Oslo. Sammen danner de ryggraden i kollektivtilbudet for Oslo og Akershus.

Jernbaneverkets utbygging i Oslo-området er viktig for å oppnå målene i Oslopakke 3 om god mobilitet og redusert støy, lokal forurensing og klimagassutslipp. Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i tillegg til økt punktlighet og redusert reisetid, gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høyere frekvens i Oslo-området. I perioden 2012–2015 har styringsgruppen lagt til grunn at det gjennomføres plattformforlengelser og tiltak for tilstrekkelig hensettingskapasitet for innfasing av NSBs nye Flirt-tog. For planlagt grunnruteendring skal også vendekapasiteten økes flere steder, og det skal bygges nytt vendeanlegg på Høvik. Styringsgruppen forutsetter også at strekningen mellom Lysaker og Etterstad, inkl. Oslotunnelen, blir fullstendig modernisert. Jernbaneverkets programområder er også viktige for gjennomføring av andre prioriterte tiltak. Videre arbeid med, nytt dobbeltspor Oslo – Ski og utvidelse av terminalkapasiteten på Alnabru er også viktige elementer i Jernbaneverkets satsing framover.

#### *Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til bruk av midler i 2012*

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2012 fikk enstemmig tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og i Akershus fylkesting. Forventede bompenginntekter i 2012 er i underkant av 2 mrd. 2012-kr. I tillegg er det lagt til grunn 388 mill. kr i statlige midler og 284 mill. kr fra Oslo og Akershus.

For å sikre rasjonell framdrift for store pågående prosjekt, samt videreføring av satsingen på drift av kollektivtransporten og på programområdene, har styringsgruppen anslått et merbehov på nesten 600 mill. kr i 2012. For å unngå ytterligere låneopptak ut over det som tidligere er bevilget for 2010 og 2011, totalt 1,6 mrd. kroner, foreslår styringsgruppen at det for 2012 gjøres midlertidige omdisponeringer av om lag 575 mill. kr av tidligere tildelte bompenger, samt statlige og lokale midler. Dette er midler som senere må tilbakeføres til de tiltakene som de opprinnelig ble tildelt til, dersom en ikke finner grunnlag for permanente omdisponeringer.

I påvente av avklaringene i 2011/2012 om de langsiktige prioriteringene innenfor Oslopakke 3, inklusive videre finansiering, og den samtidige innføringen av porteføljestylingssystemet, ønsker styringsgruppen å opprettholde et nivå på aktiviteten i 2012 som sikrer rasjonell anleggsdrift av pågående prosjekter og som muliggjør oppstart av prosjektene rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus og T-banestrekningen Lørensvingen i Oslo. Dette mener styringsgruppen kan gjennomføres uten nytt låneopptak i 2012, men gjennom midlertidige omdisponeringer av tidligere tildelte midler og ubrukt låneramme.

Etter styringsgruppens vurdering er det et behov for midlertidig omdisponering av om lag 575 mill. kr i 2012. Ved inngangen til 2011 ble det overført om lag 1,1 mrd. kr fra 2010 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger, inkl. låneopptak, om lag 740 mill. kr. Etter en overordnet vurdering av bruken av midler i 2011 og 2012, mener styringsgruppen at det er mulig å omdisponere de midlene det er behov for. Sannsynligheten for at det blir et vesentlig høyere aktivitetsnivå i 2011 og 2012 enn i 2010, slik at det ikke blir mulig å omdisponere så mye midler, vurderes som liten. Samtidig vil styringsgruppen legge til rette for at det blir mulig å omgjøre denne vurderingen våren 2012, når kunnskapen om framdriften på prosjektene er bedre. Styringsgruppen foreslår derfor at anleggsstart på rv 22 Lillestrøm – Fetsund og prosjektet Lørensvingen på T-banen skjer høsten



2012. Styringsgruppen mener at det vil være mulig å utsette oppstart av disse prosjektene hvis det blir mindre midler tilgjengelige for midlertidig omdisponering. Etter styringsgruppens vurdering vil den endelige vurderingen kunne skje i tilknytning til Revidert nasjonalbudsjett 2012.

Styringsgruppen mener at det er mulig å opprettholde rasjonell anleggsdrift for pågående prosjekter uten ytterligere låneopptak. Styringsgruppen sier videre at en eventuell oppstart av rv 22 Lillestrøm – Fetsund og prosjektet Lørensvingen på T-banen sannsynligvis kreve låneopptak etter 2012 dersom dagens finansieringsløsning ikke endres. Styringsgruppen legger til grunn at den politiske behandlingen av «Oslopakke 3 – grunnlag for langsiktige prioriteringer» (GLP) og en finansieringsløsning vil foreligge våren 2012, slik at det også bli mulig å vurdere den videre finansieringen av rv 22 og Lørensvingen sammen med øvrige prosjekter i Oslopakke 3 våren 2012, før framlegging av RNB 2012.

Med dette opplegget mener styringsgruppen at det legges til rette for rasjonell anleggsdrift av pågående prosjekter og oppstart av rv 22 og Lørensvingen i 2012, samtidig som det er en slik fleksibilitet i forslaget at det er mulig å omgjøre opplegget når vi har bedre kunnskap om framdriften i pågående prosjekter og når GLP-arbeidet er avsluttet.

Av St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 framgår også at det framtidige transportsystemet i Osloregionen skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og lokal miljøkvalitet. I 2012 foreslår styringsgruppen at en betydelig del av midlene til riksveg brukes til videreføring av igangsatte prosjekter som E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, som bidrar til byutvikling, bedret framkommelighet og bedre lokal miljøkvalitet.

Styringsgruppen foreslår midler til oppstart av E18 Sydhavna. Forutsatt at det foreligger tilstrekkelige avklaringer knyttet til håndtering av bebyggelsen i Kongshavnområdet, legges det opp til anleggsstart i oktober 2012. Styringsgruppen foreslår planleggingsmidler til E16 Sandvika – Wøyen, og midler til prosjektering og en eventuell oppstart av rv 22 Lillestrøm – Fetsund.

Forslaget om bruk av midler til programområdene i 2012 er i tråd med foreslått nivå fra Handlingsprogram 2011–2014 og anvendes til tiltak innenfor gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet, mindre utbedringer og kollektivtiltak på veg.

I Akershus fortsetter arbeidet med å totalfornye Kolsåsbanen. Strekningen fram til Bekkestua åpnet i august 2011. I 2012 vil arbeidet videreføres

vestover. Blant annet planlegges gjenåpning av Gjøannes stasjon med stor innfartsparkering høsten 2012. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for strekningen videre fra Gjøannes til Avløs. Ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) ble gjennomført våren 2011. Styrings- og kostnadsramme for prosjektet er etter KS2 fastsatt til henholdsvis 386 mill. 2011-kr og 423 mill. 2011-kr. Omregnet til 2012-prisnivå er styrings- og kostnadsrammen 395 mill. 2012-kr og 433 mill. 2012-kr. Planlagt byggestart for denne delstrekningen er tidlig i 2012 med åpning for trafikk andre halvår 2013. Reguleringsplan for siste del av Kolsåsbanen er under arbeid og forventes godkjent høsten 2011. Planlagt byggestart er tidlig i 2013 og åpning for trafikk helt fram til Kolsås høsten 2014.

I Oslo prioriteres oppgradering og videreutvikling av T-baneinfrastrukturen. Som omtalt tidligere foreslår styringsgruppen oppstart av Lørensvingen i 2012 og ferdigstilling i 2015. Prosjektet vil gjøre det mulig å reise direkte fra Grorudbanen til Ringbanen og vil knytte et viktig byutviklingsområde til T-banenettet. Dette gjør det mulig å doble frekvensen på Østensjøbanen uten økt belastning av fellestunnelen. Det er forventet godkjent reguleringsplan høsten 2011. Kostnadsanslaget er på om lag 1 mrd. kr. Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt, med beregnet netto nytte pr. budsjettkrone på +1.

Arbeidet med oppgradering av Lambertseterbanen og andre deler av T-banesystemet videreføres. Bompenger til driftstiltak for kollektivtransport skal anvendes i tråd med vilkår som er stilt ved Stortingets behandling av endringen av vegloven § 27 i 2008, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) og Innst. O. nr. 26 (2007–2008). Et system med bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk vil kunne føre til en overføring av persontransport fra personbil til kollektive transportmidler.

Driftsmidler til kollektivtransporten i Oslo og Akershus gjennom Oslopakke 3 videreføres på samme realnivå som i 2011 med en ramme på 630 mill. 2012-kr. Dette tilsvarer om lag 32 pst. av disponible bompenger. I 2012 anvendes midlene til å styrke kollektivtilbudet og økte attraktiviteten gjennom bl.a. økt frekvens og lengre tog på flere T-banestrekninger. Det er vurdert slik at tiltakene oppfyller kravene i Ot.prp. nr. 15 (2007–2008). Bompenger til drift og mindre investeringer i kollektivtrafikk kommer i tillegg til tjenestekjøp/tilskudd til Ruter AS fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, som for 2011 er om lag henholdsvis 0,5 og 1,4 mrd. 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 økonomiplaner for 2012–2015 i desember 2011.

For 2012 er det foreslått om lag 2,6 mrd. kr til investeringer og fornyelse i jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3-området. Midler til nyanlegg er foreslått brukt til anleggsstart av nytt dobbeltspor fra Eidsvoll mot Hamar og til planlegging av ERTMS på prøvestrekningen Østfoldbanen østre linje. Også planleggingen av nytt dobbeltspor Oslo – Ski, herunder ny Ski stasjon vil videreføres i 2012. Av 238 mill. kr på programområdene er det satt av en stor andel til stasjonsoppgraderinger for å sikre at sikkerhetsforskriften innfris. Fornyelse av strekningen Skøyen – Etterstad (Osloprosjektet) vil bli videreført i 2012. I tillegg vil det arbeides med mange tiltak som er nødvendige for å innfase nye tog og legge til rette for et bedre rute-tilbud med økt frekvens og jevnere fordeling av togavgangene.

#### *Samferdselsdepartementets vurdering*

Samferdselsdepartementet har merket seg forslaget fra styringsgruppen for Oslopakke 3 om bruk av midler i 2012.

Samferdselsdepartementet stiller seg positiv til styringsgruppens arbeid med å utvikle et system for mål- og resultatstyring som omtalt foran. Departementet vil i tillegg påpeke at målstrukturen må tilpasses slik at hovedmålet for Oslopakke 3 framgår. Hovedmålet er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. I tråd med omtalen i St.meld. nr. 17 (2008–2009) forutsetter staten at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak.

Sentrale føringer for styring og gjennomføring av Oslopakke 3 ble omtalt i Prop. 1 S (2010–2011) og lagt til grunn ved Stortingets behandling. Samferdselsdepartementet mener det ikke kan tas stilling til nye prosjekter i styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til handlingsprogrammet for 2012–2015 før det er etablert et opplegg for porteføljestyring med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer, kriterier for prioritering av tiltak, samt en finansieringsplan for Oslopakke 3.

Det er behov for god økonomisk styring av pakken og prioriteringer må skje innen disponible økonomiske rammer. Statlige bidrag i Oslopakke 3 vil bli fremmet over statsbudsjettet på vanlig

måte. Forskuttering av bompenger gjennom lånefinansiering må søkes begrenset i størst mulig grad. På denne bakgrunn legger ikke Samferdselsdepartementet opp til at Stortinget skal ta konkret stilling til oppstart av nye store prosjekter på nåværende tidspunkt.

Det er ennå ikke vedtatt reguleringsplan for prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund. En oppstart av dette prosjektet vil kreve låneopptak etter 2012. Det innebærer at finansieringen etter 2012 ikke er avklart. Departementet vil kunne komme tilbake til Stortinget med en sak om oppstart av rv 22 Lillestrøm – Fetsund når det foreligger planavklaring og nødvendige spørsmål knyttet til finansiering og prioritering av prosjektet er tilstrekkelig avklart av styringsgruppen, jf. de allerede omtalte forutsetningene.

Oppstart av T-banestrekningen Lørensvingen vil også kreve låneopptak etter 2012. Heller ikke for dette prosjektet er finansieringen avklart for 2012. Det er derfor ikke forutsatt midler til T-banestrekningen Lørensvingen i budsjettet for 2012.

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

Etter at styringsgruppen for Oslopakke 3 hadde lagt fram sitt forslag, har Statens vegvesen orientert om kostnadsøkninger på E18 Bjørvikaprojektet. Samferdselsdepartementet foreslår at dette merbehovet i 2012 dekkes av statlige midler. Den statlige rammen til E18 Bjørvikaprojektet er derfor økt med om lag 280 mill. kr i forhold til styringsgruppens forslag, jf. omtale under korridor 3. Statens vegvesen har meldt fra at det har blitt forsinkelser i prosjektet E18 Sydhavna. Tildelingen til prosjektet er derfor endret i forhold til styringsgruppens forslag.

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

Tabellen nedenfor viser forslag til bevilgning i Oslopakke 3 samt statsmidler til investering i jernbane i 2012

	Budsjett 2012		Mill. 2012-kr
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	I alt
<b>Riksveg:</b>			
E16 Sandvika – Wøyen		25	25
E18 Bjørvikaprojektet	330	290	620
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	80	205	285
E18 Sydhavna	15	40	55
E18 Vestkorridor		50	50
Riksveg – programområder, inkl. planlegging	218	115	333
<b>Sum riksveg</b>	<b>643</b>	<b>725</b>	<b>1 368</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder:</b>			
Akershus	203	50	253
Oslo	181	50	231
Planlegging Oslo og Akershus		40	40
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>394</b>	<b>140</b>	<b>534</b>
<b>Store kollektivtiltak:</b>			
Akershus – Fornebu		8	8
Akershus – Kolsåsbanen		210	210
Oslo – T-bane og trikk		187	187
<b>Sum store kollektivtiltak</b>		<b>405</b>	<b>405</b>
<b>Bompenger til drift og småinv. kollektiv:</b>			
Akershus		279	279
Oslo		351	351
<b>Sum drift og småinvesteringer kollektiv</b>		<b>630</b>	<b>630</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>1 037</b>	<b>1 900</b>	<b>2 937</b>
<b>Jernbanetiltak i Oslopakke 3-området:</b>			
Nyanlegg (inkl. Oslo–Ski)	454		454
Programområder jernbane	238		238
Tilrettelegging for nye tog og ny grunnrute	848		848
Osloprosjektet/fornyelse Oslo	570		570
Fellesprosjektet Langset – Kleverud på Dovrebanen/E6	514		514
<b>Sum jernbanetiltak i Oslo og Akershus</b>	<b>2 624</b>		<b>2 624</b>
<b>Sum Oslopakke 3 med jernbanetiltak</b>	<b>3 147</b>	<b>1 900</b>	<b>5 047</b>

### Miljøpakke Trondheim

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

Trinn 1 har en samlet økonomisk ramme på om lag 5,2 mrd. kr, hvorav om lag 4,2 mrd. kr er forutsatt finansiert med bompenger. Det er lagt til grunn om lag 700 mill. kr i statlige midler til tiltak på riksvegnettet, hvorav om lag 200 mill. kr i perioden 2010–2013. Sør-Trøndelag fylkeskommune har fattet vedtak om et årlig bidrag på 40 mill. kr, mens Trondheim kommune har vedtatt et årlig bidrag på 10 mill. kr. Det er også inngått en 4-årig avtale mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunen/kommunen for årene 2009–2013 innenfor belønningsordningen for bedring av kollektivtransport og mindre bilbruk. Forutsatt bidrag på 370 mill. kr kommer i tillegg til Miljøpakkens midler. Tiltakene i pakken ses imidlertid i sammenheng med bruk av belønningsmidlene.

Miljøpakken inneholder en rekke tiltak som blant annet har som mål å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene med 20 pst. innen 2018, øke andelen som reiser med miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektivtransport) og redusere reisene med privatbil. For å nå disse målene blir det satset på en rekke ulike tiltak. Det er prioritert å videreføre

utbyggingen av hovedvegnettet som blant annet skal avlaste vegnettet i de sentrale byområdene. I første omgang legges det opp til utbygging av E6 på strekningen Sentervegen – Tonstad og rv 706 på strekningen Dortealyst – Stavne. I tillegg er det lagt opp til å bygge flere lokale tilknytningsveger. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak, utbygging av hovedruter for sykkeltrafikk, trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Trondheim kommune vil også videreføre en areal- og parkeringspolitikk som har som mål å redusere transportbehovet.

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

#### Bruk av midler i 2010

Bruken av midler i 2010 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 127 S (2009–2010) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Tabellen under viser prioriteringene for 2010.

	Mill. 2010-kr		
	Budsjett 2010 <sup>1</sup>		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annet	
<b>Riksveg:</b>			
E6 Sentervegen – Tonstad		40	40
Gang- og sykkelveger	10	22	32
Trafiksikkerhetstiltak		5	5
Miljø- og servicetiltak		18	18
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	13	26	39
Planlegging	3	15	18
<b>Sum riksveg</b>	<b>26</b>	<b>126</b>	<b>152</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder:</b>			
Fylkesveg	40	7	47
Kommunal veg	10	17	27
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>50</b>	<b>24</b>	<b>74</b>
<b>Sum Miljøpakke Trondheim</b>	<b>76</b>	<b>150</b>	<b>226</b>
<b>Belønningsmidler</b>	<b>95</b>		<b>95</b>

<sup>1</sup> I tillegg kommer bompenger til etablering av innkrevningssystemet.

Bruken av midler i 2010 har vært preget av at Miljøpakken har vært i en oppstartsfase. En vesentlig del av midlene ble derfor overført til 2011.

#### Bruk av midler i 2011

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

	Budsjett 2011		Mill. 2011-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<b>Riksveg:</b>			
E6 Sentervegen – Tonstad		100	100
Rv 706 Dortealyst – Stavne		60 <sup>1</sup>	60
Gang- og sykkelveger	10	21	31
Trafikksikkerhetstiltak	1	5	6
Miljø- og servicetiltak	9	5	14
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	21		21
Planlegging	4	10	14
<b>Sum riksveg</b>	<b>45</b>	<b>201</b>	<b>246</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder:</b>			
Fylkesveg	40	– <sup>2</sup>	40
Kommunal veg	10	– <sup>2</sup>	10
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>50</b>	<b>59<sup>2</sup></b>	<b>109</b>
<b>Sum Miljøpakke Trondheim</b>	<b>95</b>	<b>260</b>	<b>355</b>
<b>Belønningsmidler</b>	<b>105</b>		<b>105</b>

<sup>1</sup> Jf. Prop. 119 S (2010–2011).

<sup>2</sup> Forutsatte bompenger til tiltak på fylkesveg og kommunal veg er ikke endelig fordelt.

En stor andel av bompengene benyttes til de store vegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne. På lokalvegnettet fullføres utbyggingen i Forsøkslia på delstrekningen Kystadlia – Byåsvegen. I tillegg er det forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, blant annet for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak i Trondheim sentrum. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak, blant annet innfø-

ring av sanntidssystem på en rekke holdeplasser, samt signalprioritering for kollektivtrafikken.

#### Foreslått bruk av midler i 2012

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2012 ble vedtatt i Trondheim kommune 16. juni 2011 og i Sør-Trøndelag fylkeskommune 21. juni 2011. Tabellen nedenfor viser forslaget til disponering av midlene.

	Forslag 2012		Mill. 2012-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<b>Riksveg:</b>			
E6 Sentervegen – Tonstad		95	95
Rv 706 Dortealyst – Stavne		109	109
Gang- og sykkelveger	15	16	31
Trafikksikkerhetstiltak	10	5	15
Miljø- og servicetiltak	4	11	15
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	27		27
Planlegging	3	15	18
<b>Sum riksveg</b>	<b>59</b>	<b>251</b>	<b>310</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder:</b>			
Fylkesveg	41	- <sup>1</sup>	41
Kommunal veg	10	- <sup>1</sup>	10
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>51</b>	<b>-<sup>1</sup></b>	<b>51</b>
<b>Sum Miljøpakke Trondheim</b>	<b>110</b>	<b>251</b>	<b>361</b>
<b>Belønningsmidler</b>	<b>110</b>		<b>110</b>

<sup>1</sup> Forutsatte bompenger er i tabellen ført på riksveg, men dekker også tiltak på fylkesveg og kommunal veg.

Både statlige, fylkeskommunale og kommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder. Det foreligger ikke endelig avklaring av fordelingen av forutsatte bompenger til tiltak innenfor programområdene. Belønningsmidlene skal benyttes til bedring av kollektivtilbudet, og bruken er delvis fastlagt i den fireårige avtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Samferdselsdepartementet.

Riksvegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne videreføres med bompenger i 2012. I tillegg er det forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, blant annet for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Videre prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak med hovedvekt på skolevegtiltak. Det prioriteres også midler til støyskjerming. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak, blant annet etablering av et nytt knutepunkt samt en rekke mindre tiltak med sikte på universell utforming av holdeplasser.

#### *Virkinger av Miljøpakken*

Første halvår 2008 var det en reduksjon i kollektivtrafikken på et par prosent sammenlignet med året før. Etter åpning av flere kollektivfelt ble dette snudd til en vekst på 5–6 pst. høsten 2008. Denne veksten fortsatte inn i 2009. I 2010 var det en bety-

delig vekst i kollektivtrafikken (8 pst). I de tre første månedene før bomstasjonene åpnet, var veksten 4 pst. sammenlignet med året før (både i Trondheim og til/fra nabokommunene). Etter at bomstasjonene åpnet var veksten samlet sett for Trondheim og omegn på om lag 10 pst. Inn og ut av byen var veksten enda høyere, om lag 13 pst.

I januar 2011 ble månedskorttakstene satt ned fra 685 kr til 585 kr. Samtidig ble det innført utvidet bytakst. Dette betyr at de fleste i de nærmeste nabokommunene (innenfor 20 km) kan reise til Trondheim for samme pris som internt i byen. Dette tiltaket har vært viktig for å balansere de ulempene som innbyggerne i nabokommunene opplever gjennom etablering av bomsnitt nær kommunegrensene. Bilister får dermed et mer attraktivt reisealternativ. Kollektivtrafikken til/fra nabokommunene (innenfor det utvidede takstområdet) har økt med om lag 27 pst. fra januar til juli 2011.

#### **Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø**

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 107,2 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 5 mill. kr i bompenger.

De statlige midlene er prioritert til tiltak innenfor programområdene, både mindre utbedringer, kollektivtrafikktiltak, bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til rehabilitering av bruer på E6 ved Sandesund øst og til rehabilitering av E6 Brynstunnen. Videre prioriteres midler til fullfinansiering av undergang ved Remmen på rv 21 og til kollektivfelt på E6 mellom Sandstuveien og Ryen (inngående trafikk).

### Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

#### E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 437,0 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 155 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler og bompenger til videreføring av prosjek-

tet Melleby – Momarken i Østfold og til byggingen av ny adkomst til Sydhavna i Oslo. Det er satt av midler til statlig refusjon til bompengeselskapet for prosjektet Krosby – Knapstad i Østfold.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger. Det settes også av midler til bl.a. kollektivtrafikktiltak og midler til planlegging. Det legges bl.a. opp til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveger langs E18 mellom Nygårds-krysset og Vinterbro i Akershus og mellom Fiskevollbukta og Ulvøya bru i Oslo. Det legges videre opp til å starte byggingen av gang- og sykkelveg langs E18 fra Hvervenbukta til Oppegård grense. Innenfor rammen til planlegging er det bl.a. forutsatt midler til å videreføre planleggingen av E18 på strekningen Retvedt – Vinterbro.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E18	Melleby – Momarken	1 014	937	380	505
E18	Sydhavna	545	496	55	358

#### E18 Melleby – Momarken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, Prop. 1 S (2010–2011), side 92, og Prop. 131 S (2010–2011).

Strekningen Melleby – Momarken er 8,3 km lang og ligger i Eidsberg kommune. Strekningen har flere kryss og avkjørsler. Det er lokalisert boliger helt inntil vegen. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer i dag mellom 7 000 og 8 000 kjøretøy.

På den om lag 6 km lange strekningen østover fra Momarken til Hærland er det planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland skal det bygges en om lag 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekningen fram til Melleby skal bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen. Videre er det planlagt to planskilte kryss på strekningen, ett i kryss med fv 123 ved Homstvedt og ett i kryss med fv 22 ved Laugslet. Utbyggingen vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold langs vegen, samt føre til en mer ensartet standard på E18 gjennom Østfold.

Det legges opp til anleggsstart i oktober 2011. Dette er tidligere enn forutsatt i Prop. 131 S (2010–2011). Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### E18 Sydhavna

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 218–219, Prop. 1 S (2010–2011), side 92–93, og Prop. 119 S (2010–2011), side 3. 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. Prosjektet vil føre til inngrep i Ekebergskråningen som er visuelt viktig og har et stort biologisk mangfold. Imidlertid unngås inngrep i et relativt nylig vedtatt landskapsvernområde. En del verneverdig bebyggelse i Kongs-havnområdet blir flyttet.

På grunn av manglende avklaring fra Oslo kommune om den verneverdige bebyggelsen i Kongshavnområdet skal rives eller demonteres og oppføres på nytt, samt finansieringen av dette, legges det nå opp til anleggsstart høsten 2012, mot tidligere forutsatt i desember 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet gjennom Oslopakke 3.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 75,5 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 603 mill. kr i bompenger.

Det legges opp til å videreføre prosjektet rv 2 Kongsvinger – Slomarka med bompenger. De statlige midlene til ruta er i sin helhet prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å fullføre arbeidene på rv 2 mellom Lier og Magnormoen i Hedmark og på rv 35 mellom Knivedalen og Verp i Buskerud. I tillegg legges det bl.a. opp til å starte arbeidene på rv 35 mellom Åmot og Vikersund i Buskerud.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
Rv 2	Kongsvinger – Slomarka	1 867	1 748	600	1 066

*Rv 2 Kongsvinger – Slomarka*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219, Prop. 1 S (2010–2011), side 93, og Prop. 104 S (2010–2011).

Strekningen fra Kurudsand i Kongsvinger til Slomarka i Sør-Odal er om lag 16,5 km lang. Ny veg blir bygd langs fv 175 (riksveg før 2010) og krysser Glomma med ny bru. Ny veg gjennom Sør-Odal blir bygd langs nåværende rv 2 nord for Glomma. I tillegg inngår bl.a. bygging av tre plan-skilte kryss og en omfattende omlegging av fylkesveger, kommunale veger og private adkomstveger. Vegen skal bygges som firefelts veg med vegbredde 16,5 m og midtrekkverk.

Anleggsarbeidene startet opp i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Midlene i 2012 forutsettes i sin helhet 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 672,6 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med til sammen 1 183 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det legges opp til å videreføre prosjektene E18 Gulli – Langåker, E18 Sky – Langangen og rv 510

Solasplitten. Videre foreslås midler til fullføring av prosjektet E39 Stangeland – Sandved, inkl. midler til statlig refusjon til Sandnes kommune. Det er også satt av midler til restarbeider på prosjektet E39 Fardal – Osestad. Videre er det satt av statlige midler til å dekke kostnader til avslutning av prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand. Dette er midler som ikke dekkes av OPS-kontrakten. Hele prosjektet ble åpnet for trafikk i 2009. Det er lagt til grunn bompenger til forberedelser til anleggsstart på E18 Vestkorridoren i Akershus og E18 Bommestad – Sky i Vestfold.

I tillegg legges det opp til en satsing på tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer, samt midler til planlegging. Innenfor trafikksikkerhetstiltak videreføres bl.a. byggingen av midtrekkverk på E18 på strekningen Temse – Bie – Frivold i Aust-Agder og utbedringen av E39 ved Helleland jernbanebru i Rogaland. Det er forutsatt midler til ombygging av Rønholtkrysset på E18 i Telemark og til bygging av midtrekkverk på E39 ved Flekkefjord i Vest-Agder. Det er også forutsatt midler til å starte byggingen av midtrekkverk på E39 mellom Rosseland og Storenes bru i Vest-Agder og på rv 23 i Buskerud. Videre er det satt av midler til å videreføre arbeidet med veglys på E39 på delstrekningen mellom Vest-Agder grense og Krossmoen i Rogaland. Innenfor mindre utbedringer prioriteres flere tunneler og utbedringer ved Moss ferjekai på rv 19. Det er lagt til



grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene i Oslo og Akershus og bompenger fra Aust-Agderpakka til gang- og sykkelveg mellom Tvedestrand og Lillevåje på E18.

Arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet i Oslo videreføres i 2012. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E18	Gulli – Langåker	2 762	2 633	600	1 473
E18	Sky – Langangen	2 007	1 904	450	102
E39	Fardal – Osestad <sup>1</sup>	480	318	65	4
Rv 510	Solasplitten	557	535	150	3
E18	Bjørvikaprojektet	6 956	6 624	620	570

<sup>1</sup> Kostnadsrammen omfatter hele strekningen Vigeland – Osestad.

#### *E18 Gulli – Langåker*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 222, og Prop. 1 S (2010–2011), side 94. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg, jf. Prop. 56 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med 26 m vegbredde over en strekning på 25,5 km i Tønsberg, Stokke og Sandefjord kommuner. Eksisterende veg skal rehabiliteres og gjøres om til nordgående kjørebane, mens det skal bygges ny sørgående kjørebane. I prosjektet inngår også bygging av 7 toplanskryss, bygging av 10 km gang- og sykkelveg langs Raveien, samt flere trafikksikkerhetstiltak.

Anleggsarbeidene startet opp i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Midlene i 2012 forutsettes i sin helhet 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 (2010–2011), side 94. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 60 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9,5 km firefelts veg i Larvik og Porsgrunn kommuner, nord for dagens E18. Prosjektet vil føre til en innkorting av E18 med om lag 0,8 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2012. Av

foreslåtte midler i 2012 forutsettes 270 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E39 Vigeland – Osestad, strekningen Fardal – Osestad*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221, og Prop. 1 S (2010–2011), side 89.

På den om lag 3,9 km lange delstrekningen Fardal – Udland bygges ny tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. I hver ende av delstrekningen skal det bygges kryss med tilknytning til eksisterende veg. På delstrekningene Vigeland – Fardal og Udland – Osestad var det opprinnelig forutsatt å gjennomføre utbedringstiltak tilpasset kostnadsoverslaget for prosjektet. Det vil likevel ikke bli gjennomført utbedringstiltak mellom Vigeland og Fardal, og det legges opp til å etablere en enkel løsning for tilkobling mellom eksisterende og ny veg på Fardal. Etter ønske fra Lindesnes kommune er det utarbeidet kommunedelplan for å avklare framtidig veglinje på strekningen Vigeland – Fardal. Reguleringsplan er under utarbeidelse.

Anleggsarbeidene startet i november 2009, og strekningen åpnes for trafikk i november 2011. Midlene i 2012 vil gå til legging av slitelag og sluttoppjør, samt til asfaltering av eksisterende E18.

#### *E39 Eiganestunnelen*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene nord for sentrum, inkl. en 3,7 km lang tunnel. Det er en forutsetning for byggingen av rv

13 Ryfylkesambandet (Ryfast) at deler av Eiganes-tunnelen blir bygd.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for forlengelse av Nord-Jærenpakken, der finansieringen av Eiganestunnelen inngår. Ekstern kvalitets-sikring (KS2) er startet opp. Regjeringen vil først ta stilling til prosjektet etter at den eksterne kvalitets-sikringen er gjennomført.

#### *Rv 510 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 (2010–2011), side 95. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99) og St.prp. nr. 58 (2008–2009), og finansieres med bompenger og lokale tilskudd.

Solasplitten har en lengde på om lag 4 km og bygges som tofelts veg med midtrekkverk. Prosjektet inngår i en ny veglenke mellom E39, Stavanger lufthavn Sola og stamnetthavnen i Risavika og er tilrettelagt for senere utbygging til firefelts veg. Prosjektet omfatter også omlegging av lokalvegnettet med bl.a. bygging av gang- og sykkelveger. I øst knyttes prosjektet til E39 via eksisterende toplanskryss ved Forus nord (Solasplittkrysset), og i vest til eksisterende vegnett ved Sømmevågen øst, med etablering av nytt toplanskryss. Nye ramper mot E39 samt toplanskryss ved Næringsveien og Norstone bygges med tilskudd fra lokalt næringsliv.

Etter åpningen av prosjektet Solasplitten er det planlagt ytterligere en bomstasjon på den nye vegen som del av Nord-Jærenpakken. Samtidig er det planlagt å flytte bomstasjonen i Åsenveien en kort strekning.

Anleggsarbeidene startet i august 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2012. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 28 mill. kr finansiert ved tilskudd fra Sandnes kommune. Øvrige midler forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E18 Bjørvikaprojektet*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221–222, St.prp. nr. 50 (2004–2005) og Prop. 1 S (2010–2011), side 61 og side 95–96. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Første etappe omfatter ny E18 i en om lag 1 200 m lang tunnel under Bjørvika og Bispevika (mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen), hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det

bygges kryss ved Havneleret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Nordenga bru (Østre tangent), i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt lokalt vegsystem i området.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet i 2010. Nordenga bru ble åpnet i august 2011.

Andre etappe omfatter nye gater i Bjørvika som vil bli riksveger; Kong Håkon Vs gate, Dronning Eufemias gate og deler av Langkaigata. I tillegg omfatter etappe 2 ombygging av deler av Nylandsveien bru og ombygginger i Prinsens gate og Strandgata. Anleggsstart for andre etappe er høsten 2011.

Hele prosjektet vil etter planen stå ferdig i 2014/2015 mot tidligere forutsatt i 2013/2014.

Det er varslet nye kostnadsøkninger på til sammen 600 mill. kr sammenliknet med Prop. 1 S (2010–2011). Årsaken er økte krav til behandling av forurensede masser og at kryssingen av jernbanesporet, samt grunnforholdene i Dronning Eufemias gate, har vist seg mer kompliserte enn tidligere lagt til grunn. Videre har kostnadene til utforming, materialbruk og beplantning vært undervurdert. Kostnadsøkningen er anslått til om lag 1 070 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme og om lag 240 mill. kr i forhold til fastsatt kostnadsramme. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en ny styringsramme på 6 475 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 6 800 mill. 2011-kr.

Prosjektet finansieres over post 35. Merbeholdet i 2012 er foreslått dekket av statlige midler. Det foreslås derfor bevilget 330 mill. kr i 2012 over statsbudsjettet. I tillegg er det lagt til grunn 290 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3. Det var tidligere lagt til grunn at statens forpliktelser ville være oppfylt gjennom tildelte midler i 2011, men på grunn av kostnadsøkningene er det behov for statlige midler også etter 2011.

### **Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim**

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 761,9 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 56 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre utbyggingen av E39 over Stord i Hordaland med statlige midler og bompenger. I tillegg

legges det opp til å videreføre prosjektene E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland, E39 Torvund – Teigen og E39 Anda ferjekai i Sogn og Fjordane, samt E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Det foreslås også midler til E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane. Videre foreslås statlige midler til videre planlegging/prosjektering samt andre forberedelser med sikte på anleggstart i 2013 på prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland samt deler av strekningen E39 Vadheim – Sande – Førde i Sogn og Fjordane.

Ombygging av Nyborgkrysset på E39 i Bergen finansieres med tilskudd og forskudd fra lokalt næringsliv som del av etableringen av et nytt varehus. Ombyggingen av krysset startet opp i juni 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2012. Aktiviteten i 2012 finansieres med midler som er tildelt tidligere.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Det settes bl.a. av midler til rehabilitering av Fløyfjellstunnelen på E39 i Bergen og Lotetunnelen på E39 i Sogn og Fjordane, samt til å videreføre ombyggingen av Festøy ferjekai i Møre og Romsdal. Trafikksikkerhetsmidlene foreslås

benyttet til bl.a. omlegging av kryss ved Vabakken på E39 i Hordaland og første etappe i ombyggingen av Susortkrysset på E39 i Rogaland.

I tillegg legges det til grunn anleggstart på byggingen av dobbeltsidig kollektivfelt på en om lag 900 m lang strekning av rv 555 mellom Breivikskiftet og Drotningsvik i Bergen. Utbyggingen finansieres med forskudd fra Hordaland fylkeskommune.

Utredningsprosjektet Ferjefri E39 dekker hele strekningen fra Kristiansand til Trondheim. Prosjektet skal belyse flere temaer: potensielle effekter ferjefri E39 vil kunne få for næringsliv og tilhørende bo- og arbeidsregioner, teknologiske løsninger for fjordkryssinger, hvordan de ulike anleggene for kryssingene skal utnyttes for å utvinne kraft fra strøm, bølger eller vind samt gjennomføringsstrategier og kontraktsformer. Det er opprettet en bredt sammensatt styringsgruppe som ledes av vegdirektøren og omfatter ellers bl.a. alle de seks fylkesordførerne.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 105,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene foreslås i sin helhet til å videreføre prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E39	Vågsbotn – Hylkje	537	488	120	325
E39	Torvund – Teigen	419	381	120	51
E39	Kvivsvegen	1 227	1 138	200	86
E39	Hjartåberga	557	506	105	192

#### E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2010–2011), side 97.

Prosjektet omfatter en om lag 1,7 km lang strekning ved Vågsbotn i Bergen kommune. Om lag 1,2 km legges i ny trasé, inkl. om lag 0,6 km i tunnel. På resten av strekningen følges i hovedsak eksisterende veg. Det er planlagt to kryss på strekningen. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring ved Vågsbotn. Videre inngår nødvendige omlegginger av lokalvegsystemet.

Prosjektet fikk tildelt midler både i 2009, 2010 og 2011. I forbindelse med sikkerhetsgodkjenningen av tunnelen ble utbyggingsstandarden tatt opp til ny vurdering. Det er nå planlagt tunnel med to løp, mot tidligere ett løp. Firefelts veg blir

dessuten videreført på en om lag 700 m lang strekning nordover fra tunnelen. For å bedre trafikkavvikling for kryssende trafikk fra E16 er prosjektet også utvidet med en ny bru med direkteføring av E39 over rundkjøringen ved Vågsbotn. Bergen kommune godkjente den nye/reviderte reguleringsplanen i juni 2011.

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen er det foretatt en revisjon av kostnadsoverslaget. Prognosen for sluttkostnad er økt med 187 mill. kr (64 pst.) sammenlignet med Prop. 1 S (2010–2011). Kostnadsøkningen skyldes en rekke forhold: behov for mer omfattende masseutskifting på strekningene med veg i dagen, økt behov for støytak, ny bru over rundkjøringen for nordgående trafikk, økt lengde på portaler og bruer, økte byggherrekostnader, økte prosjekte-

ringskostnader og økte kostnader ved grunnerverv. Samferdselsdepartementet går inn for at prosjektet gjennomføres til tross for kostnadsøkningen. Departementet legger til grunn en ny styringsramme på 477 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 525 mill. 2011-kr.

Det legges opp til anleggsstart ved årsskiftet 2011/2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014.

#### *E39 Torvund – Teigen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2010–2011), side 97.

Prosjektet omfatter en om lag 5,5 km lang strekning i Høyanger kommune i Sogn og Fjordane. Om lag 2,6 km legges i tunnel. Bygging av gang- og sykkelveg og tilpasning til lokalvegssystemet inngår i prosjektet. Den nye vegen vil føre til en innkorting av E39 på 0,9 km.

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

#### *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 (2010–2011), side 97.

Prosjektet omfatter 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, samt om lag 3 km sideveger og 1,5 km gang- og sykkelveg. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 6,5 km samt tre korte tunneler og to bruer. Prosjektet vil gi ferjefri riksveg mellom Nordfjord og Sunnmøre og knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion.

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

#### *E39 Hjartåberga*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 232, Prop. 127 S (2009–2010), side 5, Prop. 1

S (2010–2011), side 97, og Prop. 36 S (2010–2011), side 2.

Etter åpning av prosjektet E39 Kvivsvegen vil E39 bli flyttet til dagens fv 651 på nordsiden av Austefjorden i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter rassikring av den 8 km lange strekningen av dagens fv 651 mellom Årset og Løvikneset. Ved Hjartåberga legges det opp til å bygge en om lag 3,5 km lang tunnel. For øvrig utbedres eksisterende veg med til dels ny linjeføring. Den eksisterende Årsetunnelen på 250 m utbedres. I prosjektet inngår også om lag 1 km nye sideveger, 0,6 km gang- og sykkelveg, rasteplass med døgnhvileplass ved Hjartåelva og tosidig kontrollplass ved Hunnes.

Anleggsarbeidene startet i desember 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013.

#### *E39 Ålesund – Trondheim*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 81,0 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 95 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å fullfinansiere prosjektet E39 Renndalen – Staurset på grensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag og å videreføre prosjektene Knutset – Høgset og Astad – Knutset i Møre og Romsdal.

Størsteparten av de statlige midlene foreslås prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafiksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Bl.a. legges det opp til å videreføre arbeidene på E39 i Møre og Romsdal med å bygge undergang ved kryss med fv 64 ved Årø og å bygge gang- og sykkelveg på strekningen Silset – Batnfjordøra.

Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommuner har gått inn for å forskuttere inntil 100 mill. kr til prosjektet E39 Harangen – Høggjølen i Sør-Trøndelag. Det foreligger ikke godkjente reguleringsplaner for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når tilstrekkelige avklaringer foreligger

(i mill. 2012-kr)

		Statsmidler og			
		Kostnads-	Prognose for	annen finansier-	Restbehov pr.
		ramme	sluttkostnad	ing i 2012	01.01.2013
E39	Knutset – Høgset	229	208	45	8

*E39 Knutset – Høgset*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, St.prp. nr. 41 (2007–2008), og Prop. 1 S (2010–2011), side 98.

Eksisterende veg mellom Knutset og Høgset har dårlig standard. Utbygging av ny veg på strekningen var definert som en del av tilførselsvegene i det opprinnelige Krifastprosjektet. Oppstart ble utsatt som følge av usikkerhet rundt inntektsutviklingen i Krifastbommen. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 41 (2007–2008) sluttet Stortinget seg til at prosjektet gjennomføres ved at innkrevingsordningen på Krifast utvides.

Prosjektet omfatter en strekning på 4,5 km, herav 0,7 km med tunnel. E39 blir innkortet med 1,4 km. Utbyggingen på strekningen Knutset – Høgset skjer i sammenheng med utbyggingen på strekningen Astad – Knutset som også er vedtatt bompengefinansiert, jf. Prop. 57 S (2010–2011).

Prognosen for sluttkostnad har tidligere vært under 200 mill. kr slik at prosjektet ikke har vært nærmere omtalt i de årlige budsjettproposisjonene. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny styringsramme på 203 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 224 mill. 2011-kr.

Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2013. Midlene i 2012 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 188,7 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 430 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Hardangerbrua på rv 7/rv 13 og prosjektene på rv 13 innenfor Vossapakken. I tillegg er det satt av statlige midler til anleggsstart på rv 9 på strekningen Krokå – Langeid i Setesdal. Strekningen er forutsatt delfinansiert med bompenger, jf. bl.a. omtale i Prop. 1 S (2009–2010), side 87. Det settes også av midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen av Vallaviktunnelen som gjennomføres parallelt med byggingen av Hardangerbrua.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 55,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene går til å fullfinansiere første etappe av utbedringen av rv 13 ved Buplatået og videreføre andre etappe. Videre prioriteres midler til statlig refusjon av forskottering i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet rv 13 Myrkdalen (Ulvundsøyne). I tillegg settes det av midler til delfinansiering av prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense innenfor Vossapakken, der sikring av det rasutsatte partiet Skjervet inngår.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	
				Restbehov pr. 01.01.2013	
Rv 7/rv 13	Hardangerbrua	2 657	2 354	454	327
Rv 13	Vossapakken <sup>1</sup>	1 316	1 269	332	397

<sup>1</sup> Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også utbyggingen på E16. Foreslåtte midler i 2012 er inkl. 11 mill. kr i statlige midler på post 31 og 245 mill. kr til utbyggingen av E16, herav 200 mill. kr i bompenger.

*Rv 7/rv 13 Hardangerbrua*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231, St.prp. nr. 2 (2005–2006), St.prp. nr. 24 (2007–2008) og Prop. 1 S (2010–2011), side 99. Prosjektet finansieres med bompenger, lokale tilskudd, innsparte ferjetilskudd og ordinære statlige midler.

Hardangerbrua, i Ulvik og Ullensvang kommuner, bygges som tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Brua får et hovedspenn på 1 310 m og en total lengde på 1 380 m. Prosjektet omfatter

også 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen, samt 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua. På begge sider av fjorden vil tilknytning til eksisterende vegnett skje ved at det etableres rundkjøringer i fjell. På nordsiden av fjorden legges rundkjøringen i den eksisterende Vallaviktunnelen, og på sørsiden i en ny tunnel under Buplatået.

Anleggsarbeidene startet i februar 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 374 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### Vossapakken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 231–232, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, og Prop. 1 S (2010–2011), side 99–100. Prosjektene i Vossapakken er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 61 (2008–2009).

Prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Granvin og Voss kommuner omfatter om lag 5,2 km ny veg, hvorav om lag 4,1 km i tunnel. Prosjektet vil erstatte eksisterende veg ved Skjervet der det er rasfarlige punkter og stor høydeforskjell med svært krappe svinger. Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2011 mot tidligere forutsatt sommeren 2012.

Prosjektet rv 13 Mønshaug – Palmafoss i Voss kommune omfatter bygging av om lag 3,5 km ny veg, sanering/samling av avkjørsler, ombygging av kryss og busslommer, samt bedret atkomst til gang- og sykkelveg. Anleggsarbeidene startet i november 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2011 mot tidligere forutsatt sommeren 2012.

Prosjektet E16 Omlegging forbi Voss sentrum omfatter bygging av 3,4 km ny veg nord for sentrum, hvorav en om lag 2,4 km lang tunnel. I tillegg inngår utbedring av eksisterende E16 på en om lag 1 km lang strekning. Det er også lagt til grunn til miljømessig opprusting av eksisterende E16 i Voss sentrum. Anleggsarbeidene startet i oktober 2010 med bygging av en kulvert under jernbanen. Arbeidet med Vangstunnelen vil starte høsten 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013.

I Vossapakken er det i tillegg lagt til grunn midler til ombygging av krysset på E16 ved Stanghelle i Vaksdal kommune.

Prognosen for sluttkostnad ligger innenfor kostnadsrammen, men fordelingen mellom rv 13 og E16 er endret. Kostnadene ved prosjektene på rv 13 er blitt redusert, mens kostnadene ved prosjektet E16 Omlegging forbi Voss er økt.

Av foreslåtte midler til Vossapakken i 2012 forutsettes 256 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 188,6 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 85 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Haugalandspakken. Prosjektet E134 Kryss Førresbotn/Førrestjørn fikk tildelt midler både i 2010 og 2011. På grunn av innsigelser fra fylkesmannen til reguleringsplanen for krysset i Førrestjørn vil prosjektet bli gjennomført etappevis. Det legges nå opp til anleggsstart på krysset i Førresbotn i februar 2012. Prosjektet Bøkrysset er tidligere omtalt som rv 47 Bøkrysset/Norheim – Bøkrysset, men er nå avgrenset til Bøkrysset. Videre legges det opp til anleggsstart på prosjektet E134 Skjold – Solheim i februar 2012 mot tidligere forutsatt høsten 2011.

Det er satt av statlige midler til videre planlegging, prosjektering, arkeologiske undersøkelser m.m. knyttet til prosjektet E134 Gvammen – Århus i Telemark. Så snart revidert reguleringsplan foreligger, vil det bli gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til framdriftsplan og økonomiske rammer for prosjektet så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Bl.a. legges det opp til å videreføre byggingen av midtrekkverk på strekningene Langebru – Skjøl og Skjøl – Skjelbred gård på E134 i Buskerud. Innenfor mindre utbedringer fullføres utbedringen av rv 13 mellom Kilane og Osberg i Rogaland. I tillegg videreføres utbedringen av E134 mellom Grunge krk. og Velemoen i Telemark, og det settes av midler til statlig refusjon i forbindelse med utbedringen av E134 ved Vabakken i Telemark.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 19,9 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene vil bli benyttet til å fullføre prosjektet rv 13 Osberg i Suldal kommune i Rogaland. Prosjektet åpnes for trafikk i desember 2011. I tillegg er det lagt til grunn forskutterte midler til å videreføre prosjektet rv 13 Vatne – Skreppeneset ved Tysdalsvatnet i Rogaland.

(i mill. 2012-kr)

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
Rv 13 Tysdalsvatnet (Vatne – Skreppeneset)	455	414	125	218

*Rv 13 Tysdalsvatnet*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), side 100–101.

Prosjektet omfatter omlegging av rv 13 på strekningen Vatne – Skreppeneset gjennom bygging av 3,5 km tunnel og 1,6 km ny veg i dagen. Gjennomføring av prosjektet vil sikre rv 13 forbi det mest rasutsatte punktet, Svoa.

Anleggsarbeidene startet i februar 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013. De foreslåtte midlene i 2012 er i sin helhet forskutterte midler fra fylkeskommunen.

*Rv 13 Ryfast*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230.

Prosjektet omfatter to undersjøiske tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er om lag 5,5 km lang og Solbakk-tunnelen er om lag 14 km lang. Utbyggingen av Ryfast er avhengig av at deler av Eiganestunnelen bli bygd.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Ryfast bygges som et riksveganlegg, og inngår i rv 13 etter trafikkåpning. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av Ryfast. Ekstern kvalitetssikring (KS2) er startet opp. Regjeringen vil først ta stilling til prosjektet etter at den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

*Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 172,2 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 570 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Ramsrud – Kjeldsbergsvingene og Sokna – Ørgenvika på rv 7 i Buskerud. I tillegg prioriteres statlige midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å gjennomføre utbedringstiltak på rv 52 over Hemsedalsfjellet og etablere forsterket midtmarkering på rv 7 mellom Flå og Kjerringvika samt mellom Veme og kryss med fv 76.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
Rv 7	Ramsrud – Kjeldsbergsvingene	475	431	70	51
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	1 705	1 597	600	873

*Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2010–2011), side 101.

Prosjektet som starter ved krysset med E16 ved Hønefoss, omfatter bygging av om lag 6,3 km ny veg i Ringerike kommune. Den nye vegen vil eliminere en svingete vegstrekning med flere krappe kurver og smale bruer. I prosjektet inngår også omlegging av lokalvegnettet og bygging av gang- og sykkelveg.

Forberedende arbeider startet i august 2008, og hovedarbeidene startet i juli 2009. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2011 mot tidligere forutsatt sommeren 2012. Midlene i 2012 skal benyttes til å dekke midlertidig omdisponering til prosjektet i 2011 på grunn av raskere framdrift enn tidligere lagt til grunn, restarbeider og sluttoppgjør, samt kostnader ved omlegging av lokalvegnett og bygging av gang- og sykkelveg.

*Rv 7 Sokna – Ørgenvika*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2010–2011), side 101. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 157 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter bygging av 17 km ny veg mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune. Den nye vegen innebærer en forkorting av rv 7 med om lag 20 km. Hele strekningen mellom Sokna og Ørgenvika skal bygges med forsterket midtmarkering. Om lag 6 km av strekningen bygges med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. To tunneler med lengde 2,8 km og 3,8 km samt en miljøtunnel på 170 m like nord for Sokna inngår i prosjektet. Dagens veg gjennom Sokna bygges om til miljøgate. I prosjektet inngår også rundkjøring i Noresund og ombygging av kryss mellom rv 7 og fv 280 på Hamremoen. Rundkjøringen i Noresund ble bygd i 2008 med forskutterte midler.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 570 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 254,9 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 226 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å fullfinansiere utbedringen av E16 på strekningen Seltun – Stuvane i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Videre er det lagt opp til å videreføre omleggingen av E16 forbi Voss med statlige midler og bompenger. Det er lagt til grunn statlige midler til å utbedre Nestunnelen på E16 i Buskerud. Anleggsarbeidene startet i mai 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2012. Videre er det lagt til grunn statlige midler til prosjektering av prosjektet rv 5 Loftesnes bru i Sogn

og Fjordane. I tillegg er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til videre planlegging og forberedelser til anleggsstart for prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i Akershus.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Bl.a. videreføres arbeidene med ombygging av E16 ved Skulstadmo i Hordaland og det legges opp til å starte byggingen av midt-rekkverk på strekningen Vik – Ringerike grense i Buskerud. I tillegg slutføres utbyggingen av gang- og sykkelveg gjennom Nes i Ådal.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 220,0 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2012. Midlene går til å videreføre arbeidene på delstrekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane. Det er også satt av midler til planlegging av den videre utbyggingen av E16 over Filefjell.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads-	Prognose for	Statsmidler og	Restbehov pr.
		ramme	sluttkostnad	annen finan-	01.01.2013
				siering i 2012	
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	896	809	215	431

#### E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo, delstrekningen Fønhus – Bagn

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237, og Prop. 1 S (2010–2011), side 102.

På grunn av plansituasjonen legges det opp til etappevis utbygging med delstrekningen Fønhus – Bagn som første etappe, jf. Prop. 1 S (2010–2011). Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering, men det gjenstår noen avklaringer om takst- og rabattsystem. Regjeringen vil vurdere prosjektet nærmere og eventuelt fremme forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet i 2012.

#### E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238, og Prop. 1 S (2010–2011), side 102–103.

Prosjektet omfatter omlegging av en om lag 11 km lang strekning. Ved Borlaug bygges rund-

kjøring og ny bru for rv 52. Gjennom den trange, nederste delen av dalføret bygges en om lag 4 km lang tunnel opp til Maristova. Fire rasutsatte punkter på strekningen blir eliminert. De delene av den historiske Kongevegen som ikke blir berørt av utbyggingen, knyttes sammen gjennom etablering av nye turveger. Stigningsforholdene blir forbedret for å unngå at vogntog blokkerer vegen under vanskelige vinterforhold. Det bygges en kjettingplass, og forholdene legges bedre til rette for venting i forbindelse kolonnekjøring, både for E16 over Filefjell og for rv 52 over Hemsedalsfjellet. Masseoverskudd på strekningen vil seinere bli benyttet til å løfte veglinja på fjellplatået i forbindelse med videreføringen av utbyggingen øst for Smedalsosen, slik at brøytesituasjonen blir lettere og bruken av snøskjerner reduseres.

Ny Honung bru på E16 og forskjæringene til tunnelen ble utført som egen entrepris i 2011. Arbeidene på hovedentreprisen startet i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014.



**Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund****E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 988,3 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 1 401 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektene E6 Øyer – Tretten i Oppland, E6 Nidelv bru – Grillstad, E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne i Sør-Trøndelag, samt prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo. For prosjektet E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark settes det av midler til statlig refusjon til bompengeselskapet. Videre er det lagt til grunn statlige midler til prosjektering og andre forberedende arbeider med sikte på anleggsstart på prosjektene E6 Oppdal sentrum og E6 Vindalsliene – Korpors bru i Sør-Trøndelag i 2013.

I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, både innenfor bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak, samt midler til planlegging. Innenfor gang- og sykkelveger videreføres utbyggingen mellom Vinderen og Gaustad langs rv 150 i Oslo, mellom Bruflat og Reinsvoll langs rv 4 i Oppland og utviklingen av sykkelnett i Trondheim. Utbyggingen av gang- og sykkelveg mellom Furuset og bygrensen langs E6 i Oslo, som ble åpnet i juli 2011, fullfinansieres. Byggingen av midtrekkverk og gang- og sykkelveg mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag videreføres, og det legges opp til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på ulike punkt i Trondheim. Prioriteringen av kollektivtrafikktiltak i Trondheim videreføres, og med bompenger fra Oslopakke 3 legges det opp til å bygge kollektivfelt på rv 4 mellom Sinsen og Bjerke.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E6	Dal – Minnesund inkl. Skaberudkrysset	2 715	2 355	320	0
E6	Øyer – Tretten <sup>1</sup>	1 359	1 284	280	157
E6	Sentervegen – Tonstad	483	450	95	212
E6	Nidelv bru – Grillstad	3 168	2 994	730	1 045
Rv 706	Dortealyst – Stavne	231	210	109	40
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	4 092	3 854	285	559

<sup>1</sup> Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad er inkl. fv 254, mens foreslåtte midler i 2012 og restbehov pr. 01.01.2013 kun omfatter riksvegdelene.

*E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244–245 og 247, St.prp. nr. 87 (2006–2007), Prop. 1 S (2010–2011), side 104. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 82 (2008–2009).

Prosjektet omfatter andre etappe av den planlagte utbyggingen av eksisterende tofelts veg til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Dal – Minnesund i Akershus er om lag 19 km lang. Skaberudkrysset i Hedmark (Labbdalen N – Skaberud) inngår også i andre utbyggingsetappe og omfatter en strekning av E6 på om lag 2 km. Nytt løp i Eidsvolltunnelen og utvidelse av Julsrud og Minnesund bruer, samt en rekke andre brukonstruksjoner, inngår i prosjektet. Ved Andelva bygges nytt rasteplassanlegg.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2009, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2011. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 220 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2012 skal gå til endelig istandsetting med bl.a. slitelag, og sluttoppgjør.

*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 (2010–2011), side 104.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det foreligger godkjent reguleringsplan, og ekstern kvalitetssikring (KS2) er i slutfasen. Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være mulig med anleggsstart i

2012 med bompenger. Regjeringen vil vurdere kvalitetssikringens anbefalinger nærmere før det tas endelig stilling til prosjektet.

#### *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. 1 S (2010–2011), side 104, og Prop. 119 S (2010–2011), side 2. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 13,5 km lang strekning i Øyer kommune. I prosjektet inngår bygging av en om lag 4 km lang tunnel ved Skarsmoen. Ved at E6 legges i tunnel blir det en innkorting på vel 2 km i forhold til dagens veg. Dagstrekningene på E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger. Tunnelen bygges med ett løp og midtfelt. Utbygging av sammenhengende lokalvegnett og gang- og sykkelvegnett inngår i prosjektet. Ny bru over Lågen ved Tretten inngår fra 2010 i fylkesvegnettet (fv 254). Brua bygges som en del av prosjektet med midler fra Oppland fylkeskommune.

Anleggsarbeidene startet i april 2010, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E6 Ringebru – Otta*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 247–248, og Prop. 1 S (2010–2011), side 103.

Prosjektet omfatter bygging av ny tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Opplegget innebærer at prosjektet E6 Ringebru – Otta bygges ut i to etapper, med den 35 km lange strekningen Frya – Sjoa som første utbyggingsetappe. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Regjeringen vil først ta stilling til prosjektet etter at den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

#### *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 (2010–2011), side 104. Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

E6 sør for Trondheim mellom Jaktøya og Tonstad har lav standard i forhold til trafikkmengden. Kombinasjonen av mye trafikk, delvis tofelts veg,

sterk stigning og liten kapasitet i kryssene fører til dårlig framkommelighet og relativt mange ulykker. Sentervegen – Tonstad er en delstrekning av Jaktøya – Tonstad.

Strekningen mellom Sentervegen og Tonstad er 2,3 km lang. Her skal en strekning på 1,3 km utvides fra to til fire felt, mens resten av strekningen skal utvides fra fem til seks felt. Nytt Tillerkryss i to plan inngår i prosjektet. Det blir også bygd ny veg til Tillerbyen som vil frigjøre Østre Rosten og tilstøtende boligområder for store trafikkmengder. Situasjonen for kollektivtrafikken blir forbedret ved bygging av ny kollektivveg fra Sentervegen til Sivert Tonstads veg. Det blir etablert to planskilte kryssinger (bruer/underganger) for gang- og sykkeltrafikken, og de støyutsatte boligene langs vegen blir skjermet.

Forberedende arbeider startet høsten 2010, og hovedarbeidene startes opp høsten 2011. Prosjektet vil bli åpnet for trafikk etappevis. Hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2014. Foreslåtte midler i 2012 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv 706 Dortealyst – Stavne*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 163 og side 249, Prop. 1 S (2010–2011), side 103, og Prop. 119 S (2010–2011), side 4. Prosjektet inngår i Miljøpakken for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

Prosjektet rv 706 Dortealyst – Stavne omfatter bygging av 420 m ny veg inkl. bygging av betongtunnel under jernbanesporene for Stavne – Leangsbanen og Dovrebanen. Videre skal det bygges om lag 800 m gang- og sykkelveg langs Oslovegen og ut over Stavneplataet til Stavnebrua, inkl. sykkelbru over Oslovegen. Adkomsten til Stavne vil bli lagt i kulvert under jernbanen. I tillegg skal det bygges 200 m kollektivgate, og 100 m kommunal veg skal utbedres.

Forberedende arbeider startet i mars 2010, og hovedarbeidene startet i september 2011. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2012. Foreslåtte midler i 2012 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E6 Nidelv bru – Grillstad*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008) og Prop. 1 S (2010–2011), side 105. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Prosjektet vil bli en del av et sammenhengende hovedvegssystem rundt Trondheim fra ny Nidelv bru (Pirbrua) i vest til Grillstad i øst. Utbyggingen omfatter om lag 4,5 km dels ny firefelts veg og dels utbedret veg. Om lag 2,4 km av strekningen er tunnel. Denne bygges som løsmasetunnel under Møllenberg og deretter i fjell fram til Strindheimkrysset der Bromstadveien krysser E6. Strindheimkrysset får tre plan, og Bromstadveien utbedres mellom krysset med Haakon den VII's gate og krysset med Gartneriveien, samt forlenges. I tillegg vil det bli gjort nødvendige miljøtiltak på det avlastede vegnettet. Her inngår bl.a. bygging av gang- og sykkelveger.

Etter en oppdatering av reguleringsplanen justeres prosjektet ved at alle vegene inn mot Rotvollkrysset får fire gjennomgående felt. Dette gjelder Omkjøringsvegen, Innherredsvegen og E6 nordover. Arbeidene forutsettes gjennomført innenfor fastsatt styringsramme.

Anleggsarbeidene startet i april 2009. Det legges opp til å åpne deler av prosjektet for trafikk høsten 2013, mens hele prosjektet vil stå ferdig i 2014. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 590 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 (2010–2011), side 105. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009), side 19, St.prp. nr. 40 (2007–2008) og Prop. 127 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter nytt hovedvegssystem og nytt lokalvegssystem i området. Hovedelementene

er at Ring 3 legges i tunnel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern (Økerntunnelen) og det etableres flere nye lokalvegforbindelser for å forbedre trafikkavviklingen. Prosjektet omfatter også etablering av ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. Økern utvikles til et viktig kollektivknutepunkt der Økern T-banestasjon oppgraderes og får universell utforming.

De forberedende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005. Anleggsarbeidene på lokalvegene startet i juni 2008, og deler av disse ble åpnet for trafikk i juli 2010 samtidig med at Østre Aker vei ble stengt ved Økern i forbindelse med byggingen av Økerntunnelen. Hovedarbeidene på rv 150 startet høsten 2008. Det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk høsten 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 205 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 144,2 mill. kr over post 30 for 2012.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjektet rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg i Hedmark. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen på rv 3 mellom Opphus nord og Søkkunna bru i Hedmark. Det settes av midler til å starte arbeidene med trafikksikkerhetstiltak og utbedring mellom Søkkunna bru og Evenstad bru i Hedmark.

(i mill. 2012-kr)

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	379	344	75	232

#### Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 250, og i Prop. 1 S (2010–2011), side 106.

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Åsta og ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveg, slik at det blir sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Åsta og Rena.

I Prop. 1 S (2010–2011) ble prognosen for sluttkostnad økt med om lag 75 mill. kr (29 pst.), sammenlignet med Prop. 1 S (2009–2010). Kostnadsøkningen skyldtes flere forhold. På grunn av stor ulykkesbelastning på rv 3 legges det opp til at prosjektet skal bygges med midtrekkverk som er prøveprosjekt på en veg med 10 m bredde, dvs. smalere enn det vegnormalene legger opp til. Denne endringen krever utarbeidelse av reviderte reguleringsplaner. Det forventes at prosjektet vil

bli forsinket med om lag et halvt år. Som følge av endringen er prognosen for sluttkostnad økt med ytterligere 33 mill. kr (11 pst.). Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny styringsramme på 336 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 370 mill. 2011-kr.

Prosjektet har fått tildelt midler til prosjektering og evt. forberedende arbeider i 2010, med sikte på anleggsstart i 2011. Det legges nå opp til anleggsstart i januar 2012 mot tidligere forutsatt høsten 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014 mot tidligere forutsatt ved årsskiftet 2012/2013.

#### Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 109,9 mill. kr over post 30 for 2012.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre arbeidene med strakstiltak i Strynefjellstunnelene i Sogn og Fjordane. Midlene i 2012 går i hovedsak til å utbedre gjenstående problemer med vannlekkasjer og skader på kjørebanelen, samt isproblemer om vinteren. I tillegg inngår tiltak for

å sikre frihøyde 4,2 m. Videre prioriteres midler til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. videreføres utbedringen på strekningen Rise bru – Stryn aust i Sogn og Fjordane.

#### E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 43,3 mill. kr over post 30 for 2012. Midlene foreslås i sin helhet til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Bl.a. foreslås midler til å starte byggingen av gang- og sykkelveg på E136 mellom Jora bru og Bottheim i Oppland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 10,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene foreslås i sin helhet til prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til delvis bompengefinansiering av dette prosjektet og prosjektet E136 Tresfjordbrua.

(i mill. 2012-kr)

	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen <sup>1</sup>	1 286	1 202	10	1 164

<sup>1</sup> Foreløpig styrings- og kostnadsramme.

#### E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen

Prosjektene er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251 og side 252, og Prop. 1 S (2010–2011), side 107.

Eksisterende E136 rundt Tresfjorden i Vestnes kommune har mye randbebyggelse og er ulykkesbelastet. På østsiden av fjorden er det to svært smale partier. På det ene partiet er det også noen skarpe kurver. Eksisterende E136 mellom Måndalstunnelen og Våge i Rauma kommune er smal, med vegbredde ned mot 5,8 m på deler av strekningen. I tillegg er det registrert fire rasutsatte punkter.

Prosjektet Tresfjordbrua omfatter bygging av om lag 2,8 km ny veg. Av dette er selve brua på 1,2 km, og en sjø- og landfylling der overskuddsmassene fra Vågstrandstunnelen benyttes er på 0,8 km. Det skal også bygges lokalveger med tilbud for gående og syklende. Tresfjordbrua fører til en

innkorting av E136 på om lag 13 km. Fra Vikebukta til Helland som er kommunesentrum i Vestnes, blir innkorting på om lag 22 km. Vågstrandstunnelen omfatter en om lag 3,6 km lang tunnel. I tillegg inngår om lag 1,2 km ny veg i dagen. Også omlegging av lokalveger og bygging av gang- og sykkelveg inngår i prosjektet.

Det er lokalpolitisk tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektene, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført. Regjeringen vil vurdere kvalitetssikringens anbefalinger nærmere før det tas endelig stilling til prosjektet. Foreslåtte statlige midler i 2012 (10 mill. kr) er med forbehold om regjeringens endelige behandling og at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

**Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 34,0 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 16 mill. kr i bompenger.

Prosjektet rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal videreføres med bompenger. De statlige midlene til denne ruta foreslås i all hovedsak til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og tra-

fikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. settes det av midler til å starte byggingen av gang- og sykkelveg langs rv 70 på strekningen Mo (Alvundeid) – Åram i Møre og Romsdal. I tillegg settes det av midler til fullfinansiering av utbedringsarbeider i Freifjordtunnelen på rv 70.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 216,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene foreslås i sin helhet til å videreføre prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
Rv 70	Brunneset – Øygarden	266	241	16	13
Rv 70	Oppdølstranda	967	899	216	437

**Rv 70 Brunneset – Øygarden**

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252, og Prop. 1 S (2010–2011), side 108. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 41 (2007–2008).

Prosjektet omfatter bygging av tunnel samt oppgradering av eksisterende veg på en om lag 4,6 km lang strekning i Tingvoll kommune. I prosjektet inngår også bygging av gang- og sykkelveg ved Øygarden.

Anleggsarbeidene startet i august 2009. Der det foretas utbedringer langs eksisterende veg, er delstrekninger blitt åpnet for trafikk etter hvert som de står ferdig. Hele strekningen vil være åpnet for trafikk i februar 2012. Foreslåtte midler i 2012 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene går til restarbeider.

**Rv 70 Oppdølstranda**

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252–253, Prop. 50 S (2009–2010), Prop. 1 S (2010–2011), side 108, og Prop. 75 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter en om lag 9 km lang strekning, hvorav 7,6 km i tunnel. Prosjektet vil også omfatte bygging av om lag 0,5 km gang- og sykkelveg.

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

**Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige****E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 442,1 mill. kr over post 30 for 2012. I tillegg er det regnet med 300 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E6 Værnes – Kvithamar, E6 Harran – Nes bru og rv 80 Løding – Vikan. Prosjektet E6 Maja-vatn fullfinansieres. Det legges opp til gjennomføring av restarbeider og fullfinansiering av prosjektet rv 80 Røvika – Strømsnes. Innenfor utbyggingen av E6 på Helgeland videreføres arbeidene på delstrekningen Brenna – Kapskarmo.

En stor del av de statlige midlene til ruta prioriteres til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer. Det settes også av midler til bl.a. trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. På E6 i Nord-Trøndelag legges det bl.a. opp til å gjennomføre utbedringer ved Langstein og videreføre byggingen av midtrekkverk ved Svemarka og midtrekkverk og gang- og sykkelveg på strekningen Sparbu – Mære – Vist. På E6 i Nordland legges det bl.a. opp til å fullfinansiere utbedringen i Dunderlandsdalen, samt utbedre Korgfjelltunnelen. På E12 legges det opp til oppstart av utbedringen av Umskardtunnelen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 11,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til delfinansiering av prosjektet rv 80 Løding – Vikan som vil eliminere et rasutsatt punkt ved Hopshamran.

### *E6 Vegpakke Helgeland*

Et forslag om utbygging av E6 på Helgeland er bl.a. omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), side 108. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av E6 på Helgeland. Regjeringen vil først ta stilling til prosjektet etter at ekstern kvalitetssikring er gjennomført.

Det vil kunne bli aktuelt å fremme forslag om bruk av bompenger til første fase av utbyggingen av E6 på Helgeland i 2012. I denne forbindelse vil det vurderes om deler av utbyggingen eventuelt skal gjennomføres som en såkalt utviklingskontrakt, hvor både utbygging, drift og vedlikehold er inkludert.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finan- siering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E6	Værnes – Kvithamar	860	817	175	136
E6	Harran – Nes bru	224	204	40	85
Rv 80	Røvika – Strømsnes	552	538	23	0
Rv 80	Løding – Vikan	643	538	191	202

### *E6 Værnes – Kvithamar*

Prosjektet er omtalt i bl.a. St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2010–2011), side 109. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009)

Prosjektet omfatter en strekning på vel 5 km mellom kryss med av- og påkjøring fra Trondheim lufthavn Værnes og Kvithamar, nord for Stjørdal. Veggen bygges som firefelts veg og vil på deler av strekningen avvike både lokal- og fjerntrafikk. Under flyplassen vil E6 gå i to separate løp der eksisterende tofelts løp bygges om for å betjene nordgående trafikk. Tre rundkjøringer inngår i prosjektet; kryss med E14, Havnekrysset og kryss med tilknytning til bolig- og industriområder. Strekingen mellom rundkjøringene utformes etter prinsippene som gjelder for veg i bystrøk og vil få redusert fartsgrense. Sør for Havnekrysset legges E6 i en løsmassetunnel for å redusere barriereeffekten av veggen. Omlegging av lokalvegssystemet og utvidelse av E14 inn mot kryss med E6 inngår i prosjektet.

Bygging av Havnekrysset ble gjennomført med forskutterte midler, og krysset sto ferdig i august 2009. Anleggsarbeidene startet i mai 2008, og resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 155 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E6 Harran – Nes bru*

Prosjektet er omtalt i bl.a. St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2010–2011), side 108.

Prosjektet omfatter omlegging av E6 på en 2,2 km lang strekning nord for Harran sentrum inkl. ny bru over Namsen, samt en 1,2 km lang miljøgate i sentrum. På grunn av stabiliteten skal det utføres store masseforflytninger nord for sentrum. Omlegging av lokalveger inngår i prosjektet. Dette har ført til en kostnadsøkning på om lag 60 mill. kr.

Prognosen for sluttkostnad har tidligere vært under 200 mill. kr slik at prosjektet ikke har vært nærmere omtalt i de årlige budsjettproposisjonene. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny styringsramme på 199 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 219 mill. 2011-kr.

Anleggsstart er blitt utsatt i påvente av godkjent reguleringsplan. Arbeidene startes i november 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2014.

### *Rv 80 Røvika – Strømsnes*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, St.prp. nr. 59 (2007–2008), side 93–94, og Prop. 1 S (2010–2011), side 109. Prosjektet inngår i Vegpakke Salten fase 1, jf. St.prp. nr. 61 (2006–2007).

Prosjektet omfatter omlegging av rv 80 over en 5,9 km lang strekning i Fauske kommune. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på 6,2 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2008, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2011. Midlene til prosjektet i 2012 vil bli benyttet til sluttopp-gjør. I tillegg til den foreslåtte bevilgningen på 23 mill. kr er det lagt til grunn 11 mill. kr i statlig refusjon til bompengeselskapet.

#### Rv 80 Løding – Vikan

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 255, og Prop. 1 S (2010–2011), side 109–110, og Prop. 63 S (2010–2011). Prosjektet inngår i Vegpakke Salten fase 2a.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 2,1 km ny veg, hvorav ny Tverlandet bru på om lag 700 m. Prosjektet planlegges som firefelts veg med midtrekkverk over brua, og som tofelts veg på begge sider av brua. Ved Løding og Vikan bygges tilknytninger til eksisterende veg. Om lag 1,9 km gang- og sykkelveg inngår i prosjektet. Dette vil gi sammenhengende gang- og sykkelveg fra Tverlandet til Bodø sentrum. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på om lag 2 km. Prosjektet Løding – Vikan vil eliminere et rasutsatt punkt ved Hopshamran og delfinansieres med midler fra post 31 Rassikring.

Anleggsarbeidene startet i mai 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 145 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

#### E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 199,0 mill. kr over post 30 for 2012.

Midlene er i all hovedsak prioritert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Bl.a. legges det opp til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på E8 i Lavangsdalen i Troms, bl.a. oppstart av utbyggingen av midtrekkverk. I tillegg prioriteres midler til bygging av gang- og sykkelveg på E10 mellom Borg og Leknes i Nordland. Det legges også opp til midler til tiltak for å sikre nødvendig sikkerhetsgodkjenning av tunnelene på E10 Lofast. Videre settes det av midler til oppfølging av statens forpliktelser i forbindelse med Tromsøpakke 2. Midlene er forutsatt benyttet til å tilbakebetale lån i forbindelse med utbedringen av Langnestunnelen på rv 862. I tillegg kommer kompensasjon for innkreving av merverdiavgift på drivstoffavgiften. Kompensasjonen er forutsatt benyttet til å styrke satsingen på gang- og sykkeltiltak, jf. St.prp. nr. 62 (2004–2005).

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 120,0 mill. kr over post 31 for 2012. Midlene foreslås i sin helhet til å videreføre prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

(i mill. 2012-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E10	Solbjørnneset – Hamnøy	564	512	120	325

#### E6 Bru over Rombaken (Hålogalandsbrua)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 261–262, og Prop. 1 S (2010–2011), side 110.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være mulig med anleggsstart i 2012 med bompenger. Regjeringen vil først ta stilling til prosjektet etter at den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

#### E10 Solbjørnneset – Hamnøy

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 260, som del av de store rassikringstiltakene i

Vest-Lofoten, Prop. 1 S (2010–2011), side 110–111, og Prop. 119 S (2010–2011), side 3.

Prosjektet omfatter flere rasoverbygg på til sammen om lag 0,8 km, brede grøfter og voller. På delstrekningen Akkarvikodden – Hamnøy, gjennom Hamnøfjellet, skal det bygges en tunnel på vel 1,4 km.

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

#### E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 152,5 mill. kr over post 30 for 2012.

Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E105 på delstrekningen Storskog – Elvenes i Finnmark. Midlene foreslås for øvrig priori-

tert til tiltak innenfor programområdene, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Bl.a. videreføres utbedringen av rv 94 mellom Skjåholmen bru og Kargenes bru i Finnmark. Også arbeidene med opprusting/trafikksikkerhetstiltak av vegnettet i Hammerfest sentrum, bl.a. deler av rv 94, videreføres.

Innenfor post 37 foreslår Samferdselsdepartementet en statlig ramme på 320,0 mill. kr for 2012. I tillegg er det regnet med 44 mill. kr i bompenger.

Det settes av midler til delstrekningen Jansnes – Halselv. I tillegg videreføres prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft med statlige midler og bompenger. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2012-kr)

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2012	Restbehov pr. 01.01.2013
E6 Jansnes – Halselv	240	218	65,0	–
E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft	748	664	279,0	107

#### *E6 Jansnes – Halselv*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, St.prp. nr. 37 (2008–2009), side 61, og Prop. 1 S (2010–2011), side 111.

Eksisterende veg har til dels dårlig standard med flere smale og svingete partier. Vegen går også gjennom tettstedet Talvik der det er mangelfull tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetsutfordringer.

Prosjektet omfatter en strekning på 3,3 km med delvis utbedring av eksisterende veg og delvis omlegging av E6 med tunnel fra Talvik til Halselv. Gjennom Talvik sentrum gjennomføres trafikksikkerhetstiltak og bygging av totalt 1,6 km gang- og sykkelveg/fortau. Omleggingen innebærer en mindre innkorting av E6.

Anleggsarbeidene startet opp i 2009, men på grunn av kompliserte grunnforhold og nye krav til stabilitet ble arbeidene stoppet i påvente av supplerende geotekniske undersøkelser og beregninger av grunnforholdene. Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet, foreløpig anslått til 37 mill. kr. Årsaken er økte byggherre- og prosjekteringskostnader som følge av stans i anleggsarbeidene og omfattende vurderinger av grunnforholdene, samt kostnader knyttet til tiltak for å ivareta vanskelige grunnforhold.

Prognosen for sluttkostnad har tidligere vært under 200 mill. kr slik at prosjektet ikke har vært

nærmere omtalt i de årlige budsjettproposisjonene. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny styringsramme på 213 mill. 2011-kr og en ny kostnadsramme på 234 mill. 2011-kr.

Anleggsarbeidene startet opp igjen i september 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2013 mot tidligere forutsatt høsten 2010.

#### *E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, og Prop. 1 S (2010–2011), side 111–112. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 53 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 9,3 km lang strekning. Fem bruer inkl. kryssing av Kåfjorden, tre tunneler, bygging av gang- og sykkelveg samt nødvendig omlegging av lokalvegnettet inngår i prosjektet. Brua over Kåfjorden er 390 m lang og bygges delvis som skråstagbru av estetiske hensyn. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 på om lag 6 km.

Anleggsarbeidene startet i mars 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2013. Av foreslåtte midler i 2012 forutsettes 44 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 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1330	Særskilte transporttiltak	702 403	825 300	1 231 600	49,2
	Sum kategori 21.40	702 403	825 300	1 231 600	49,2

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, og post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.

Post 60 omfatter ulike tiltak som skal bidra til å styrke kollektivtransporten for alle brukergrupper. Tiltakene omfatter belønningsordningen for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene, ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde, forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene, samt bidrag til utvikling av en nasjonal reiseplanlegger og nasjo-

nal forvaltning av systemer for elektronisk billettering. Videre er det fra 2012 foreslått en ny forsøksordning med forbedret TT-tilbud til brukere med tunge funksjonshemninger.

Post 70 omfatter statens kjøp av sjøtransporttjenester. Bevilgningsforslaget er basert på den nye avtalen for kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2012–2019.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 1 231,6 mill. kr, en økning på 49,2 pst. fra saldert budsjett 2011. Bevilgningsforslaget er fordelt med 493,1 mill. kr på post 60 og 738,5 mill. kr på post 70.

### Nærmere om budsjettforslaget

#### Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

					(i 1 000 kr)
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	409 378	513 600	493 100	
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	293 025	291 100	738 500	
75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser		20 600		
	Sum kap. 1330	702 403	825 300	1 231 600	

### Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 493,1 mill. kr.

Til belønningsordningen er det foreslått 411 mill. kr. Til tilgjengelighetstiltak og forsøk med kollektivtransport i distriktene er det foreslått henholdsvis 45,1 mill. kr og 22 mill. kr, mens inntil 5 mill. kr er avsatt til etableringen av en nasjonal reiseplanlegger og forvaltning av systemer for elektronisk billettering. Forsøk med samordning av bestillingstransport og TT-transport ble avsluttet i 2011. Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 10 mill. kr i 2012 til et nytt forsøk med et forbedret TT-tilbud for brukere med tunge funksjonshemninger.

#### *Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk ble innført i 2004 for å stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for mindre bilbruk og et bedre bymiljø. I tråd med rådene fra evalueringen av belønningsordningen i 2007 og forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) ble det åpnet for at Samferdselsdepartementet kunne inngå avtaler om tildeling av midler fra ordningen for inntil fire år framover, samtidig som at bevilgningen til ordningen ble økt. En slik avtale forutsetter at byområdene har klare, kvantifiserte mål for redusert personbilbruk og at de forplikter seg til å sette i verk effektive, trafikkregulerende tiltak.

I 2009 inngikk departementet fireårige avtaler med Kristiansandsregionen, ved Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, og Trondheimsregionen, ved Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. En tilsvarende avtale ble inngått tidlig i 2010 med Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen (Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker), og i 2011 med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Forutsatt at byområdene gjennomfører de tiltakene som går fram av avtalene, og med forbehold om Stortingets vedtak, tildeles Kristiansandsregionen 60 mill. kr i 2012, Trondheimsregionen 110 mill. kr, Buskerudbyen 90 mill. kr og Bergen/Hordaland 150 mill. kr, til sammen 410 mill. kr. Både for Kristiansandsregionen og Bergen/Hordaland vil det være avgjørende at det fattes konkrete vedtak om restriktive virkemidler som kan sikre at de avtalte målsettingene for biltrafikken nås.

Avtalene mellom departementet og byområdene/fylkeskommunene er komplekse og inneholder en rekke areal- og transportpolitiske tiltak. Redusert personbiltrafikk er hovedmålet i alle avtalene, og en større del av reisene skal gjøres med kollektivtransport, på sykkel eller til fots. Før nye midler tildeles, rapporteres det til Samferdselsdepartementet om virkemiddelbruk og oppnådde resultater. Departementets hovedinntrykk er at ordningen med fireårige avtaler fungerer godt, og at de gir byområdene et insentiv til å føre en mer restriktiv personbilpolitikk enn de ellers ville ha gjort, samtidig som at kollektivtilbudet blir bedre. Departementet ønsker likevel å foreta en grundig evaluering av ordningen med fireårige avtaler og av de konkrete avtalene som eksisterer i dag, før eventuelle nye avtaler inngås. En slik evaluering vil gi nyttig kunnskap om både innretningen av ordningen, detaljene i nye, framtidige avtaler og departementets oppfølging av dem.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å avsette av 411 mill. kr til belønningsordningen i 2012 for å følge opp allerede inngåtte avtaler og evaluere disse.

#### *Tilskudd til tilgjengelighetstiltak*

Ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde ble innført i 2006. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Formålet med ordningen er raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører i arbeidet med å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Tilskuddet delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etaters og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og stimulerer fylkeskommuner og kommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet.

Etter søknad tildeler Statens vegvesen midlene til kommuner og fylkeskommuner. For budsjettåret 2010 mottok Statens vegvesen søknader om 91 ulike tiltak, fra 52 kommuner og 11 fylkeskommuner. Det totale søknadsbeløpet var på om lag 155 mill. kr. Det ble tildelt 57 mill. kr til i alt 40 søknader.

Det kan søkes om tilskudd til en lang rekke ulike tiltak innenfor områdene infrastruktur, informasjon og planlegging. Søkere som tidligere har vist god gjennomføringsevne blir til en viss grad prioritert i fordelingen av midlene.

Vegdirektoratet gjennomfører nå en omfattende evaluering av tilskuddsordningen, basert på lokale prosjekter som gjennomføres i 2011 og

2012. En referansegruppe der brukerne er representert er etablert, og det er igangsatt en forundersøkelse. Evalueringen skal vurdere hvilke effekter tiltakene gir for kollektivtrafikantene, både trafikanter med og uten funksjonshemninger, og om tilskuddsordningen har medvirket til endret reiseadferd.

En utfordring er at flere av søkerne som får tildelt midler ikke klarer å fullføre prosjektene innenfor søknadsåret. Dette skyldes bl.a. tidkrevende anbudsprosesser, mangel på planressurser i kommunene, samt at tiltakene kan utløse behov for nye reguleringsplaner og detaljplaner.

Det er iverksatt flere tiltak for å oppnå bedre framdrift innenfor ordningen, bl.a. er søkeprosessen lagt om slik at det fra 2011 foretas tildeling av midler tidlig på året. Andre tiltak for å sikre god framdrift er større krav til rapportering underveis, samt økt fokus på framdriftsplaner både i invitasjonsbrevene og i søkeprosessen. Det er ventet at disse tiltakene vil bidra til at forbruket blir i samsvar med bevilgningen.

Det foreslås å avsette 45,1 mill. kr til ordningen i 2012.

#### *Kollektivtransport i distriktene*

I St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007) ble det etablert en tilskuddsordning til forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene, med mål om å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Ordningen forutsetter en lokal egenandel på minimum 50 pst. I perioden 2007–2011 har Samferdselsdepartementet tildelt rundt 86 mill. kr til over 70 kollektivprosjekter over hele landet. I 2010 ble det tildelt 21 mill. kr til 23 ulike prosjekter i 13 fylker. Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkene er en viktig del av ordningen. For å bidra til dette arrangerer fylkeskommunene og Samferdselsdepartementet årlige samlinger for saksbehandlere og ledere med ansvar for kollektivtransport i distriktene.

Ordningen ble evaluert i 2010 av Urbanet analyse og NIVI analyse. Evalueringen slår fast at mange av brukerne av prosjektene som har mottatt støtte fra ordningen er svært fornøyd med tilbudet. Det slås også fast at det er behov for en statlig stimuleringsordning som kan bidra til å nå regjeringens mål om bedre kollektivtransport i distriktene. Regjeringen vil på denne bakgrunn videreføre ordningen. Det foreslås å avsette 22 mill. kr. til ordningen i 2012.

#### *Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering*

Pålitelig og lett tilgjengelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. I dag opplever mange barrierer som følge av utilstrekkelig informasjon og samordning mellom ulike typer billettslag, transportmidler, trafikkselskap og myndighetsområder. Dette kan gjøre reiser med kollektivtransport unødige kompliserte og tidkrevende. For å bidra i arbeidet med å utvikle en nasjonal reiseplanlegger og gode løsninger for elektronisk billettering, og for å sikre at felles, nasjonale og landsdekkende funksjoner blir ivarettatt, har Samferdselsdepartementet siden 2009 avsatt midler til å utrede etablering av en nasjonal reiseplanlegger og en felles administrasjon av elektronisk billettering.

Samferdselsdepartementet har sammen med fylkeskommunene, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne arbeidet med å få etablert en organisasjon for etablering av reiseplanleggeren. Partene som i en egen arbeidsgruppe kartlegger ulike aspekter ved et slikt samarbeid, er enige om at den nasjonale reiseplanleggeren med fordel kan bygges på dagens lokale reiseplanleggere.

Departementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å lede arbeidet med å etablere en nasjonal rutedatabase i samarbeid med fylkeskommunene, transportetatene og kollektivtransporttilbyderne. Den nasjonale rutedatabasen skal inneholde det nødvendige, kvalitetssikrede datagrunnlaget for produksjon av publikumsrettede reiseplanlegger-tjenester. Dataene vil være offentlig tilgjengelig, dvs. at eksterne aktører skal ha likeverdig tilgang til databasen for fritt å kunne framstille egne tilbud og tjenester.

Samferdselsdepartementet legger i samarbeid med lokale myndigheter opp til å avklare spørsmål knyttet til eierskap, forvaltning og organisering.

I samarbeid med lokale myndigheter vil Samferdselsdepartementet også videreføre arbeidet med å etablere en felles administrasjon for elektronisk billettering. På bakgrunn av bl.a. utredning av forslag til ivaretagelse av de tekniske, merkantile og administrative forvaltningsoppgavene knyttet til elektronisk billettering, forberedes etablering av et felles fylkeskommunalt selskap som f.o.m. 1. januar 2012 skal tilby tjenester til offentlige så vel som private tilbydere av kollektivtransport. Selskapet ventes å bidra til reduserte kostnader for myndighetene både ved utbygging og drift av elektroniske billetteringssystemer. Det vil samtidig forenkle innføringen av sammenheng-

ende («sømløse») reiseprodukter for kundene, ved at reisende får tilgang til billetter som enkelt kan benyttes fra dør til dør uavhengig av operatør, transportmiddel eller strekning.

Om relativt kort tid ventes de tekniske og forvaltningsmessige forholdene å ligge til rette for å innføre billettsalg over mobiltelefon. Dette gjør det mulig med forbedret tilgjengelighet for billett-kjøp på båt, buss og bane, noe som vil senke terskelen både for reisende som ikke har hatt mulighet for å kjøpe billett fra eget salgssted på forhånd og for nye reisende. Samtidig er det et bidrag til å redusere bruken av kontanter på kjøretøyene, noe som er viktig både for ruteforsinkelser og reisetid, og redusert risiko for ran av veskebeholdning fra ansatte. For å innhente erfaringer og med sikte på utbygging f.o.m. 2013, legger Samferdselsdepartementet opp til at det i løpet av 2012 settes i verk en pilotinstallasjon med mobil billettering.

Det foreslås å videreføre statens engasjement i arbeidet med nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering, og avsette inntil 5 mill. kr til disse formålene i 2012.

#### *Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med tunge funksjonshemninger*

I 2009 ble det satt i gang forsøk med bestillingstransport og tilrettelagt transport (TT) i Oslo kommune og de seks fylkeskommunene Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag. Formålet med forsøket var å undersøke om et forbedret kollektivtilbud (særlig innen bestillingstransport og serviceruter som alle kan benytte) kan redusere behovet for TT for de «lette» TT-brukerne, slik at TT-brukerne med tunge funksjonshemninger kan få et bedre tilbud. Forsøket avsluttes i 2011. Samferdselsdepartementet vil igangsette en evaluering i løpet av høsten.

Et foreløpig inntrykk er at prøveprosjektet har ført til forbedringer i tilbudet av bestillingstransport og serviceruter, og dermed til forbedringer i mobiliteten for brukere som er i stand til å benytte slike tilbud, bl.a. mange eldre. Imidlertid er veksten i antallet brukere såpass sterk at det foreløpig har vært lite rom for å øke tilbudet av TT for de tyngste brukerne.

Fylkeskommunene har ansvaret for TT-ordningen som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten. TT omfatter i hovedsak fritidsreiser. Gjennom NAV pågår det et eget forsøk med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra

fylke til fylke, men også i fylkene med det beste TT-tilbudet er det store avvik mellom reiseaktiviteten til de som er avhengig av TT og resten av befolkningen. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og gir et større tilbud til personer med tyngre funksjonshemninger og mer til yngre enn eldre brukere. Brukerne opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig til nødvendig deltakelse i samfunnet. Det vises også til representantforslag fra Stortinget om å sette i gang et forsøksprosjekt, jf. Dok. 8:30 S/Innst. 256 S (2010–2011).

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å sette i gang et nytt forsøk med et forbedret tilbud til TT-brukerne med tunge funksjonshemninger. Forsøket skal gjelde dør-til-dør-transport for funksjonshemmede med spesielt stort behov for en slik ordning. Den konkrete utformingen av forsøket vil ta utgangspunkt i erfaringer fra det pågående forsøket og innspill fra fylkeskommunene, NAV og de funksjonshemmedes organisasjoner. Forsøkene vil bli fulgt av de samme aktørene gjennom en styrings- eller referansegruppe.

Gjennom forsøket ønsker Samferdselsdepartementet bl.a. å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til et slikt forbedret tilbud. Det foreslås å avsette 10 mill. kr til forsøket i 2012. Det legges opp til at forsøket starter 1. april 2012.

#### **Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes**

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og for gods nord for Tromsø. Gjennom gjeldende avtale som ble inngått i desember 2004 for perioden 2005–2012, kjøper staten sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 1 899,7 mill. 2005-kr regnet for hele kontraktperioden.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer økte med 10,9 pst. fra 2009 til 2010. Antall passasjerer befordret i samme periode økte med 9,1 pst. I første halvår 2011 økte trafikken målt i antall personkilometer med 6,5 pst. sammenliknet med første halvår 2010. Tallet for antall passasjerer viste en økning på 2,1 pst. i samme periode.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 96,6 pst. i 2010. Dette tallet er basert på antall kansellerte skipsdøgn og er korrigert for samtykke til uttak av ett skip i vintersesongen 2009/2010 og 2010/2011 i tråd med tilleggsavta-

len fra 2008. Innstilte avganger skyldes i hovedsak nødvendig vedlikehold av skipsflåten.

Tilleggsavtalen fra 2008 ble oversendt EFTAs overvåkingsorgan (ESA). ESA varslet i brev av 14. juli 2010 en formell gransking av tilskuddet til Hurtigruten ASA som var omfattet av tilleggsavtalen og basert på de føringer som ble gjort St.prp. nr. 24/Innst. S. nr. 92 (2008–2009). I brev av 29. juni 2011 fastslår ESA at de tre elementene i tilleggsavtalen, dvs. NO<sub>x</sub>-kompensasjon, generell kompensasjon, samt fordelene med å ta bort ett skip i vintersesongen uten trekk i godtgjørelse, alle innebærer en overkompensasjon for den offentlige tjenesten for kystruten Bergen – Kirkenes. ESA ba derfor Samferdselsdepartementet foreta beregninger med en proporsjonal fordeling av faste kostnader mellom statens kjøp og den kommersielle delen. ESA krever tilbakebetaling av ulovlig støtte med rentes rente. Staten bestriker vedtaket, og har tatt ut stevning til EFTA-domstolen for å få kjent vedtaket ugyldig. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Etter forutgående anbudskonkurranse inn gikk Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA en ny avtale for kystruten Bergen – Kirkenes for en periode på åtte år fra 1. januar 2012. Den

nye avtalen sikrer daglige seilinger mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom hele året. Krav til minimumskapasitet er redusert i forhold til gjeldende avtale. Avtalen innebærer en total godtgjørelse på 5 120 mill. 2011-kr for hele perioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over avtaleperioden.

Det foreslås å bevilge 738,5 mill. kr i 2012.

### **Post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser**

Post 75 gjelder ordningen for kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser. Spørsmålet har vært utredet i ulike sammenhenger. Utredningene viser at en slik ordning vil ha liten effekt, at den vil medføre forholdsvis høye administrative kostnader og at det er usikkert hvorvidt den vil være lovlig etter EØS-avtalen. Ordningen foreslås derfor ikke innført.

Midlene kan komme distriktene til gode på en mer effektiv måte dersom de overføres til eksisterende og lovlige støtteordninger med et etablert apparat. Rammen foreslås derfor overført Kommunal- og regionaldepartementets MERKUR-program, på kap. 552, post 72.

## Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	<sup>1</sup> Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1350	Jernbaneverket	9 278 148	9 266 400	9 948 200	7,4
1351	Persontransport med tog	1 694 548	2 220 100	2 516 700	13,4
1354	Statens jernbanetilsyn	46 051	51 600	75 600	46,5
	Sum kategori 21.50	11 018 747	11 538 100	12 540 500	8,7

<sup>1</sup> I Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011) ble kap. 1350 økt med 40 mill. kr til 9 306,4 mill. kr.

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
4350	Jernbaneverket	688 204	599 000	630 800	5,3
4354	Statens jernbanetilsyn	416		14 500	
5611	Aksjer i NSB AS	172 000	53 000	76 000	43,4
5623	Aksjer i Baneservice AS	20 378	18 000	5 300	-70,6
	Sum kategori 21.50	880 998	670 000	726 600	8,4

Hovedmålene for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringen arbeider for at jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet og forbedring av driftsstabilitet i togtrafikken prioriteres.

Jernbanen er en av Regjeringens hovedsatsingsområder i statsbudsjettet for 2012.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 12,5 mrd. kr, en økning på om lag 1 mrd. kr eller 8,7 pst. fra saldert budsjett 2011. Det er foreslått en betydelig realøkning av bevilgningene både til jernbaneinfrastruktur, kjøp av persontransporttjenester med tog og tilsynsvirk-somhet. Regjeringens jernbanesatsing må sees i sammenheng med stor befolkningsvekst i de store byområdene og behovet for å vri mer av rei-

seaktiviteten over på kollektivtransport. Økt infrastrukturinnsats, styrking av tilsynsvirk-somheten og gradvis innfasing av 50 nye togsett er viktige deler av tilretteleggingen for ny grunnrutemodell i Østlandsområdet.

Til Jernbaneverket foreslås bevilget 9 948,2 mill. kr i 2012 som er en økning på 681,8 mill. kr eller 7,4 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2011. Til kjøp av persontransport med tog fore-slås bevilget 2 516,7 mill. kr som er en økning på 296,6 mill. kr eller 13,4 pst. sammenliknet med sal-dert budsjett 2011. Til Statens jernbanetilsyn fore-slås bevilget 75,6 mill. kr som er en økning på 24 mill. kr eller 46,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2011.

Det er foreslått tatt ut utbytte i 2012 fra NSB AS og Baneservice AS på henholdsvis 76 mill. kr og 5,3 mill. kr.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå regjeringens mål om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen ønsker å legge til rette for overføring av transport fra veg til bane. Det er ventet kraftig vekst i transportbehovene i byområdene i inneværende planperiode 2010–2019. Dette stiller høye krav til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen og togtilbudet for å unngå at stadig flere reiser må skje på et allerede overbelastet vegnett. På dagens jernbanenett er imidlertid kapasiteten i rushtiden fullt utnyttet på de trafikkfekte strekningene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det derfor lagt opp til å øke investeringene på jernbanenettet betydelig. For å nå regjeringens mål for jernbanen må driftsstabiliteten i togtrafikken forbedres, kapasiteten utvides og reisetiden reduseres. Det er spesielt viktig å redusere eller fjerne de underliggende årsakene til systematiske trafikkavvik i togtransporten. Videre er det store utfordringer knyttet til bl.a. oppgradering av stasjoner og holdeplasser på hele det nasjonale jernbanenettet.

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet og med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet prioriterer en stor del av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot IC-trafikken på strekningene Skien–Oslo–Lillehammer og Halden–Oslo. Annen lokal og nærtrafikk drives med et rutetilbud som er best mulig tilpasset etterspørselen. Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store regelmessige volumer over lange avstander. For godstransport prioriteres investeringer i terminaler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor, samt fornyelses- og vedlikeholdstiltak for å bedre driftsstabiliteten og oppetiden i infrastrukturen.

Transportpolitikken bygges 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. Å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er et kontinuerlig forbedringsarbeid som er prioritert. Hensynet til bedre sikkerhet er gjennomgående fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Overføring av transport fra veg til bane kan bidra til økt sikkerhetsnivå for transportvirksomheten samlet sett.

Det er flere aktører som konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. Det er derfor viktig å sikre en best mulig utnyttelse av den begrensede kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen. Jernbanenettet i Norge er et sammenhengende system der utvikling og bruk av ny infrastruktur må ta utgangspunkt i eksisterende infrastruktur i et samvirke med utviklingen av togtilbudet.

Det er et mål for regjeringen å bedre framkommeligheten i transportsystemet. På jernbane innebærer dette å gjennomføre tiltak som reduserer reisetiden for brukerne enten gjennom hastighetsøkning eller frekvensøkning. En viktig utfordring for persontransport med jernbanen er å bedre tilgjengeligheten. Bedre tilgjengelighet og universell utforming vil bidra til et enklere og tryggere togtilbud som er mer attraktivt for flere brukergrupper. Stor variasjon i infrastruktur og togmateriell gjør at det er en stor utfordring å forbedre samspillet mellom togmateriell og infrastruktur. Dette skjer i tett dialog mellom Jernbaneverket, togselskapene og interesseorganisasjonene. På jernbanenettet er det et samspill og en avveining mellom trafikksammensetting (ulike togslag), kapasitetsutnyttelse og framføringshastighet som påvirker den effektive reisetiden.

Fram til 2008 var det over flere år sterk vekst både for person- og godstransport med jernbane. Som følge av påfølgende lavkonjunktur etter finanskrisen i 2008/2009 og perioder med store driftsproblemer i togtrafikken, har antall passasjerer stagnert og mengden transportert gods er redusert. Spesielt godstransport på jernbane har de siste årene hatt store utfordringer med konkurranseevnen, svak trafikkutvikling og dårlig lønnsomhet. Dette forsterkes av dårlig regularitet i togframføringen. Togtrafikken er særlig følsom for større driftsavbrudd ved flom og ras, foruten tekniske problemer i infrastrukturen og togmateriellet. Klimaendringene med økt omfang av flom og ras blir en viktig utfordring for jernbanetransporten i årene framover. Det vises til egen omtale av overføring av godstransport fra veg til bane under «Andre saker».

Mange og hyppige driftsavbrudd i togtrafikken med til dels store konsekvenser er belastende for kundene. Belastningen oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles under driftsavvik, er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Jernbaneverket og togselskapene samarbeider om bedre kunde- og trafikkinformasjon, og det er satt i gang en rekke forbedringstiltak.

Tilstanden på store deler av dagens jernbanenett er fortsatt ikke god nok til å levere et tilfreds-

stillende togtilbud med høy punktlighet og regularitet. Dette krever først og fremst en forsterket innsats til vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Dette er spesielt viktig i Oslo-området hvor avvik ofte forplanter seg til øvrige deler av jernbanenettet. Den ekstra innsatsen som er prioritert i Oslo-området gir merkbare effekter. Fornyelsen av strekningen mellom Lysaker og Etterstad, inkl. Oslo-tunnelen, vil bli ferdig i løpet av 2012.

NSB AS har bestilt 50 nye togsett som gradvis fases inn i trafikk fra 2012, og vil gi økt setekapasitet i togtrafikken på Østlandet. Behovet for økt togtransport må løses samtidig som driftsstabiliteten på jernbanenettet må forbedres.

Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 er det gjort betydelige endringer i forhold til planforutsetningene som ble lagt til grunn for planforslaget. Flertallet i transportkomiteen på Stortinget gikk inn for at de planlagte utbyggingene av IC-strekningene skal vurderes bygd for 250 km/t eller høyere hastighet. Samferdselsdepartementet har dessuten lagt opp til at det skal vurderes mer sammenhengende utbygging av prosjekter. I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er det en utfordring å balansere framdriften i planlegging, prosjektering og utbygging av de store prosjektene med en rasjonell gjennomføring, slik at bindingene for

framtidige budsjetterminer holdes på et nivå tilsvarende planrammene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Jernbaneverket og jernbanesektoren har en kritisk utfordring med hensyn til kapasitet, kompetanse og kontinuitet innenfor jernbanefagene. Samtidig har bevilgningene til jernbaneformål økt betydelig de siste årene, og Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til en ytterligere økning i aktivitetsnivået. Det er derfor en hovedutfordring å rekruttere og videreutvikle tilstrekkelig ny jernbanefaglig kompetanse, særlig innen signalfag.

#### Resultatrapport 2010

Rapporten er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målområdene er knyttet til framkommelighet (herunder trafikkutvikling, punktlighet, oppetid og regularitet), sikkerhet, miljø og universell utforming. Utgangspunktet er at bevilgningene til jernbaneformål skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenettet og togtilbudet.

Resultatmatrisen under gir en oppsummering av måloppnåelsen for Jernbaneverket i 2010 i henhold til mål- og resultatstyringssystemet for etaten.

Tabell 4.2 Resultater 2010

Parameter	NTP 2010–19 (referanseår 2008)				
	Mål 2010	Resultat 2010	Mål 2013	Mål 2019	
<i>Sikkerhet<sup>1</sup></i>					
Antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,9	6,3	6,15	5,6	4,2
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	233,0	212,0	257,0	68,0	51,0
Antall hendelser med personskade gj.sn. siste 3 år	226,0	206,0	240,0	187,0	142,0
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i prosent	98,5	98,7	98,4	99,2	99,3
Regularitet i prosent	98,0	98,5	97,6	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	64,0	64,0	62,0	71,0	77,0
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,7	3,6	3,8	4,5
<i>Økonomi</i>					
Fornyelsesgrad (regnskap i pst. av budsjett) <sup>2</sup>	i.t.	100	109	100	100

«i.t.» – ikke tilgjengelig/ikke målsatt

<sup>1</sup> Alle sikkerhetsmålene har utgangspunkt i 4,5 pst. årlig forbedring.

<sup>2</sup> Fornyelsesgrad er faktisk årlig regnskapsført fornyelse i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2010–2019, inkl. Oslo-prosjektet.



Målet for reduksjon av antall drepte ble oppnådd i 2010. Det vises til egen omtale nedenfor.

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet i togtrafikken er høy oppetid i infrastrukturen, slik at den er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Målene for driftsstabiliteten i togtrafikken for 2010 ble ikke oppnådd. Oppetiden i jernbaneinfrastrukturen i 2010 var samlet sett på 98,4 pst. som er 0,3 prosentpoeng lavere enn målsatt. Regulariteten i 2010 var 97,6 pst. som er 0,9 prosentpoeng lavere enn målsatt.

Målet for den økte satsingen på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen de siste årene og framover er økt punktlighet og regularitet i togtrafikken. Gjennom NSBs kundetilfredshetsmåling, samt Jernbaneverkets brukerundersøkelse blant togselskapene, får etaten en indikasjon på hvor fornøyde kundene er med Jernbaneverkets bidrag til togtilbudet. Resultatene fra NSBs kundeundersøkelse samvarierer med punktlighetsutviklingen, noe som understreker betydningen av å prioritere bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Det vises til egen omtale nedenfor.

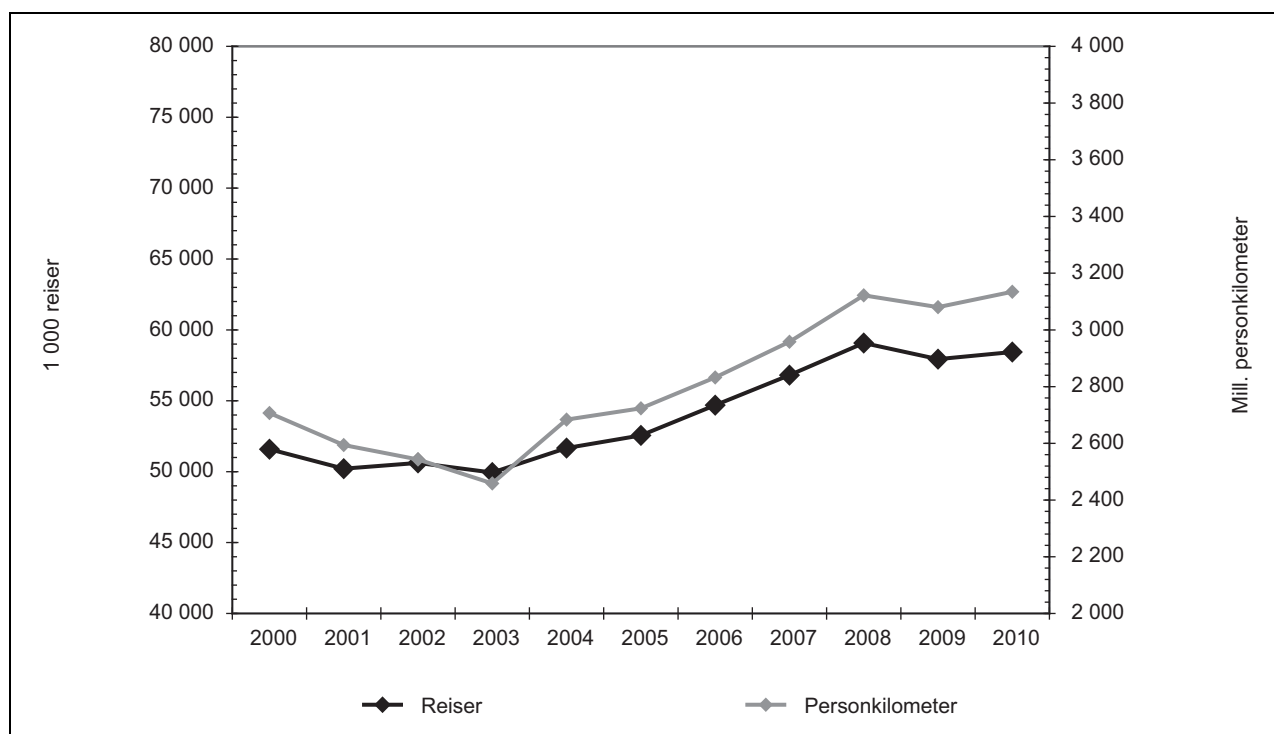
#### Framkommelighet

##### Trafikkutvikling

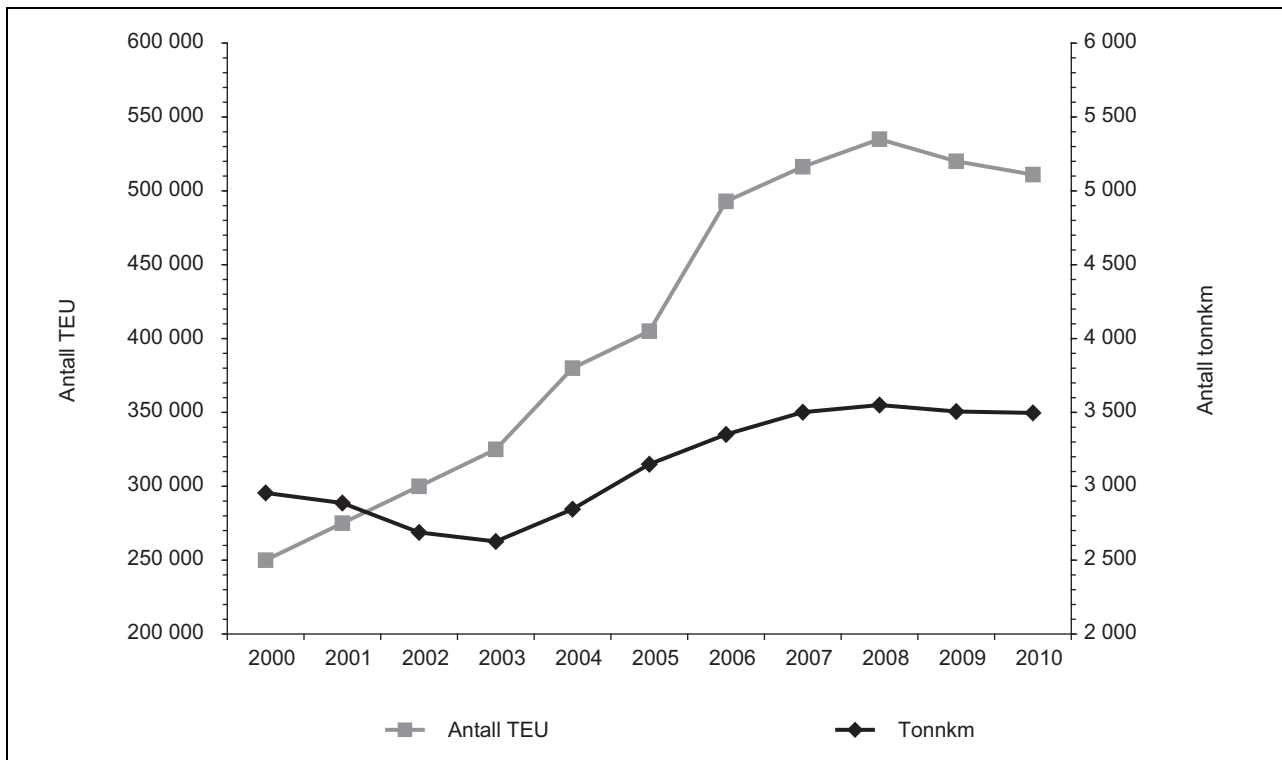
Figur 4.5 (kilde Statistisk sentralbyrå) gir en oversikt over utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2000–2010 i henholdsvis antall reiser

med tog og antall personkilometer (transportarbeidet). Samlet for perioden fra 2000 til 2010 har det vært en vekst i antall togreiser på 13,3 pst. og en vekst i personkm på 15,8 pst. Fra 2005 til 2010 var det en vekst i antall reiser med 11,2 pst. og personkm med 15,1 pst. Fra 2008 til 2009 falt både antall reiser og transportarbeidet med hhv. 1,9 og 1,3 pst., mens det fra 2009 til 2010 var en vekst på hhv. 0,9 pst. for antall reiser og 1,8 pst. i personkm. I 2010 var det om lag 50 mill. reisende med tog som er omfattet av ordningen med statlig kjøp av persontransport fra NSB AS. Flytoget hadde i 2010 om lag 5,7 mill. passasjerer. Totalt var det i 2010 58,4 mill. reiser og 3 134 mill. personkm.

Figur 4.6 (kilde Statistisk sentralbyrå) viser utviklingen i godstransport med jernbane for perioden 2000–2010, målt i transportvolum (antall TEU, dvs. volum omregnet til standard tjuéfotscontainer) og transportarbeid (tonnkm). Utviklingen med til dels sterk vekst i volum og en flatere utvikling i transportarbeid skyldes i stor grad CargoNet AS sin omlegging av godstransporten med sterk satsing på kombinerttransport. I hele perioden 2000–2010 var det en vekst i transportarbeidet på 18,3 pst., mens veksten i transportvolum var 104,4 pst. I perioden fra 2005 til 2010 var det en vekst på hhv. 11 pst. for transportarbeidet og 26,2 pst. for transportvolumet. Både transportarbeidet og volumet har blitt redusert fra 2008 til 2010 med



Figur 4.5 Antall personkilometer og antall reiser



Figur 4.6 Utvikling i godstransport på bane i TEUs og tonnkm.

hhv. 1,5 pst. og 4,5 pst. Denne reduksjonen har bl.a. sammenheng med finanskrisen i 2008 og ettervirkningen av denne, samt dårlig punktlighet og regularitet i togtrafikken.

#### *Punktligheit, oppetid og regularitet*

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at jernbanetrafikken kan gjennomføres med sikte på å nå de fastsatte punktlighetsmålene. Målet for

punktligheit for alle person- og godstog er 90 pst., unntatt Flytoget hvor målet er 95 pst.

Punktligheiten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene i rute om avviket ikke er større enn 3:59 minutter sammenliknet med rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser ut over 5:59 minutter.

Tabell 4.3 Punktligheitsutvikling

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Første halvår 2011
<i>Persontog:</i>							
Nærtrafikk Oslo	91	86	87	85	85	85	86
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	94	91	90	84	88	89	92
Gardermobanen/Flytoget	97	96	96	96	94	92	92
Mellomdistanse	90	87	88	84	82	77	75
Langdistanse	90	87	84	83	72	80	75
<i>Godstog:</i>							
CargoNet	83	78	78	77	78	69	69
Oppetid i infrastrukturen	99,3	98,9	98,8	98,5	98,5	98,4	98,3
Regularitet		98,7	98,0	98,0	97,9	97,6	97,5

I perioden 2008–2010 har både punktligheten og regulariteten hatt en negativ utvikling, og målene har ikke blitt oppnådd. Det svake resultatet i 2010 skyldes i hovedsak vinterproblemer i januar og februar og stenging av Oslo-tunnelen sommeren 2010. De mange planlagte driftsavvikene i forbindelse med vedlikehold og investeringer (arbeid i/nær sporet) svekker dagens framkommelighet for togene. Basert på erfaringene i 2010 ble det ved stengingen av Oslo-tunnelen i 2011 gjennomført en bedre avvikshåndtering for å redusere ulemper for transportbrukerne.

Punktligheten forbedret seg i andre halvår 2010 etter at sporarbeidene på flere baner ble avsluttet og saktekjøringer ble fjernet. Bl.a. ga Oslo-prosjektet (Lysaker–Etterstad) positiv effekt for punktligheten, og ferdigstillelse av dobbeltsporet Lysaker–Sandvika vil også bidra til bedre punktlighet. Punktligheten på Gardermobanen i 2010 og så langt i 2011 har ikke vært tilfredsstillende. Dette skyldes snø og kulde i 2010, samt flere partier med telehiv og redusert hastighet på sporet vinteren/våren 2011.

Punktligheten for godstog var ikke tilfredsstillende i 2010. Den var sterkt påvirket av dårlig avgangspunktighet fra Alnabru. Tog som starter forsinket, kommer forsinket tilbake og på den måten forsterkes problemet. Det ble derfor foretatt en analyse av avgangspunktigheten fra Alnabru i 2010 og fram til februar 2011 som resulterte i at togselskapene og Jernbaneverket gjennomførte en rekke tiltak som har bedret situasjonen.

Regularitet er et uttrykk for hvor stor andel av togene som skal kjøres som faktisk blir kjørt. Regulariteten i 2010 var 97,6 pst. og lavere enn målet på 98,5 pst. Hovedårsaker til innstillinger var snø og kulde, infrastrukturfeil, dyrepåkjørsler og feil på materiell/materiellmangel.

For å redusere antall forsinkelsestimer og antall innstilte tog i vinterperioden ble det i 2010 og 2011 gjennomført mange tiltak for å forbedre vinterberedskapen, bl.a. flere mannskaper til å rydde snø fra spor og plattformer, nye snøryddingsmaskiner, mer varme og vakthold ved sporveksler, nye sporveksler og oppgradert infrastruktur gjennom Oslo. Den økte vinterberedskapen i 2010/2011 ga positive effekter. Snø og kulde påvirket ikke punktligheten og regulariteten i så stor grad som i de to siste vinterperiodene. På den andre siden var det økte utfordringer med telehiv og flomskader våren 2011.

### *Sikkerhet*

Nullvisjonen ligger til grunn for målfastsettelse og prioritering av sikkerheten på jernbanen. Det langsiktige målet er at jernbanetransport ikke skal medføre drepte eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er dette målsatt med en gjennomsnittlig årlig forbedring på minimum 4,5 pst. I perioden 1991–2010 omkom i gjennomsnitt 6,15 personer pr. år i Norge som er innenfor målkravet på 6,3. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. I 2010 omkom 9 personer ved ulykker i tilknytning til jernbanen. I første halvår 2011 omkom fem personer i ulykker. Alle ulykkene er under etterforskning av politiet.

Jernbaneverket har forbedret rapporteringen om forbedringsforhold, nestenulykker og ulykker i løpet av 2010 og hittil i 2011. Dette gir en økt rapportering av førstehjelpsskader, som trolig har vært underreportert tidligere. Antall ulykker med alvorlige personskader er stabilt og svakt nedadgående.

### *Kundetilfredshet*

Kundetilfredsheten måles både for togpassasjerene (NSBs kundetilfredshetsundersøkelse) og togselskapene (brukerundersøkelse blant togselskapene). Togpassasjerene skal kunne forvente at Jernbaneverket sørger for funksjonelle, rene og ryddige stasjonsområder med nødvendige servicetilbud, lett tilgjengelig informasjon om togtrafikken, god informasjon ved avvik, samt innsats for å opprettholde punktligheten i togavviklingen. Gjennom Serviceerklæringen offentliggjør Jernbaneverket sin ambisjon for kvaliteten på stasjonene. Samtidig er det gjort enkelt å klage på servicen. Klager kan leveres som brev, e-post, på internett eller via SMS.

Vinteren 2009/2010 var en periode med dårlig punktlighet og regularitet i jernbanenettet. Dette ble avspeilet i kundetilfredshetsundersøkelsen foretatt våren 2010 som viste en nedgang i tilfredsheten. Bedre punktlighet og publikumsinformasjon i andre halvår 2010 har gitt resultater med en tydelig bedring i kundetilfredsheten. Resultatene våren 2011 fortsatte i samme retning, og målet for kundetilfredshet i 2011 er innen rekkevidde. Klager på manglende informasjon ved forsinkelse utgjør fortsatt den største andelen av klager (30 pst.).

I oktober 2010 lanserte Jernbaneverket et kundesenter for å håndtere henvendelser fra de rei-

sende. Jernbaneverket lanserte samtidig ny serviceklæring til sine kunder og etablerte flere kontaktpunkter. Dette har ført til en økning i antall henvendelser. Henvendelsene til kundesenteret gjelder i stor grad forholdene på stasjoner, informasjonsavvik og tilbakemeldinger på mobilapplikasjonen «Togtider».

Det ble i 2010 satt i gang en rekke tiltak for å bedre kundeinformasjonen. Dette omfatter bl.a. styrket bemanning i Oslo-området, installasjon av nye skjermer med trafikkinformasjon i sanntid og nye høytaleranlegg på mange stasjoner på Østlandet, samt utvikling av en ny mobilapplikasjon. Det jobbes videre med å bedre kundeinformasjonen i 2011 for å kunne møte de reisendes behov for informasjon og for å kunne yte en bedre service, spesielt ved avvikssituasjoner.

Det er etablert en midlertidig klageordning for togpassasjerer under Statens jernbanetilsyn. Ordningen gjelder inntil en permanent klageordning for jernbanepassasjerer er på plass.

#### *Miljø og klima*

Jernbanen bidrar med lavere utslipp pr. transportert enhet enn de fleste andre transportformer. Overføring av transport til jernbane er derfor et viktig bidrag for å redusere klimagassutslipp. Økt strømforbruk i sporveksler for å bedre vinterdriften (punktlighet og regularitet) bidrar til høyere energiforbruk for driften av jernbaneinfrastrukturen. I 2010 ble det lagt fram en oversikt over tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslippene i Norge, «Klimakur 2020». Fram mot 2020 og 2030 ventes det at absolutt nivå på utslipp fra jernbane vil være omtrent uendret, selv om det ventes sterk trafikkvekst både for person- og godstransport. Dette skyldes at trafikkveksten på jernbanen i all hovedsak ventes å komme i de elektrifiserte korridorene.

Jernbaneverkets energiforbruk økte i 2010 med 6,4 pst., fra 94 GWt i 2009 til 100 GWt. Dette skyldes bl.a. endringer i drift og økt utnyttelse av jernbaneanlegg som følge av krav til regularitet i trafikken. I 2010 investerte Jernbaneverket i energireducerende tiltak for om lag 5 mill. kr. Disse investeringene er beregnet å gi en energisparing på til sammen om lag 720 MWt, eller 0,7 pst. Jernbaneverket utfører ENØK-analyser for å identifisere nye kostnadseffektive tiltak. I 2009 fikk Jernbaneverket tilsagn om støtte fra ENOVA til et nytt ENØK-prosjekt i perioden 2010–2013. Målet i denne treårsperioden er å redusere Jernbaneverkets strømforbruk med 4,3 GWt totalt sett, noe som vil redusere energiforbruket med om lag 5

pst. sammenliknet med 2008. Dessuten skal 0,4 GWt konverteres fra ikke fornybar energi til fornybar energi.

Strømforsyningsanleggene for togframføring har et samlet effekttap på om lag 20 pst., der 3/4 skyldes tap i omformerstasjoner, og 1/4 i kontaktledningsanlegget. Jernbaneverket har flere prosjekter for å kartlegge og redusere tapet, bl.a. ble det i 2010/2011 installert energimålere i alle omformerstasjoner. I 2010 fikk Ofotbanen satt i drift det første kontaktledningsanlegget i landet med autotransformatorer (AT-system). AT-systemet installeres også på Jærbanen. AT-system er beregnet å redusere tapet i kontaktledningsanlegget med litt over 50 pst. sammenliknet med et konvensjonelt kontaktledningsanlegg. AT-systemet har også positive virkninger for drift og vedlikehold av infrastrukturen og togtrafikken.

Støyplage er en viktig miljøutfordring for jernbanen. Reviderte beregninger for støyplageindeksen fra 2010 viser en reduksjon på over 30 pst. sammenliknet med 1999. Jernbanen har dermed allerede oppfylt sin del av det nasjonale målet for støyplageindeksen. Skinnesliping er et effektivt tiltak for å redusere støy fra jernbanen. I 2010 ble det gjennomført skinnesliping på om lag 400 km av jernbanenettet, hvorav om lag 20 pst. som støytiltak i tettbygde strøk. Et tilsvarende aktivitetsnivå planlegges for 2012. Skinnesliping har også positive virkninger for sporkvaliteten, togoperatørens utgifter til drift og vedlikehold og passasjerens komfort. Kartlegging og utredninger i 2010 avdekte fem boliger som overskrider tiltakskravet i forurensingsforskriften. To av boligene planlegges utbedret i 2011. De tre andre boligene er spornære eiendommer som ikke er regulert til boligformål.

#### *Universell utforming*

Det er et mål for regjeringen å gjøre kollektivtransportssystemet universelt utformet. God tilgjengelighet til stasjon og persontog er viktig for publikums reisemuligheter, for togselskapenes konkurranseevne og for realisering av samfunnets mål om høyere kollektivandel og mer miljøvennlig transport. For den enkelte kunde er det avgjørende at hele reisekjeden er godt tilrettelagt. Ingen brukergruppe skal diskrimineres i bruken av offentlig transport. Ved bygging av ny stasjonsinfrastruktur inngår prinsippet om universell utforming som en integrert del av planforutsetningene for prosjektene. Ved tilpasning av eksisterende infrastruktur er det ofte praktiske utfordrin-

ger på grunn av beliggenhet, topografi og andre hindringer.

Flere stasjonstiltak har effekt både på tilgjengelighet og sikkerhet. At plattformer er tilstrekke-

lig lange, brede og høye i forhold til lengde og utrustning på togene som trafikkerer stasjonen, er av stor betydning for passasjerenes tilgjengelighet og sikkerhet.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	<sup>1</sup> Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 315 388	4 923 000	5 185 600
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	97 749	76 300	92 000
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 622 231	3 875 200	4 395 600
31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	214 744	366 300	275 000
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	28 036	25 600	
Sum kap. 1350		9 278 148	9 266 400	9 948 200

<sup>1</sup> I Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011) ble kap. 1350, post 23, økt med 40 mill. kr til 4 963 mill. kr.

Det foreslås i alt bevilget 9 948,9 mill. kr i 2012 til Jernbaneverket, en økning på 681,8 mill. kr eller 7,4 pst. i forhold til saldert budsjett for 2011. Forslaget innebærer en ytterligere opptrapping av bevilgningene til Jernbaneverket slik at det nå ligger godt an til at den økonomiske planrammen for Nasjonal transportplan 2010–2013 vil bli nådd i 2013. Basert på flat fordeling av planrammen for 2010–2013 er oppfølgingen for Jernbaneverket etter tre år på 73,9 pst.

Til drift og vedlikehold (post 23) foreslås det bevilget 5 185,6 mill. kr, en økning på 262,6 mill. kr eller 5,3 pst. fra saldert budsjett for 2011. Vedlikeholdet er foreslått økt med om lag 180 mill. kr eller 8 pst. fra saldert budsjett 2011. Opptrapping av vedlikeholdsinnsetningen fortsetter. Til drift og vedlikehold av Gardermobanen foreslås det bevilget 92 mill. kr.

Til jernbaneinvesteringer samlet (postene 30 og 31) er det foreslått bevilget 4 670,6 mill. kr, en økning på 429,1 mill. kr eller 10,1 pst. fra saldert budsjett 2011. Den betydelige økningen på jernbaneinvesteringer går bl.a. til ulike infrastrukturtiltak for å kunne bedre togtilbudet i Østlandsområdet, oppstart av prosjektet Farriseidet-Porsgrunn, oppstart av fellesprosjektet mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, dobbeltspor Langset-Kleverud og E6, bygging av nytt signalsystem på

Østfoldbanens østre linje og oppgradering av stasjoner og plattformer.

#### Mål og prioriteringer

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2012 for Jernbaneverket er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Målene for bevilgningene til drift og vedlikehold er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane, og derigjennom ivareta realverdiene i infrastrukturen og legge til rette for å oppnå fastsatte mål for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Målene for bevilgningene til nye investeringer i jernbaneinfrastruktur er å utvikle infrastrukturen med økt sikkerhet, økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Vedlikeholdsbehovet som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019 har i ettertid vist seg være betydelig underestimert. Samferdselsdepartementet har derfor i samarbeid med Jernbaneverket funnet det nødvendig å bruke vesentlig mer ressurser på drift og vedlikehold enn det ble lagt opp til i Nasjonal transportplan. Bevilgningsforslaget til drift og vedlikehold (post 23) for 2012 legger f.eks. om lag 520 mill. kr eller

drøyt 11 pst. høyere enn planrammen i Nasjonal transportplan. Det er foretatt en ytterligere styrking av satsingen på vedlikehold i 2012. Budsjettet til vedlikehold er isolert sett økt med om lag 180 mill. kr eller 8 pst. fra saldert budsjett 2011.

Bevilgningsforslaget til jernbaneinvesteringer (postene 30 og 31) i 2012 innebærer en økning med 429 mill. kr eller over 10 pst. fra saldert budsjettet for 2011. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å prioritere rasjonell framdrift i Oslo-prosjektet. Til prosjektet Holm–Holmestrand–Nykirke som startet opp i 2010, er det foreslått om lag 840 mill. kr til videre framdrift i 2012. Det er prioritert midler til prosjektene/tiltakene:

- ny jernbanetrase på strekningen (Larvik) Farrisidet–Porsgrunn, med sikte på oppstart i 2012
- fellesprosjektet mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, nytt dobbeltspor Langset–Kleiverud og ny E6 (firefelts motorveg), med sikte på oppstart i 2012
- nytt signalsystem ERTMS med erfaringsstrekning på Østfoldbanens østre linje, med oppstart i 2012
- infrastrukturtiltak knyttet til omleggingen til nytt og bedre togtilbud på Østlandet. Tiltakene

er nå skilt ut som et eget programområde og er høyt prioritert i 2012.

Det er videre satt av midler til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak samt stasjoner og knutepunkter. Spesielt utvikling av stasjoner og knutepunkter er høyt prioritert i 2012, med en rekke tiltak for å forlenge plattformer, oppgradere stasjoner, samt videreføre prosjektet for bedre kundeinformasjon.

Tiltakene for å styrke konkurranseposisjonen for godstrafikk med jernbanen er i 2012 bl.a. knyttet til videre planlegging av kapasitetsøkende tiltak på Alnabru godsterminal, ombygging av Bodø godsterminal, samt forlenging av eksisterende kryssingsspor.

Mål- og resultatstyringen av Jernbaneverket for perioden 2010–2019 er fastlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019, med resultatmål for 2013 og 2019. Resultatmålene har 2008 som referanse. I tillegg til økonomisk effektivitet er det satt mål for sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Tabell 4.4 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2010–2019.

Tabell 4.4 Målmatrise

Parameter	NTP Referanse				
	Status i 2008	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet</i> <sup>1</sup>					
Antall drepte gj.sn. siste 20 år	6,9	6,0	5,7	5,6	4,2
Antall personskader gj.sn. siste 3 år	230	200	191	183	139
Antall hendelser med personskader	223	195	186	177	135
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i pst.	98,5	98,8	98,8	99,2	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,5	98,5	99,0	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	64	67	69	71	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,7	3,8	3,8	4,5
Tilgjengelighet	i.t.	i.t.	97	i.t.	i.t.
<i>Økonomi</i>					
Fornyelsesgrad i pst. <sup>2</sup>	i.t.	100	100	100	100

«i.t.» – ikke tilgjengelig/ikke målsatt

<sup>1</sup> Alle sikkerhetsmålene har utgangspunkt i 4,5 pst. årlig forbedring. Jernbaneverket har revidert definisjonene og registreringene for personskader og hendelser med personskader, slik at disse nå er bedre avgrenset, måltallene og resultatene er justert som følge av dette.

<sup>2</sup> Fornyelsesgrad er faktisk årlig regnskapsført fornyelse i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2010–2019, inkl. Oslo-prosjektet.

Erfaringsgrunnlaget fra 2010 og hittil i 2011 tilsier at det er mest realistisk å videreføre målene for oppetid og regularitet fra 2011 til 2012. Dette hen-

ger sammen med at det i 2012 planlegges et betydelig aktivitetsnivå for vedlikehold og investeringer i og nær spor i drift som bidrar til betydelig

usikkerhet for oppetiden og regulariteten i togtrafikken for 2012. Det økende omfanget av flom og ras trekker i samme retning.

### Oppfølging av Nasjonal transportplan

Oppfølgingen av planrammene i Nasjonal transportplan 2010–2019 framgår av egen tabell.

Tabell 4.5 Oppfølging av NTP for perioden 2010–2013

		(i mill. 2012-kr)					
Kap. Post	Betegnelse	Gj.snitt pr. år Stortingets NTP-vedtak 2010–2013	Bevilg- ninger til NTP i 2010	Bevilg- ninger til NTP i 2011	Bevilg- ninger til NTP i 2012	Diff. mot NTP-vedtak etter tre år i kr	Oppfølg. av NTP-vedtak etter tre år i pst.
1350	Jernbaneverket						
23	Drift og vedlikehold	4 663,2	4 992,7	5 116,9	5 185,6	1 305,6	82,0
30	Investeringer i linjen	4 270,3	3 882,6	3 964,3	4 395,6	-568,3	71,7
31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	671,1	202,8	374,7	275,0	-1 160,8	31,8
Sum	kap. 1350	9 604,6	9 078,1	9 455,9	9 856,2	- 423,5	73,9

Oppfølgingen av planrammen for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 er samlet på 73,9 pst. etter tre av fire år. Med dette ligger det godt an til at den økonomiske planrammen for Jernbaneverket i fireårsperioden 2010–2013 vil kunne bli oppfylt i 2013.

Med bakgrunn i underestimering av vedlikeholdsbehovet i Nasjonal transportplan 2010–2013, har Samferdselsdepartementet i samråd med Jernbaneverket funnet det nødvendig å styrke vedlikeholdsinnsatsen betydelig utover planrammen. Etter tre år av planperioden er oppfølgingen

av drift og vedlikehold på hele 82 pst. Det er i all hovedsak vedlikeholdet som er styrket.

For jernbaneinvesteringene samlet (postene 30 og 31) er oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 etter tre av fire år i planperioden på 66,3 pst. Endrede planforutsetninger, anstrengt ressursituasjon innen jernbanefag, forsering av prosjektet Holm–Holmestrand–Nykirke, innfasing av nytt togtilbud i Østlandsområdet og økt prioritering av drift og vedlikehold, har medført forskyvninger i prioriteringene av en del tiltak i Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. tilstandsvurderinger og hovedutfordringer.

### Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)				
Betegnelse	Regnskap 2010	<sup>1</sup> Saldert		Endring i pst. 10/11
		budsjett 2011	Forslag 2012	
Drift	2 693,1	2 659,0	2 740,6	3,1
Vedlikehold	2 622,3	2 264,0	2 445,0	8,0
Sum post 23	5 315,4	4 923,0	5 185,6	5,3

<sup>1</sup> I Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011) ble kap. 1350, post 23, økt med 40 mill. kr til 2 304 mill. kr.

Det foreslås bevilget 5 185,6 mill. kr til drift og vedlikehold i 2012. Dette er en økning på 262,6 mill. kr eller 5,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2011. Forslaget innebærer en økning på 3,1 pst. til drift og på 8 pst. til vedlikehold sammenliknet med saldert budsjett 2011.

I Nasjonal transportplan 2010–2019, i de årlige statsbudsjettene, i de årlige tildelingsbrevene til Jernbaneverket og i den øvrige etatsstyringen, stilles det krav til kvaliteten på Jernbaneverkets tjenesteproduksjon, økonomiforvaltning og forvaltningen av realkapitalen i jernbanenettet. Samferdselsdepartementet legger vekt på at ressur-

sene som tilføres Jernbaneverket utnyttes mest mulig effektivt og at større prosjektrettede aktiviteter skal konkurranseutsettes. Dette omfatter investeringer, mange av tiltakene innenfor fornyelse og deler av forebyggende vedlikehold.

Nye anlegg vil ha et mindre behov for akutt feilretting og korrektivt vedlikehold enn gamle anlegg. Samtidig fører økt anleggsmasse og økt trafikkmengde til økt ressursbehov for å opprettholde etablert standard, planlagt vedlikehold og fornyelse. I 2011 er/blir bl.a. nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika, dobbeltsporet Barkåker–Tønsberg og Gevingåsen tunnel tatt i bruk.

### Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Det foreslås et driftsbudsjett på 2 741 mill. kr i 2012. Dette er 3,1 pst. høyere enn saldert budsjett 2011. I 2012 prioriteres bl.a. økt kapasitet innen jernbanetekniske fag (signal) og plan og utredning.

Drift av infrastruktur omfatter bl.a. en omfattende snøberedskap i vintersesongen og rydding/rehold i sommersesongen. Dette er oppgaver som delvis utføres av eksterne og delvis av eget personell avhengig av lokalisering, omfang og type. I tillegg kommer kostnader til strømforsyning, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, atkomst, parkeringsplasser og andre offentlige arealer som er nødvendig for de reisende.

Basert på erfaringene fra vinteren 2009/2010 ble det før vinteren 2010/2011 satt i verk en rekke tiltak for å bedre vinterberedskapen, spesielt i Oslo-området. Tiltakene omfattet bl.a. økte mannskapsressurser, nye snøryddingsmaskiner og oppgradering av sporvekselvarme. Dette resulterte i en langt bedre trafikkavvikling enn vinteren 2009/2010.

Den langvarige kulden skapte imidlertid store problemer med telehiv våren 2011, noe som resulterte i lengre perioder med saktekjøringer, spesielt i Oslo-området og på Dovrebanen. For å redusere dette problemet for kommende vintre er det i 2011 iverksatt tiltak, bl.a. forbedring av drenering og frostisolering. Denne type tiltak vil også bli prioritert i 2012.

Jernbaneverkets driftsoppgaver består bl.a. av følgende områder:

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon. Økt nivå på investeringer og fornyelse fører til behov for økt ressursbruk, både til ruteplanlegging og trafikkstyring.

Kundeinformasjon og kundeservice: Jernbaneverket har ansvar for informasjon til kundene på stasjoner og mottar og håndterer kundesendelser i forbindelse med avvik som omfattes av serviceerklæringen.

Teknisk og administrativ støtte: I 2012 er det bl.a. behov for å øke ressursbruken til planlegging, styring/rapportering og oppfølging av den betydelige satsingen som følger av Nasjonal transportplan 2010–2019 både innenfor investering og vedlikehold. Arbeidet med ny Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023 krever også betydelig utredningskapasitet.

Norsk jernbaneskole utdanner lokomotivførere, skinnetraktorførere, trafikkstyrere og togledere. Jernbaneskolen er et viktig virkemiddel for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge, også for å sikre kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene. Driftsbudsjettet omfatter hovedsaklig driften av Lokomotivførerutdanningen som er en offentlig fagskole. I tillegg tilbyr skolen kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren i tråd med bransjens innmeldte behov. Kursvirksomhet for Jernbaneverket, jernbaneforetak og entreprenører dekkes normalt gjennom kursavgifter fra disse selskapene og over Jernbaneverkets øvrige budsjetter. I 2012 er det satt av om lag 60 mill. kr til drift av Norsk jernbaneskole.

Norsk Jernbanemuseum har siden 1896 hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og jernbanens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. I 2012 er det satt av om lag 15 mill. kr til drift av jernbanemuseet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet.

### Vedlikehold

Vedlikehold er viktig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået, samt å bidra til å nå kort- og langsiktige mål for oppetid. Det foreslås å avsette 2 445 mill. kr til vedlikehold i 2012, en økning på 181 mill. kr eller 8,0 pst. i forhold til saldert budsjett for 2011. Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med 265 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 860 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 1 320 mill. kr til fornyelse av anlegg.

Sammen med Oslo-prosjektet, som finansieres over kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, innebærer forslaget en videreføring av satsingen på fornyelse av jernbanen fra de siste årene. I tillegg til innsatsen i Oslo-området prioriteres tiltak på Bergensbanen og Dovrebanen. Forsinkelsestimerne er sterkt konsentrert om Oslo-området. De



største utfordringene har vært på strekningene Oslo–Asker, Oslo–Ski og Oslo–Lillestrøm–Eidsvoll. 50 pst. av forsinkelsestimene på landsbasis som skyldes feil i infrastrukturen, er konsentrert til dette området.

#### Korrektivt vedlikehold

Korrektivt vedlikehold omfatter utgifter til beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Feil er kostbart for Jernbaneverket, togselskapene og togbrukerne. Jernbaneverket arbeider med beredskapsordninger som reduserer feilrettingstiden. En reduksjon av nivået på korrektivt vedlikehold på sikt er avhengig av høyere teknisk standard på infrastrukturen. Økt anleggsmengde og krav til beredskap for feilretting bidrar til økte kostnader til korrektivt vedlikehold. Den løpende prioriteringen av det korrektive vedlikeholdet avhenger av feilfrekvens i infrastrukturen og omfanget av skader fra f.eks. ras og flom. I den daglige driften prioriteres korrektivt vedlikehold til retting av vesentlige feil i infrastrukturen framfor annet vedlikehold av hensyn til togframføringen.

Det settes av 265 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2012.

#### Forebyggende vedlikehold

Forebyggende vedlikehold utføres for å opprettholde standarden på anleggene, forebygge akutte feil og skader av flom og ras, og for å oppnå infrastrukturens forutsatte levetid. Det forebyggende vedlikeholdet har de siste årene økt med om lag 150 mill. kr årlig for å sikre en høyere oppetid i de områder hvor infrastrukturen ikke blir fornyet i inneværende planperiode.

I 2012 prioriteres forebyggende vedlikehold på bruene, strekningene i Oslo-området, samt deler av Bergens- og Dovrebanen. For øvrig videreføres aktivitetsnivået innenfor inspeksjoner og kontroller for det øvrige forebyggende vedlikeholdet (bl.a. sporjustering og skinnesliping). Inspeksjoner og kontroller er avgjørende for å ha kontroll på tilstandsutviklingen i infrastrukturen, prioritere og iverksette nødvendige tiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 860 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2012.

#### Fornyelse

Fornyelse omfatter både strategiske fornyelser, dvs. større systematiske tiltak for å ivareta den

langsiktige utviklingen, og mindre fornyelser som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan iverksettes.

Det settes av 1 320 mill. kr til fornyelse i 2012. I tillegg er videreføring av Oslo-prosjektet prioritert på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, som er en forsering av fornyelsen med 570 mill. kr i 2012.

Tiltak innen fornyelse prioriteres for å ivareta sikkerheten, framfor hensynet til oppetid, punktlighet og framtidige drifts- og trafikkstyringskostnader. Tiltak mot flom, ras og telehiv vil bli prioritert. En ekstern vurdering av effekten av de planlagte tiltakene opp mot oppetidsmålet for 2013, støtter Jernbaneverkets prioriteringer av vedlikeholdsinnsats og vinterberedskap.

Fornyelsene er det viktigste virkemiddelet for å nå målene om å bedre oppetiden i jernbanenettet og punktligheten i togtrafikken. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er målet en oppetid på 99,3 pst. innen 2020, og delmålet for 2013 er 99,2 pst. Oppetiden er kjørte togtimer i forhold til ruteplan. Justert for økt togproduksjon utgjør delmålet i 2013 om lag 6 300 timer, ned fra om lag 10 600 forsinkelsestimer i 2008. Bedre oppetid må i hovedsak skje på de banene som inngår i lokaltogområdet for Oslo, i Stavanger og på Dovrebanen.

Det vil også bli gjennomført en rekke tiltak som gjelder flere banestrekninger. Dette omfatter bl.a. omformeranlegg, teleanlegg, publikumsområder, samt øvrige fornyelsestiltak. I tillegg planlegges fornyelser av maskinelt hjelpeutstyr, hovedsakelig rehabilitering av skinnegående arbeidstraktorer og ledningsvogner.

Fornyning av kontaktledningsanlegg planlegges med ombygging av eksisterende anlegg til en teknologi basert på autotransformatorer (AT). Dette gir muligheter for å redusere antallet omformerstasjoner og vil redusere det framtidige behovet for fornyelse av disse. Systemet gir mer stabile kontaktledningsanlegg, mindre effekttap, og legger til rette for økt trafikk. Det gjennomføres ombygging av eldre omformere som forventes å redusere det framtidige behovet for vedlikehold.

I 2012 gjennomføres fornyelsestiltak på en rekke banestrekninger. Det settes av om lag 170 mill. kroner til tiltak på Dovrebanen, 110 mill. kr på Bergensbanen inkl. Randsfjordbanen og Roa-Hønesfossbanen, 100 mill. kr til Sørlandsbanen, 100 mill. kr til Nordlandsbanen, 90 mill. kr til Ofotbanen og 60 mill. kr til Østfoldbanen. Det er satt av om lag 80 mill. kr til «ordinær» fornyelse i Oslo-området, bl.a. til skifteanlegget på Alnabru godsterminal.

### Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 92 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2012. Dette er en økning på 20,6 pst. fra saldert budsjett 2011.

For å kunne opprettholde punktligheten og sikre forutsigbarhet for operatører og brukere er det behov for økt aktivitetsnivå til drift og vedlikehold. Jernbaneverket er i ferd med å utarbeide en tilstandsrapport for Gardermobanen som vil gi et nytt grunnlag for å prioritere og periodisere tiltak for å opprettholde standarden på banestrekningen. Tilstandsrapporten med tiltaksplaner iverksettes i form av rullerende fireårsplaner og vil gi grunnlag for beregning av framtidige avgifter.

Utgiftene til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, betales av togselskapene over kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. De siste årene har det vært et akkumulert overskudd på betalingen for bruk av Gardermobanen for å ha en buffer mot årlige variasjoner i vedlikeholdsbehovet. Dette akkumulerte overskuddet er nå brukt opp, og det er nødvendig å øke avgiftene for bruk av banestrekningen, jf. forslag på kap. 4350, post 07.

Planlagte vedlikeholdstiltak/fornyelsestiltak som må gjennomføres i løpet av 2012, er bl.a. oppgradering av fiberkabel langs hele strekningen, tetting av dryppsoner i Romeriksporten, utskifting av sporkryss, og revisjon av sporveksler/drivmaskiner mv.

### Postene 30 og 31 Jernbaneinvesteringer

Det foreslås bevilget 4 670,6 mill. kr til jernbaneinvesteringer i 2012, en økning på 429,1 mill. kr eller 10,1 pst. fra saldert budsjett 2011.

#### Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 4 395,6 mill. kr i 2012.

Samferdselsdepartementet prioriterer å opprettholde rasjonell framdrift og slutføring av igangsatte prosjekter i 2012. I tillegg prioriteres tiltak for innfasing av nye tog og ny grunnrute og oppstart på de nye store investeringsprosjektene dobbeltspor Langset–Kleverud, Farriseidet–Porsgrunn, samt erfaringsstrekningen på Østfoldbanens østre linje for nytt signalsystem – ERTMS. Videre prioriteres betydelige midler til programområdene kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunktutvikling, samt sikkerhet og miljø.

Omtalen av investeringsforslaget er inndelt i nyanlegg, planlegging og grunnverv og pro-

gramområder, samt tiltak for å ta i mot nye tog og innføring av ny ruteplan. Programområdene omfatter sikkerhet og miljø, kapasitet og stasjoner og knutepunkter, inkl. kunde- og trafikkinformasjon. Det vises til tabell nedenfor og påfølgende omtale av de enkelte prosjektene og områdene på investeringene.

#### Midlertidig signalstrategi

Jernbaneverket forbereder innføring av den nye europeiske plattformen for signalanlegg; ERTMS/ETCS. Jernbaneverket arbeider med en konseptvalgutredning (KVU) med sikte på ekstern kvalitetssikring som grunnlag for omtale og prioriteringer i Nasjonal Transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til strategien for og prioriteringen av overgangen til ny plattform for signalanlegg – ERTMS/ETCS i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Jernbaneverket hevet kontrakten med ABB om levering av signal- og sikringsanlegget Merkur til Ganddal godsterminal og til Nordlandsbanen den 15. desember 2010. Jernbaneverket har tidligere hevet kontrakten om levering av Merkur til dobbeltsporet Sandnes–Stavanger, jf. omtale i Prop. 1 S (2009–2010). Jernbaneverket har i henhold til kontraktene betalt 102 mill. kr til ABB for leveransene til Ganddal og Nordlandsbanen. Ved hevingen ble partene etter forhandlinger, enige om at ABB skal tilbakebetale 4 mill. kr til Jernbaneverket som erstatning i endelig sluttoppgjør, og Jernbaneverket beholder alt levert utstyr.

Før det kan besluttes overgang til nytt signalsystem med ERTMS/ETCS, har Jernbaneverket behov for å anskaffe nye signal- og sikringsanlegg til prosjekter som pågår og som skal ferdigstilles i de nærmeste årene og fram til det besluttes en overgang til ERTMS/ETCS. Etaten har derfor utarbeidet en midlertidig anskaffelsesstrategi for levering av nye elektroniske signal- og sikringsanlegg. Disse må legges til rette for en framtidig overgang til ERTMS/ETCS, samtidig som de skal tas i bruk med konvensjonelle lyssignaler og dagens system for automatisk hastighetsovervåkning – ATC. Jernbaneverket har satt i gang anskaffelsesprosessen for levering av nye signalanlegg i henhold til den midlertidige signalstrategien. Etaten planlegger å kunne inngå en rammeavtale med aktuelle leverandører ved årsskiftet 2011/2012. Den første bestillingen på en slik rammeavtale vil bli nytt signal- og sikringsanlegg til dobbeltsporet Sandnes–Stavanger (som nå driftes med et midler-

tidig anlegg) og Ganddal godsterminal (som nå driftes manuelt).

Anskaffelse, installasjon og ibruktaking av signal- og sikringsanlegg er erfaringsmessig svært krevende prosesser, og er en vesentlig risikofaktor for mange nye investeringer i jernbaneinfrastruktur, både med hensyn til framdrift, funksjo-

nalitet og kostnad. Hensikten med den midlertidige signalstrategien er å forenkle arbeidet med signal- og sikringsanlegg, redusere risikoen som de enkelte prosjektene står overfor, og samtidig unngå unødvendige merutgifter ved en framtidig overgang til ERTMS/ETCS.

### Nærmere om prioriteringer av investeringer i jernbaneinfrastruktur

Prosjekter	Kostnads- ramme (P85)	Styrings- ramme (P50)	Forbruk tom. 2011	(i mill. kr)		
				Forslag 2012	Anslag 2013 <sup>1</sup>	Rest etter 2013 <sup>2</sup>
Dobbeltspor Sandnes–Stavanger	2 543	2 380	2 174	59	107	92
Ganddal godsterminal	750	626	560	20	36	36
Fjernstyring Mosjøen–Bodø	661	656	446	–	82	128
Gevingåsen tunnel	730	667	648	26	–	–
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	1 693	1 551	1 175	77	51	205
Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke	6 018	5 156	670	839	890	2 757
Farriseidet–Porsgrunn <sup>3</sup>	6 676	6 210	209	100	896	4 330
Dobbeltspor Langset–Kleverud <sup>4</sup>	5 000	4 285	517	514	1 093	1 917
ERTMS – erfaringsstrekning	630	590	175	179	180	93
<i>Sum nyanlegg</i>				<i>1 814</i>	<i>3 265</i>	<i>10 547</i>
Planlegging og grunnverv				47		–
Bedre togtilbud i Østlandsområdet				848	666	584
Kapasitet				263		
Stasjoner og knutepunkter				619		
Sikkerhet				235		
Oslo-prosjektet	2 119		1 112	570	481	
<i>Sum programområder</i>				<i>2 535</i>	<i>1 147</i>	<i>584</i>
<i>Sum post 30</i>				<i>4 396</i>	<i>4 412</i>	<i>11 131</i>
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski <sup>5</sup>		(11 973)	703	275	594	(10 401)
<i>Sum jernbaneinvesteringer</i>				<i>4 671</i>	<i>5 006</i>	<i>21 532</i>

<sup>1</sup> «Anslag 2013» er foreløpige vurdering av de enkelte prosjektenes behov/bindinger i 2013.

<sup>2</sup> «Rest etter 2013» angir de mer langsiktige bindingene på budsjettet for spesifiserte prosjekter. Restbehovet er beregnet med utgangspunkt i «Styringsramme» med fratrukk for «Forbruk t.o.m. 2011», «Forslag 2012» og «Anslag 2013».

<sup>3</sup> Farriseidet–Porsgrunn er tatt inn i tabellen med kostnads- og styringsramme for alternativet med dobbeltspor. Regjeringen har foreløpig ikke tatt stilling til gjennomføringsalternativene, jf. prosjektomtalen.

<sup>4</sup> Dobbeltspor Langset–Kleverud er presentert i tabellen med foreløpige anslag for kostnads- og styringsramme, jf. prosjektomtalen.

<sup>5</sup> «Styringsramme» for post 31, nytt dobbeltspor Oslo–Ski er prisomregnet kostnadsoverslag fra Nasjonal transportplan 2010–2019, prosjektet er ikke ferdig planlagt og det er betydelig usikkerhet knyttet til det opprinnelige kostnadsoverslaget.

#### Nyanlegg

##### Drammenbanen, Skøyen–Asker

Strekningen Lysaker–Asker er bygd ut i tre etapper og var ferdig da parsellen Lysaker–Sandvika

ble åpnet for trafikk i august 2011. Strekingen Lysaker–Asker gir kortere reisetid og en kapasitet på 20–24 tog i timen, mot tidligere 12–13 tog i timen. Faktisk kapasitetsutnyttelse avhenger av

trafikkstrukturen, dvs. sammensetningen av togslag, stoppmønster, vendesporløsninger mv.

Lysaker stasjon ble sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Prosjektet ble ferdig og tatt i bruk høsten 2009. Kostnadsrammen var 1 240 mill. kr og styringsrammen er 1 195 mill. kr. Den endelige kostnaden er ikke avklart da det er tvist om sluttoppgjør for en entreprenør. Dom i retts sak gikk i favør av Jernbaneverket, men den er anket av motparten.

Dobbeltsporet Lysaker–Sandvika ble sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Kostnadsrammen er 3 589 mill. kr og styringsrammen 3 125 mill. kr. Prosjektets ventede sluttkostnad er 3 118 mill. kr, som er 471 mill. kr lavere enn kostnadsrammen og 7 mill. kr lavere enn styringsrammen. I 2012 vil det pågå etterarbeider og salg av midlertidig ervervede eiendommer.

#### *Dobbeltspor Sandnes–Stavanger*

Utbygging fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Dobbeltsporet ble tatt i bruk i november 2009 med sikringsanlegget NSI-63. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det nå lokal tog med 15 minutters frekvens i tillegg til region- og fjertog. Kostnadsrammen for prosjektet er 2 543 mill. kr og styringsrammen er revidert til 2 380 mill. kr, inkl. kostnader for nytt sikringsanlegg. Dette inkluderer en fornyelsesdel på 180 mill. kr som ble bevilget over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, i årene 2008 og 2009.

Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn knyttet til det midlertidige signalanlegget på Sandnes–Stavanger, som går ut i 2012. Etaten planlegger å inngå en ny rammeavtale for signal- og sikringsanlegg ved årsskiftet 2011/2012, og Sandnes–Stavanger blir det første avropet på denne rammeavtalen. Leveringstid for det nye anlegget vil bli avklart i denne forbindelsen.

Det settes av 59 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Ganddal godsterminal*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Den nye godsterminalen på Ganddal ble ferdig og åpnet for drift med manuell togstyring og uten signalanlegg i januar 2008. Terminalen driftes av Terminaldrift AS, som er et datterselskap av CargoNet AS.

Nytt signal- og sikringsanlegg for Ganddal godsterminal anskaffes sammen med nytt anlegg for dobbeltsporet Sandnes–Stavanger. Prosjektet

har en revidert midlertidig kostnadsramme på 750 mill. kr og en styringsramme på 626 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad, ekskl. nytt signalanlegg, er i henhold til styringsrammen. Usikkerhet knyttet til kostnadene for nytt sikringsanlegg vil bli avklart ved inngåelse av ny rammeavtale. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 20 mill. kr til prosjektet i 2012 for å starte arbeidene med nytt sikrings- og signalanlegg for godsterminalen.

#### *Fjernstyring av Nordlandsbanen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Utbyggingen er delt inn i de to uavhengige delprosjektene Grong–Mosjøen og Mosjøen–Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen. I tillegg vil driftskostnadene reduseres når manuell togekspedering kan avvikles. Dette vil også forenkle og effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Prosjektet Grong–Mosjøen ble ferdig i 2010 med Eiterstraum som grensestasjon. Eiterstraum stasjon ble inkludert i den fjernstyrte strekningen i juni 2011. Strekningen Eiterstraum–Mosjøen inkl. Mosjøen stasjon, overføres til prosjektet Mosjøen–Bodø. Prosjektet er inntil videre stanset i påvente av avklaring av nytt signal- og sikringsanlegg. Videre framdrift og nye kostnads- og styringsrammer vil bli avklart etter at Jernbaneverket har gjennomført installasjon av nytt sikringsanlegg på Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal.

#### *Gevingåsen tunnel*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Gevingåsen tunnel gir 1,7 km kortere linje i forhold til eksisterende trasé. Prosjektet gir økt kapasitet på strekningen mellom Hell og Hommelvik, samt redusert vedlikeholdsbehov sammenliknet med dagens rasutsatte trasé. Kjøretiden mellom Trondheim og Hell/Værnes–Steinkjer kan reduseres med om lag fem minutter. Prosjektet ble startet i 2009 og tatt i bruk i august 2011. Det har en kostnadsramme på 730 mill. kr og en styringsramme på 667 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen og noe over styringsrammen.

Det settes av 26 mill. kr i 2012 til avsluttende arbeider og sluttoppgjør.

#### *Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg*

Nytt dobbeltspor Barkåker – Tønsberg ble sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Framdriften i pro-

sjektet er i samsvar med planen slik at traseen kan tas i bruk i november 2011. Parsellen har en lengde på 7,7 km, inkl. tilkoblinger til eksisterende jernbanetrasé. Nytt dobbeltspor vil utgjøre 5,4 km, hvorav 1,6 km vil gå i tunnel. Parsellen avsluttes omlag 300 m nord for Tønsberg stasjon. Trafikkretningen på sløyfa i Tønsberg sentrum skal snus. Det vil gi 3–4 minutter reisetidsreduksjon på strekningen mellom Tønsberg og Oslo, og vil bidra til mer effektive togkryssinger enn med dagens ruteopplegg.

Prosjektet har en kostnadsramme på 1 693 mill. kr og en styringsramme på 1 551 mill. kr, inkl. fornyelse av jernbaneteknisk anlegg på Tønsberg stasjon. Prosjektet ferdigstilles med midlertidig signalanlegg – NSI 63. Arbeidene på Tønsberg stasjon vil bli utført senere når permanent signalanlegg installeres, samtidig med ferdigstillelse av Holm–Nykirke. Prognostisert sluttkostnad med midlertidig signalanlegg er i henhold til styringsrammen.

Det settes av 77 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Dobbeltspor Holm–Nykirke på Vestfoldbanen består av 14,3 km langt dobbeltspor, hvorav 11,3 km i tunnel. Holmestrand stasjon etableres i fjell. Stasjonsområdet vil få to spor til plattform og to gjennomgående spor som er tilrettelagt for hastighet inntil 250 km/t på hele strekningen. Prosjektet gir økt kapasitet for framføring av tog, slik at rutetilbudet kan bedres og reisetiden mellom Tønsberg og Drammen reduseres.

Anleggsarbeidet startet i juli 2010 og holder planlagt framdrift. Prosjektet er planlagt ferdigstilt ved årsskiftet 2015/2016. Det har en kostnadsramme på 6 018 mill. kr og en styringsramme på 5 156 mill. kr.

Det settes av 839 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2012.

#### *Farriseidet–Porsgrunn*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Strekningen Farriseidet–Porsgrunn har en lengde på 22,8 km. Traseen går dels langs eksisterende E18 og dels i sju tunneler som utgjør 14,5 km. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra 34 min til mellom 12 og 16 minutter. Prosjektet legger også til rette for utvikling av et bedre kollektivt tilbringersystem fra Grenlandsområdet til Sandefjord lufthavn, Torp. Banen ble opprinnelig planlagt som enkeltspor med to kryss-

singsmuligheter. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt opp til at hensiktsmessigheten av å bygge parsellen helt eller delvis med dobbeltspor skal vurderes. Flertallet i transportkomiteen på Stortinget har bedt om at alle nye IC-strekninger bør vurderes bygd for hastigheter på 250 km/t eller mer. Reguleringsplaner for prosjektet som dobbeltspor tilpasset 250 km/t ble godkjent sommeren 2010.

Samferdselsdepartementet har i 2011 gjennomført en utvidet ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kostnadsoverslagene for både enkeltspor og dobbeltspor er kvalitetssikret. For enkeltspor anbefaler kvalitetssikringen en styringsramme på 4 765 mill. kr, og en kostnadsramme på 5 118 mill. kr. For dobbeltspor anbefaler kvalitetssikringen en styringsramme på 6 210 mill. kr og en kostnadsramme på 6 676 mill. kr. Dobbeltsporet er om lag 30 pst. dyrere enn enkeltsporet.

Kvalitetssikringen omfatter også nye nytte/kostnadsberegninger med sammenlikning av gjennomføringsalternativene. Nettonytten pr. investert krone er om lag lik for begge gjennomføringsalternativene på om lag -60 øre pr. kr. Dette er noe bedre enn de nytte/kostnadsberegningene som lå til grunn for prioriteringene i Nasjonal transportplan 2010–2019 hvor nettonytten pr. investert kr var beregnet til -88 øre. Enkeltsporet vil ha en kapasitet på om lag 50 tog pr. døgn. Dette er på nivå med dagens oppsatte rute med 48 tog pr. døgn, dvs. ett tog pr. time pr. retning. Enkeltsporet vil ikke ha kapasitet til en robust økning av togproduksjonen med for eksempel halvtimesavganger fra Skien/Porsgrunn i rushtiden. Ved en eventuell framtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og oppgradering av Sørlandsbanen, er nettonytten av et dobbeltspor anslått å bli om lag 2,5 mrd. kr høyere enn et enkeltspor.

Regjeringen vil foreta en nærmere vurdering av funnene fra kvalitetssikringen av prosjektet, og vil deretter komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte. Det tas sikte på byggestart i 2012. Regjeringen foreslår derfor å avsette 100 mill. kr til formålet i 2012.

#### *Dobbeltspor Langset–Kleverud (Eidsvoll–Hamar/ Fellesprosjektet E6–Dovrebanen)*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Strekningen omfatter 17 km nytt dobbeltspor, parallelt med ny E6 – Fellesprosjektet E6–Dovrebanen. Jernbaneverket har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet detalj- og reguleringspla-

ner for strekningen, og etatene har inngått en samarbeidsavtale om gjennomføring av fellesprosjektet E6-Dovrebanen.

Forberedende arbeider ble igangsatt i 2011. Disse omfatter uttak av fjellskjæringer, etablering av riggområder og tverrslag, grunnarbeider for flytting av renseanlegg, opparbeiding av gang- og sykkelveg, jernbanetekniske tiltak for å sikre drift på eksisterende bane under utbyggingen og omlegging av strømforsyning.

Ekstern kvalitetssikring (KS2) av hele fellesprosjektet E6-Dovrebanen er i slutfasen. Regjeringen vil vurdere kvalitetssikringens anbefalinger nærmere før det tas endelig stilling til prosjektet og vil deretter komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Det tas sikte på byggestart i 2012. Regjeringen foreslår derfor å avsette 514 mill. kr til formålet i statsbudsjettet i 2012. Videre tas det sikte på samtidighet i utbyggingen med E6.

#### *ERTMS – erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011).

Hovedtyngden av Jernbaneverkets signal- og sikringsanlegg ble bygd på 1960- og 1970-tallet. Det er behov for å skifte ut disse i de nærmeste tiårene. ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System) er en felles europeisk standard for signal-systemer på jernbanen som legger til rette for enklere grensekryssing med tog. Jernbaneverket arbeider med en konseptvalgutredning for utbygging av ERTMS/ETCS på hele jernbanenettet som grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS1).

Før strategien for implementering av ERTMS/ETCS på det nasjonale jernbanenettet er klar, skal Jernbaneverket etablere en erfaringsstrekning for å teste ut nye operasjonelle regler og hvilke konsekvenser ERTMS/ETCS vil få på Jernbaneverkets og togoperatørenes organisasjoner, og for å bli best mulig forberedt på utskiftingen av signalanlegg som kommer. Østfoldbanens østre linje er valgt som erfaringsstrekning, bl.a. fordi denne strekningen i dag ikke er fjernstyrt og har et enkelt trafikkmønster. Samtidig med bygging av signalsystemet skal det bygges sikringsanlegg og fjernstyring på strekningen. Erfaringsstrekningen er planlagt tatt i bruk i 2014.

Det er samtidig nødvendig å gjennomføre stasjonstiltak for å utbedre adkomster og plattformer for å ivareta sikkerheten til publikum når strekningen blir fjernstyrt og betjeningen på stasjonene fjernes. Dette er selvstendige tiltak som planlegges og gjennomføres under programområdet sta-

sjoner og knutepunktutvikling. Detaljplanleggningen av disse tiltakene pågår, og de er foreløpig kostnadsregnet til om lag 260 mill. kr.

Anskaffelsesstrategi for erfaringsstrekningen tar hensyn til at den ikke skal gi noen føringer for konseptvalgutredningen og senere valg av anlegg. Prosjektet har en kostnadsramme på 630 mill. kr og en styringsramme på 590 mill. kr. Rammene inkluderer Jernbaneverkets utgifter til planlegging, prosjektering, utarbeidelse av nye trafikkregler og kravspesifikasjoner for implementering av elektroniske sikringsanlegg. Systemkostnadene for trafikkregler og kravspesifikasjonene vil få anvendelse utover prøvestrekningen.

Det settes av 179 mill. kr til videreføringen av arbeidet med erfaringsstrekningen på Østfoldbanens østre linje i 2012.

#### *Planlegging, prosjektering og grunnerverv*

Planlegging omfatter utarbeidning av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner, i noen tilfeller hovedplanlegging, samt grunnerverv for nye prosjekter.

Det settes av i alt 47 mill. kr til planlegging og grunnerverv i 2012. I det følgende omtales de største prosjektene i 2012.

#### *Bergen stasjon–Fløen og Ulriken tunnel*

Prosjektet Bergen stasjon–Fløen er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011) og ble der sett i sammenheng med planleggingen av Ulriken tunnel. Det legges opp til felles anskaffelse av signal- og sikringsanlegg for de to prosjektene. Prosjektet Bergen stasjon–Fløen ble midlertidig stanset i 2010 bl.a. på grunn av Jernbaneverkets knappe kapasitet på signalressurser, jf. Prop. 125 S (2009–2010). Detaljplanlegging og grunnerverv for Ulriken tunnel har blitt videreført i 2011. Prosjektet krever nytt sikrings- og signalanlegg. Når plangrunnlaget og anskaffelsesstrategi for nye signalanlegg er avklart, kan den videre planleggingen gjenopptas.

#### *Alnabru godsterminal, containerterminal sør (byggetrinn 1)*

Prosjektet er senest omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Jernbaneverket har utarbeidet en utredning som gir mulighet for en etappevis utbygging av godsterminalen på Alnabru de neste tiårene.

Reviderte foreløpige kostnadsberegninger viser et betydelig høyere kostnadsnivå for ny godsterminal på Alnabru enn den foreløpige avsetningen i Nasjonal transportplan 2010–2019, jf.

Prop. 1 S (2010–2011). Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket utarbeide et overordnet dokument som beskriver og redegjør for alternativene som har vært utredet for Alnabruterminalen, herunder hvilke premisser som ligger til grunn for dette planarbeidet. Departementet har videre, i samråd med Justis- og politidepartementet, bedt Jernbaneverket avklare om det er mulig å etablere en base for politihelikopter og politiets beredskapstropp i tilknytning til terminalområdet. Dette dokumentet vil danne grunnlag for en ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

I 2012 planlegges videreføring av planprogram, oppstart av arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning og detaljplan for byggetrinn 1.

#### *Trønderbanen – Hell–Værnes og Stjørdalselva bru*

Jernbaneverkets hovedplan for prosjektet Hell–Værnes omfatter tiltak for å øke hastigheten og kapasiteten over Hell stasjon på strekningen fra Gevingåsen tunnel forbi Hell stasjon og Værnes holdeplass. Dagens spor tillater ikke høyere hastighet enn 40 km/t. Stjørdalselva bru som ligger mellom Hell stasjon og Værnes holdeplass, ble bygd i 1900 og planlegges skiftet ut. I tillegg er sporkurvaturen og plasseringen av eksisterende bru slik at hastigheten forbi Hell ikke kan bli høyere enn 60 km/t. Hovedplanen for strekningen Hell–Værnes og ny bru er til behandling i Jernbaneverket. Endret sporføring er kostnadsberegnet til 370 mill. 2010-kr. Jernbaneverket er i dialog med de berørte kommunene om videre planlegging og konsekvensutredning.

Stjørdalselva bru grenser opp mot prosjektet ny holdeplass på Værnes som må ombygges parallelt med at Avinor AS utvider oppstillingsområdet for fly og bygger på terminalbygningen. Detaljplanen vil synliggjøre grensesnittene og avhengigheten mellom prosjektene. Prosjektet Hell–Værnes med nytt sikringsanlegg legger til rette for å ta ut hastighetspotensialet på hele strekningen Hommelvik–Værnes. Den konkrete tidsgevinsten avhenger av rutemønsteret og togmateriellet.

Det er satt av 25 mill. kr til videre planlegging av prosjektet med sikte på mulig oppstart i 2012. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette.

#### *Togtilbud i Saltenområdet, Nordlandsbanen*

Jernbaneverket arbeider med en strekningsvis utviklingsplan for Nordlandsbanen. Denne skal gi grunnlag for langsiktig utvikling av banen for gods og persontransport, og gi føringer for hvilke

tiltak som bør gjennomføres for å utvikle banestrekningen. Utviklingsplanen er under ferdigstilling. Et sentralt tiltak for å øke kapasiteten de nærmeste årene er å forlenge Oteråga kryssingsspor. Videre vurderes flere kryssingsspor på strekningen Bodø–Rognan for å muliggjøre videreutvikling av togtilbudet på Saltenpendelen. Tiltak på stasjoner og bygging av nye holdeplasser/stasjoner på Reitan og Tverrlandet blir også vurdert. På Bodø stasjon/terminal er det også behov for lengre kryssingsspor for å kunne kjøre lengre godstog.

#### *ERTMS – utstyr ombord i tog*

Jernbaneverket har siden 2007 samarbeidet med det svenske Trafikverket om tilpassing og utvikling av ERTMS-utstyr til bruk i tog. For å kunne innføre ERTMS er det nødvendig med utstyr om bord i alle tog som skal trafikkere strekningene. I 2012 videreføres utviklingsarbeidet med slikt utstyr om bord i tog for å gjennomføre nødvendige tester, verifikasjoner og godkjenninger. Samarbeidet med Trafikverket omfatter også utvikling av en såkalt «Specific transmission module» (STM). STM-modulen gjør at tog med ERTMS-utstyr også kan trafikkere på strekninger som bruker dagens system for hastighetsovervåkning (ATC). Jernbaneverket har søkt om en generell godkjenning av STM-enheten i Norge, og planen er at denne skal bli klar til bruk for togoperatørene i løpet av 2012.

#### *Programområder*

##### *Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell*

Det settes av 848 mill. kr i 2012 til infrastrukturtiltak for innfasing av nye tog og ny ruteplan for Østlandsområdet.

Prosjektet er sist omtalt i Prop 1 S (2010–2011). Ferdigstillingen av nytt dobbeltspor Lysaker–Asker (Vestkorridoren) og dobbeltsporparseller på Vestfoldbanen, sammen med NSBs innkjøp av 50 nye togsett, gir til sammen et grunnlag for betydelige forbedringer i rutetilbudet på Østlandet. For å kunne gjennomføre omleggingen til et nytt og bedre togtilbud er det nødvendig å gjennomføre en lang rekke små og store tiltak i infrastrukturen. Dette omfatter bl.a. tiltak for å kunne optimalisere togproduksjonen. En del av tiltakene er også nødvendig for å kunne sette de nye togene i full produksjon. Samspillet mellom innfasing av nye tog, planlegging og gjennomføring av en rekke infrastrukturtiltak og planlegging for en

større omlegging av togproduksjonen, er et svært komplisert og tidkrevende arbeid.

I budsjettet for 2011 er infrastrukturtiltakene fordelt på programområdene Kapasitetsøkende tiltak og Stasjoner og knutepunktutvikling. For å synliggjøre at det er en pakke av tiltak hvor det er gjensidig avhengighet i prioritering og gjennomføring mellom nytt materiell, infrastrukturtiltak og økt togproduksjon, presenteres infrastrukturtiltakene nå som et eget programområde.

Det er krevende å samordne planlegging og gjennomføring av infrastrukturtiltakene opp mot 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 signal og sikring. De fleste infrastrukturtiltakene er prosjekter som skal gjennomføres på eller i nær tilknytning til infrastruktur med daglig trafikk. Det totale volumet av prosjekter og behovet for rask planlegging og gjennomføring innebærer også risiko i forhold til planframdrift, kvalitet, omfang og kostnad. Jernbaneverket har gjennomført en ekstern kvalitetssikring av hele prosjektporteføljen som inngår i Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrute. Denne kvalitetssikringen er gjennomført utenfor Finansdepartementet sin ordning og rammeavtale for ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter.

Nedenfor gis en nærmere beskrivelse av pågående og nye prosjekter som er prioritert i 2012.

#### *Skien og Borgestad – hensetting*

Det er behov for å øke kapasiteten for hensetting i Skien for å iverksette ny grunnrute. Prosjektet er planlagt ferdig i 2014/2015, og har et kostnadsoverslag på 226 mill. kr og en styringsramme på 195 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. I 2012 vil detaljplanlegging pågå. Fram til Skien hensetting er ferdig, oppgraderes Borgestad og benyttes som hensetting fra 2012.

#### *Drammen hensetting (Skamarken og Sundhaugen)*

Det er behov for å øke hensettingskapasiteten i Drammensområdet, både for å kunne ta i mot nye tog og for å kunne iverksette ny grunnrute. Det planlegges ombygging av hensettingsområdene på Skamarken og Sundhaugen. Prosjektet Drammen hensetting er planlagt ferdigstilt i 2012. Det har en kostnadsramme på 113 mill. kr og en styringsramme på 93 mill. kr som er fastsatt på

grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. Det settes av 61 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Eidsvoll hensetting og vendespor fase 1*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 119 S (2010–2011). Det er behov for å øke kapasiteten på hensetting på Eidsvoll for å ta i mot flere og lengre tog. For å ivareta hensetting av dagens tog i anleggsfasen er det behov for å utvide dagens vendespor til å fungere som hensettingsspor. Prosjektet har en kostnadsramme på 223 mill. kr og en styringsramme på 195 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. Detalj- og byggeplanlegging gjennomføres i 2011. Byggestart planlegges i 2012 med ferdigstilling samme år. I tillegg vil det startes detaljplanarbeid knyttet til vendespor fase 2. Det settes av 148 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Høvik vendespor og hensetting*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Det er behov for et vende- og hensettingsanlegg vest for Lysaker for å betjene tog som har sitt endepunkt på Lysaker. Dette er planlagt som en del av dagens stasjon på Høvik. Selve stasjonen med plattformarealer og tilkomster oppgraderes som en del av byggearbeidene. Prosjektet innebærer hovedsaklig riving av eksisterende stasjonsbygning og gangbru, bygging av tre midtstilte spor for vending og hensetting av tog, to gjennomgående spor med 229 m lange sideplattformer og skjermingstiltak mot naboene. På sørsiden av stasjonen anlegges sykkelparkering, innfartsparkering og plass for av- og påstigning. Byggestart for hovedarbeidene er planlagt våren 2013 og det legges opp til stenging av Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika fra april 2013 til november 2014. Øvrige arbeider med selve stasjonsområdet, planlegges også ferdigstilt i løpet av 2014. Reguleringsplan for prosjektet er vedtatt. Prosjektet har en kostnadsramme på 620 mill. kr og en styringsramme på 569 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av detaljplan.

Det settes av 54 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2012.

#### *Lillestrøm hensetting*

Det er behov for å øke kapasiteten til hensetting på Lillestrøm for mottak av flere og lengre tog. Prosjektet omfatter også forbedringer av drifts- og vedlikeholdsbasen på Lillestrøm, og det er plan-



lagt ferdigstilt i 2014. Prosjektet har en kostnadsramme på 370 mill. kr og en styringsramme på 306 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan.

Det settes av 97 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2012.

#### *Lillestrøm spor 13*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 119 S (2010–2011). Det planlegges å forlenge spor 13 på Lillestrøm ut mot Kongsvingerbanen, slik at lengre godstog kan krysse uten å begrense kapasiteten over Lillestrøm stasjon. Som en del av prosjektet vil det også bli gjennomført støytiltak. Prosjektets kostnadsramme er på 157 mill. kr, og styringsrammen er på 140 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. Detalj- og byggeplanlegging, inkl. grunnerverv, gjennomføres i 2011 og start av byggearbeider planlegges tidlig 2012.

Det settes av 53 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2012.

#### *Frogner kryssingsspor*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 119 S (2010–2011). Strekningen på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Kløfta er overbelastet. Dagens stasjon flyttes nordover. Tiltaket bedrer først og fremst kapasiteten for godsframføring på Hovedbanen som igjen gir mulighet for økt framføring av persontog. Prosjektet har en kostnadsramme på 336 mill. kr og en styringsramme på 307 mill. kr som er fastsatt på grunnlag av kvalitetssikret usikkerhetsanalyse av hovedplan. Detalj- og byggeplanlegging, inkl. grunnerverv, gjennomføres i 2011, og start av byggearbeider planlegges i 2012. Det settes av 130 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Oslo S–Lysaker – kapasitetsøkende tiltak*

For å kunne øke antall tog gjennom Oslo-tunnelen vil det bli foretatt signaloptimalisering og enkelte endringer i sporplanen. Prosjektet er kvalitetssikret gjennom usikkerhetsanalyse på hovedplan-nivå og har en kostnadsramme på 62 mill. kr og en styringsramme på 50 mill. kr. Prosjektet ferdigstilles i 2012.

#### *Banestrømforsyning*

Prosjektet er sist omtalt i Prop 119 S (2010–2011). For å dekke den elektriske belastningen som

følge av NSBs nye tog og økt togtrafikk vil det bli anskaffet to mobile statiske omformere som vil bli plassert i eller nær Oslo. Prosjektet ble startet 2010 og planlegges ferdigstilt i 2013. Tiltaket gir en mer stabil strømforsyning til kontaktledningsanlegget. Prosjektet har en kostnadsramme på 193 mill. kr og en styringsramme på 160 mill. kr. Det settes av 87 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2012.

#### *Ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 119 S (2010–2011). Prosjektene på Eidsvoll, Frogner og Lillestrøm krever omprogrammering av felles sikringsanlegg på Gardermobanen og nedre del av Hovedbanen. Jernbaneverket inngikk kontrakt for ombygging/omprogrammering av sikringsanlegget i 2011. De første leveransene skjer i 2012.

Prosjektet er inkludert i prosjektene på Eidsvoll, Frogner og Lillestrøm, men det skal skilles ut som et eget prosjekt. Jernbaneverket arbeider med plangrunnlaget for å skille ut arbeidene med sikringsanlegg på disse delprosjektene. Inntil videre inngår arbeidene i kostnads- og styringsrammene til de nevnte prosjektene.

#### *Programområde Kapasitet*

Programområdet omfatter mindre og mellomstore tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre investeringstiltak som bl.a. omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne mv. Knapp kapasitet i bl.a. signalfag og anskaffelse av sikringsanlegg er en risiko i prosjektgjennomføringen for flere av de kapasitetsøkende tiltakene, særlig kryssingsspor.

Det settes av totalt 263 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak i 2012.

I 2012 vil bevilgningen i hovedsak benyttes til fullføring av Halden driftsbanegård på Østfoldbanen, Nodeland kryssingsspor på Sørlandsbanen og ny fjernstyring på Bergensbanen, samt å videreføre utbyggingen av Bodø godsterminal og Trondheim godsterminal Heggstadmoen, utbedring av GSM-R nettet, samt til tømmerterminaler.

*Prosjekter over 50 mill. kr innenfor programområde  
Kapasitet**Sørlandsbanen*

Sørlandsbanen er prioritert først i godsstrategien. Det planlegges å bygge en rekke kryssingsspor for å øke framføringskapasiteten på strekningen. Ualand er ferdig, og Nodeland ferdigstilles i 2011. De to neste kryssingssporene som er prioritert, er Vigrestad og Bryne. Begge planlegges for mulig byggestart i 2014.

*Nodeland kryssingsspor*

Prosjektet er et kapasitetsøkende tiltak på Sørlandsbanen i Songdalen kommune, i nærheten av Kristiansand. Sammen med andre kryssingsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal. Eksisterende kryssingsspor forlenges og bygges om og plattformen på stasjonen blir forlenget. Anleggsarbeidene startet i 2010. Prosjektet har en kostnadsramme på 133 mill. kr og en styringsramme på 123 mill. kr. Prosjektet blir ferdig i 2011. I 2012 gjennomføres etterarbeider på prosjektet.

*Bergens-/Gjøvikbanen**Jensrud kryssingsspor*

Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen i Nittedal kommune er et kapasitetsøkende tiltak for å øke framføringskapasiteten for godstogene mellom Alnabru og Bergen. Prosjektet har en kostnadsramme på 120 mill. kr og styringsramme på 112 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i 2009 og slutføres i 2012. Ferdigstillelse av prosjektet er avhengig av leveranse og godkjenning av nytt NSI 63-sikringsanlegg.

*Bergensbanen CTC (ny fjernstyring)*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Det omfatter etablering av ny fjernstyring for Bergensbanen. Dagens fjernstyringsanlegg er gammelt og har ikke tilstrekkelig kapasitet. Det er derfor behov for å skifte ut anlegget. Prosjektet ble startet i 2009. Bergensbanen legges under den eksisterende fjernstyringssentralen i Drammen.

Endringer i prosjektet gir en økt kostnadsramme til 67 mill. kr og en styringsramme til 58 mill. kr. Prosjektet blir ferdig i 2012. Det er risiko knyttet til framdrift, kostnad og omfanget av signaltekniske oppgaver og løsninger for automatisk togkontroll (ATC).

*Østfoldbanen**Halden driftsbanegård*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011) og startet i 2007. Det skal legges til rette for en moderne og hensiktsmessig drift av regiontogene på Østfoldbanen, og i tillegg forbedre og effektivisere skifting på Halden stasjon og i nærområdet. På grunn av svært dårlige grunnforhold med setningsskader, større omfang av arbeidene med gammelt sikringsanlegg, og manglende signalressurser, er prosjektet betydelig forsinket og har nå en forventet sluttkostnad som er 37 mill. kr høyere enn opprinnelig kostnadsramme. Prosjektet har nå en forventet sluttkostnad og kostnadsramme på 211 mill. kr. Halden driftsbanegård blir ferdig vinteren 2011/2012.

*Dovrebanen**Vålåsjø kryssingsspor*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011) og er et kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen i Dovre kommune. Sammen med andre kryssingsspor på Dovrebanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Oslo og Trondheim. Anleggsarbeidet startet sommeren 2010. Ferdigstillelse av prosjektet er avhengig av leveranse og godkjenning av nytt NSI 63-sikringsanlegg. Prosjektet har en kostnadsramme på 113 mill. kr og en styringsramme på 103 mill. kr.

*Nordlandsbanen**Bodø godsterminal*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S. (2010–2011) og omfatter ombygging av eksisterende godsterminal i Bodø som et ledd i målet om en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbane innen 2020. Prosjektet ble forsert og startet i 2010 som et av de prosjektene som ikke krevde signalressurser i første fase. Grunnarbeider blir ferdig i 2012. Oppstart av signaltekniske arbeider planlegges i 2013. Prosjektet har en kostnadsramme på 125 mill. kr og en styringsramme på 113 mill. kr.

*Tømmerterminaler*

Prosjektet omfatter oppgradering av tømmerterminalene på Nordsenga, Formofoss, Koppang og Vestmo for å bedre logistikken og sikkerheten ved terminalene. Arbeidene omfatter i hovedsak etablering eller justering av terminalspor og lagerområder for å oppnå effektive terminaler. Detalj-

planarbeidene med Formofoss, Koppang og Vestmo ble ferdig i 2011. På Nordsenga pågår det fortsatt arbeid med detaljplan. Byggestart på Formofoss og Vestmo planlegges i 2012. Felles kostnadsramme for alle de fire terminalene er 123 mill. kr og styringsrammen er 107 mill. kr.

#### *Mobildekning og internett i tog (MIT)*

Samferdselsdepartementet ga høsten 2009 Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide planer for å utvikle mobil- og internetttilgang i tog på alle jernbanestrekninger med passasjertrafikk. Som en del av oppdraget ble strekningen Larvik–Oslo–Lillehammer pekt ut som teststrekning. Hovedplanen for strekningen ble ferdig i 2010 med en kostnadsramme på 126 mill. kr og en styringsramme på 110 mill. kr. Utbyggingen startet medio 2010 og dekning i Oslo-tunnelen ble etablert høsten 2010. Det er planlagt full dekning langs strekningen Larvik–Oslo–Lillehammer i løpet av 2012. Jernbaneverket arbeider videre med en landsdekkende utredning med hovedplaner for alle strekninger med passasjertrafikk.

Jernbaneverket skal sørge for mobildekning og internett i tunneler og tilrettelegge statens infrastruktur for operatørene. Etaten skal også følge opp og koordinere aktivitetene for mobil- og bredbåndsoperatører og togselskapene relatert til dette. Jernbaneverket arbeider også med å etablere rammeavtaler med mobil- og bredbåndsoperatører for å etablere nødvendig dekning utenom tunnelene.

#### *GSM-R etablering av redundant kjernenett*

GSM-R nettet er prosjektert og bygd for å overholde strenge oppetidskrav. Nettet skal ha en oppetid/tilgjengelighet på 99,975 pst. Dette kravet kan nås ved dublering av de kritiske delene i kjernenettet («to av alt»), dvs. såkalt redundans. Strukturen i det etablerte GSM-R-nettet er basert på ett kjernenett, uten redundans. Dersom dagens kjernenett faller ut, er hele GSM-R nettet ute av drift. Det er lang leveringstid på reservedeler fra leverandøren, og det kan ta flere måneder å gjentablere driften i GSM-R nettet. For å unngå dette er det nødvendig å etablere et nytt redundant kjernenett som er tilstrekkelig uavhengig av dagens kjernenett, slik at det kan ta over dersom dagens kjernenett feiler. Tilgjengeligheten i GSM-R nettet er viktig av hensyn til togframføringen.

I 2010 ferdigstilte Jernbaneverket hovedplan for byggingen av redundant kjernenett for GSM-R

i tre faser. Hovedplanen har en ventet sluttkostnad på 196 mill. 2011-kr for alle tre fasene. Jernbaneverket legger opp til en fasedelt utbygging med prioritering av de mest kritiske elementene i kjernenettet. De to første fasene er planlagt avsluttet i løpet av 2014. Fase 3 gjennomføres i perioden 2014–2019. Detaljplanlegging for fase 1 og 2 gjøres ferdig i 2011. På grunnlag av hovedplan settes kostnadsrammen for fase 1 og 2 til 177 mill. kr og styringsrammen til 154 mill. kr. Det settes av 64 mill. kr til prosjektet i 2012.

#### *Programområde Stasjoner og knutepunkter*

Det settes av totalt 619 mill. kr til programområdet stasjoner og knutepunkter i 2012.

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service. I 2012 prioriteres å videreføre Voss stasjon og byggestart på Trondheim stasjon. Videre prioriteres å forlenge plattformer i henhold til sikkerhetsforskriftens krav, samt tiltak knyttet til kundeinformasjon.

Avinor/Oslo lufthavn AS planlegger utvidelse av flyterminalen på Gardermoen. I den forbindelse er det nødvendig å bygge om jernbanestasjonen på Gardermoen slik at denne bedre integreres i den nye terminalen. Det settes av midler til videre planlegging av dette prosjektet.

#### *Voss stasjon, mellomplattform og undergang*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Voss stasjon er en av de mest trafikkerte stasjonene på Bergensbanen, med om lag 600 000 passasjerer i året. Trafikken har økt vesentlig de siste årene og økningen forventes å fortsette. Stasjonen rustes opp til et mer effektivt kollektivknutepunkt med økt sikkerhet og bedre tilgjengelighet. Arbeidene består i å utbedre plattformer, ny undergang fra dagens hovedplattform, utbedring av spor- og kontaktledning og togvarme for parkerte tog. Forberedende arbeider startet i 2010, og stasjonen planlegges ferdig i 2013. Prosjektet har fått et økt omfang og byggetrinnene er slått sammen. Kostnadene for jernbanetekniske arbeider har blitt høyere enn det som opprinnelig ble lagt til grunn i kostnads- og styringsrammene på hhv. 106 mill. kr og 99 mill. kr. Ny kostnadsramme settes til 185 mill. kr og styringsrammen settes til 175 mill. kr. Det settes av 50 mill. kr til prosjektet i 2012.

*Trondheim stasjon byggetrinn 1*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 119 S (2010–2011). Prosjektet omfatter nye adkomster til plattformene på stasjonen, heving av plattformer og nye plattformtak. Prosjektet er første trinn i en større utvikling av Trondheim stasjon som bl.a. omfatter ny tverrforbindelse over stasjonsområdet til Brattøra. Detalj- og byggeplanlegging ble utført i 2010. Det legges opp til byggestart i 2012 og at prosjektets første trinn er ferdig i 2014. Byggetrinn 1 har en kostnadsramme på 163 mill. kr og en styringsramme på 145 mill. kr. Det settes av 41 mill. kr til prosjektet i 2012.

*Plattformforlengelser*

Prosjektet er sist omtalt i Prop 1 S (2010–2011). Sikkerhetsforskriften stiller bl.a. krav til utforming av eksisterende stasjoner og holdeplasser på jernbanenettet. For persontog som trafikkerer en stasjon må alle dører for av-/påstigning være til plattform. Det er behov for å gjennomføre tiltak på 140 plattformer i perioden 2009–2019. Tiltakene skal også samordnes med tilrettelegging for bedre tilgjengelighet og universell utforming, og dette medfører at arbeidene får et større omfang enn kun forlengelse av plattformene.

Jernbaneverket har fire milepæler for gjennomføring av nødvendige tiltak. Milepælene var/er ved utgangen av 2009, 2012, 2015 og 2019. De 19 plattformene med frist i 2009 er utbedret. Enkelte av plattformene med frist i 2012 inngår i Jernbaneverkets utredningsarbeid om stasjonsstruktur som vurderer hvordan jernbanens fortrinn kan utnyttes og totalt sett gi et bedre togtilbud gjennom endringer i stasjonsstrukturen og stoppmønster. Arbeidet ble påbegynt i 2010 og gjennomføres i tett dialog med togselskaper, kommuner, fylkeskommuner og andre interessenter.

Følgende tiltak har en kostnadsramme på over 50 mill. kr:

- Moelv stasjon med en kostnadsramme på 98 mill. kr og styringsramme på 84 mill. kr
- Spikkestad stasjon med en kostnadsramme på 75 mill. kr og styringsramme på 63 mill. kr
- Heggedal stasjon med en kostnadsramme på 96 mill. kr og styringsramme på 81 mill. kr
- Råde stasjon med en kostnadsramme på 69 mill. kr og en styringsramme på 59 mill. kr.

Det settes av 432 mill. kr til plattformforlengelser i 2012.

*Kundeinformasjon*

Kundeinformasjonsutstyr planlegges installert på alle stasjoner, som prioriteres etter antall reisende på de enkelte stasjonene. Fase 1 omfatter IC-strekningene og nærtrafikkområdene rundt de store byene. Fase 2 omfatter øvrige mindre trafikkerte stasjoner og holdeplasser. Tiltakene omfatter installering eller oppgradering av høyttaleranlegg, monitører, anvisere og ur. Parallelt oppgraderes eller installeres også nødvendig strømforsyning og kommunikasjon.

Arbeidene med fase 1 av prosjektet startet i 2010 med hovedfokus på IC-området Skien–Halden–Lillehammer. Det er også satt i drift nye høyttaleranlegg på Ofotbanen, Nordlandsbanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Innenfor IC-området er det satt i drift monitører, anvisere og høyttaleranlegg. Fase 1 i prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2012.

Jernbaneverket planlegger utrulling av monitor- og anviserutstyr i resten av Norge, primært rundt de store byene, Stavanger, Bergen og Trondheim. Det er forsinkelser i prosjektet da levering av utstyr fra Japan er forsinket etter tsunamien i mars 2011.

Kostnadsrammen for fase 1 er 368 mill. kr og styringsrammen er 320 mill. kr. Det settes av 61 mill. kr til prosjektet i 2012.

*Programområdet Sikkerhet og miljø*

Det settes av totalt 235 mill. kr til programområdet Sikkerhet og miljø i 2012.

Programområdet sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å forbedre sikkerheten og miljøet rundt dagens infrastruktur. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikring og miljøtiltak. Det overordnede målet for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Alle jernbanestrekninger analyseres med hensyn til identifisering av risikoforhold og prioritering av tiltak. En samlet vurdering av risikobildet innebærer prioritering av tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog og tiltak for rassikring.

Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signal og sikringsanlegg. Dette gjelder utbedringer på Arendalsbanen, Hjuksebø–Tinnoset, og Skøyen–Fillipstad med frist ved utløpet av 2012, samt Bre-

vikbanen med frist sommeren 2013. Jernbaneverket planlegger og gjennomfører nødvendige tiltak i 2012.

Jernbaneverket har de siste ti årene gjennomført mange av de «enkle» tiltakene for sanering eller sikring av planoverganger. Nye tiltak fra 2012 og i årene framover vil bli mer omfattende og dyrere slik at færre planoverganger vil bli nedlagt/sikret det enkelte år sammenliknet med tidligere år. Pr. januar 2011 var det 3 214 planoverganger på trafikkerte banestrekninger.

Jernbaneverket har utarbeidet en framdriftsplan for oppgradering til fullstendig hastighetsovervåking (F-ATC) på det nasjonale jernbanenettet. Jernbaneverket er i dialog med Staten jernbanetilsyn om framdriftsplanen. På grunnlag av framdriftsplanen utvikles strekningsvise planer. Jernbaneverket legger opp til at oppgradering av de høyest prioriterte strekningene starter i 2012. Det settes av 25 mill. kr i 2012 til oppgradering til full hastighetsovervåking.

#### *Ras- og tunnelsikring*

Mange av tiltakene til ras- og tunnelsikring inngår som en naturlig del av vedlikeholdet og utgiftene belastes vedlikeholdsbudsjettet. Ras og tunnelsikring omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av linjen m.m. Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras (jord, leire, stein og snø) med påfølgende problemer for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Utviklingen krever mer overvåking og visitasjon av banestrekninger, flere værstasjoner, økte investeringer i rassikring og bedre varslingsrutiner og prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold.

Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) om utvikling av en skredvarslingstjeneste. Det vises til omtale under programkategori 21.30 Vegformål, «Andre saker».

Jernbaneverket arbeider med å kartlegge ras på tre nivåer: *Aktsomhetskartlegging* viser områder hvor aktsomhet må vises med hensyn til skredfare. Denne kartleggingen av jernbanestrekningene er et samarbeid med Norges vassdrags- og energidirektorat. *Faresonekart* viser skredfarlige områder der faregrad er gitt. Jernbaneverket utarbeider faresonekart for utsatte strekninger i samarbeid med de fremste fagmiljøene på dette området. *Risikokartlegging* viser risiko i skredutsatte områder. Resultatene benyttes til å prioritere sikringstiltak, enten fysiske tiltak og/eller overvåking. I 2012 prioriteres sikringstiltak på Dovrebanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen. Innenfor

tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for sikker selvevakuering (nødlys og evakueringskiltning), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak.

Klimautviklingen gir økt omfang av flom og ras. I 2011 har omfanget svekket jernbanens driftsstabilitet (oppetid, punktlighet og regularitet) med til dels betydelige konsekvenser for togselskapene og transportbrukerne. Det er behov for å iverksette nye tiltak for å gjøre jernbanenettet mer robust. Jernbaneverket vil utarbeide en langsiktig plan for arbeidet med klimatilpassinger og tiltak mot ras og flom.

#### *Tiltak mot dyrepåkjørsler*

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en handlingsplan for å redusere omfanget av dyrepåkjørsler med tog. Handlingsplanen omfatter vurderinger av aktuelle tiltak mot påkjørsler av ulike dyrearter på de mest utsatte banestrekningene. Tiltak mot påkjørsel av elg, reinsdyr og sau er prioritert. Målsettingen er å redusere antallet påkjørte dyr fra 2 292 i 2010 til 1 400 i 2013. Dette betinger samarbeid mellom Jernbaneverket og de ulike partene som for eksempel miljøvernforvaltningen, kommuner, grunneiere/rettighetshavere til vilt, reindriftsforvaltningen og reindriftsnæring. I 2012 settes det av 10 mill. kr til slike tiltak, fordelt mellom post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen. Fordelingen mellom postene avhenger av hvilke konkrete tiltak som er aktuelle.

Øvrige miljøtiltak under programområdet som prioriteres i 2012 omfatter sanering av forurensing, opprydding langs linjen og tiltak for støyreduksjon.

#### *Særskilt om tiltak i Oslo-området – Prosjekt Stor-Oslo*

Det settes av 570 mill. kr til Oslo-prosjektet 2012.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), og omfatter en total fornyelse av kritisk jernbaneinfrastruktur på og rundt Oslo S (Lysaker–Etterstad), med sikte på å oppnå en god og pålitelig trafikkavvikling i Oslo-området. I 2011 har Oslo S (unntatt Østfoldbanen) og Oslo-tunnelen vært stengt i seks uker for å sikre en effektiv gjennomføring av de omfattende fornyelsestiltakene. Gjennomføringen gikk som planlagt og Oslo S ble gjenåpnet for trafikk 8. august 2011. Store deler av infrastrukturen er fornyet på Oslo S/ Brynsbakken og i Oslo-tunnelen. Det er bl.a. skiftet ut kontaktledningsanlegg på Oslo S, etablert strømskinnesystem i Oslo-tunnelen som erstat-

ning for vanlig kontaktledning, skiftet ut 4 km spor (skinner, sviller og pukkk) på Oslo S og i Brynsbakken, byttet 36 sporveksler, installert 114 nye skjermer og monitører, og installert håndløpere og belysning i Oslo-tunnelen. Totalt er det utført om lag 2 500 større og mindre arbeider i Oslo-området under stengingsperioden. Arbeidet videreføres i 2011 og gjøres ferdig i 2012.

Tiltak som prioriteres i 2012 er bl.a.:

- fornyelse av spor, sporveksler, ballast, kabelkanaler, kontaktledningsanlegg og øvrige elektrotekniske anlegg på resterende del av Brynsbakken, Oslo S og Oslo-tunnelen
- akseltellersystem settes i drift på strekningen Oslo-tunnelen-Lysaker stasjon
- brannsikringstiltak i Oslo-tunnelen
- vegetasjonstiltak Oslo S / Brynsbakken.

Det blir også behov for å stenge Oslo S og Oslo-tunnelen i seks uker sommeren 2012 for å fullføre de planlagte fornyelsesarbeidene.

Hovedplan for fornyelsen på innerstrekninger utenfor Lysaker–Etterstad, til Asker, Ski og Lillestrøm ble påbegynt i 2010, og detaljplanleggingen starter i 2012. Forsert fornyelse av disse strekningene planlegges startet i 2013.

### **Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S–Ski**

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2010–2011). Det foreslås å bevilge 275 mill. kr i 2012.

Follobanen vil bidra til et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtrafikksystem i Oslo-regionen. Med Follobanen vil strategien med fire spor innenfor det sentrale Oslo-området bli fullført på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene.

Prosjektet omfatter bygging av ca. 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon, herunder en ca. 19 km lang tunnel, en kapasitetssterk innføring av Follobanen til Oslo S og en trasé som går i terrenget mellom tunnelen og Ski stasjon på ca. 1,5 km. I tillegg må også Østfoldbanens innføring til Oslo S og Ski stasjon legges om. Det er planlagt et «ventespor» for godstog nord for Ski stasjon og et forbikjøringsspor sør for Ski stasjon.

Ski stasjon bygges om fra tre spor til plattform og ett forbikjøringsspor, til seks spor til plattform, et nytt utvidet parkeringsanlegg for tog (hensetting), ny undergang med oppgang til alle plattformer, ny gangbro med tilknytning til alle plattformer og en ny vegbro som krysser over jernbanen. For å tilrettelegge for en økning av antall reisende fra Ski stasjon, utvides parkeringskapasiteten med en ny og større innfartsparkering.

Tunnelen planlegges bygd med to separate løp. En slik løsning gir bedre tilgjengelighet for å kunne drive et effektivt vedlikehold og å holde en høy driftsstabilitet.

Konsekvensutredning for Follobanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2011. På grunnlag av denne og innkomne høringsuttalelser, vil Samferdselsdepartementet fastsette trasé for Follobanen. Deretter utarbeides reguleringsplaner i samarbeid med de berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski. Planene vil bli lagt ut til offentlig ettersyn.

Innføringen av den nye banen til Oslo S er svært krevende, både i teknisk forstand og på grunn av mange berørte interesser. Planarbeidet har derfor tatt lengre tid enn tidligere antatt, og Jernbaneverket regner med at 2014 nå er tidligst mulige byggestart for prosjektet. Byggetiden er antatt å bli 6–7 år, noe som gir mulig ferdigstilling i 2019–2020. Det ventes å foreligge godkjente reguleringsplaner og detaljplaner høsten 2012.

Ski stasjon er ferdig regulert og forberedende arbeider har startet, i hovedsak knyttet til utbygging av hensetting for tog. Hensetting på Ski stasjon gjennomføres for å kunne sette i verk et bedre togtilbud i Østlandsområdet. På grunn av Jernbaneverkets prioritering av knappe signaltekniske ressurser er arbeidene med hensettingsanlegget utsatt med om lag ett år, og planlagt ferdigstilling er foreløpig satt til utgangen av 2013. Dette har ingen konsekvenser for mottak av nye togsett eller innføring av nytt og bedre togtilbud på Østlandet.

**Kap. 4350 Jernbaneverket**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
01	Kjørevegsavgift	29 037	26 600	27 400
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	215 262	232 000	239 200
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	318 424	264 100	272 200
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	75 015	76 300	92 000
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	178		
16	Refusjon av foreldrepenger	8 321		
17	Refusjon lærlinger	86		
18	Refusjon av sykepenger	25 107		
37	Anleggsbidrag	16 774		
	Sum kap. 4350	688 204	599 000	630 800

**Post 01 Kjørevegsavgift**

Fra og med 2007 ble kjørevegsavgiften fjernet som en prøveordning for ordinær vognlast inntil 25 tonn aksellast. Tiltaket ble gjort for å stimulere til økt godstransport på jernbane.

Det foreslås at post 01 Kjørevegsavgift, budsjetteres med 27,4 mill. kr i 2012. Dette er reelt sett en videreføring av nivået i 2011. Kjørevegsavgiften for godstog med tillatt aksellast over 25 tonn settes til 2,84 øre pr. brutto tonnkm.

Kjørevegsavgiften ble sist gjennomgått i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002–2011. Siden er terskelen for differensiering av kjørevegsavgiften som en prøveordning hevet til tillatt aksellast over 25 tonn, og avgiften under terskelen er satt til null. På grunn av den store slitasjen på jernbaneinfrastrukturen som er knyttet til tunge godstog med aksellast over 25 tonn vil Samferdselsdepartementet sammen med Jernbaneverket gjøre en ny vurdering av grunnlaget for kjørevegsavgiften. Dette gjelder spesielt i forhold til malmtransporten på Ofotbanen hvor slitasjekostnadene på infrastrukturen er høye. Hovedprinsippet for kjørevegsavgiften er at den skal dekke de marginale samfunnsøkonomiske kostnadene for godstransport på jernbane med samme andel som for konkurrerende godstransport på veg.

**Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.**

Post 02 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 239,2 mill. kr på post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. i 2012 som er en videreføring av nivået fra 2011.

**Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift**

Posten har motpost i Jernbaneverkets innkjøp av elektrisitet til togdrift som føres på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Provenyet på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. På grunn av store variasjoner i strømprisen er anslaget usikkert. Det budsjetteres med 272,2 mill. kr på post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift i 2012.

**Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen**

Det budsjetteres med betaling for bruk av Gardermobanen med 92 mill. kr i 2012. Dette er en økning på 20,5 pst. fra 2011. Det vises til omtale av kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, med hensyn til økt vedlikeholdsbehov i 2012.

	Avgiftsats 2011	Avgiftsats 2012	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	13,90	16,90	kr pr. togkm
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>			
Oslo S Flytogterminalen	92,20	112,0	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	15,40	18,80	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	61,50	74,80	kr pr. togbevegelse

Avgiftene for bruk av Gardermobanen øker med noe mer enn aktivitetsnivået på kap.1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen på grunn av redusert trafikk i 2012 i forbindelse med planlagte stenginger, bl.a. på Oslo S/Oslo-tunnelen sommeren 2012. Togoperatørene, Flytoget og NSB, er orientert om økningen i avgiftene for

2012 for bruk av Gardermobanen. Togselskapene er enige i at Gardermobanen skal holde en høy standard, slik at punktligheten i togtrafikken på denne viktige togstrekningen kan opprettholdes i samsvar med fastsatte mål for punktligheten på banestrekningen.

## Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	8 400		
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 686 148	2 220 100	2 516 700
	Sum kap. 1351	1 694 548	2 220 100	2 516 700

### Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås å bevilge 2 516,7 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog i 2012. Dette er en økning på 296,6 mill. kr eller 13,4 pst. fra saldert budsjett 2011. Økningen har i stor grad sammenheng med gradvis innfasing av 50 nye togsett i togdriften som en del av forberedelsene til innføringen av ny grunnrutemodell på Østlandet. Nye togsett innebærer økte kapitalkostnader.

Innfasingen av nye og moderne togsett er en viktig del av regjeringens storsatsing på jernbanen med sikte på å styrke kollektivtransporten i de befolkningstette områdene der persontransport med tog har særlige fortrinn.

Foreslått bevilgning for 2012 skal dekke togtilbudet som tilbys av NSB AS, samt øvrige togte-

nester som staten kjøper på henholdsvis Bratsbergbanen (16 mill. kr), Gjøvikbanen (72,5 mill. kr), Ofotbanen (3,48 mill. kr) og på strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm (4,5 mill. kr). Bortsett fra NSB sine dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, samt sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen, reguleres all persontrafikk som NSB tilbyr gjennom Trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB.

Av bevilgningen i 2011 er 2 138 mill. kr disponert til kjøp fra NSB AS, dvs. alt utenom kjøp av internasjonal trafikk og kjøp på Gjøvikbanen. Totalt ble det gjennomført om lag 50 mill. togreiser gjennom de togtilbud staten kjøpte i 2010. Fordelingen går fram av tabellen nedenfor.



Togproduktgrupper	Pst. av bevilgning i 2011	Pst. av antall togreiser som har benyttet offentlig kjøpt togtransport i 2010
Nærtrafikk rundt Oslo	39,7	72,6
Nærtrafikk rundt Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø	16,8	10,3
IC-trafikk, (Lillehammer–Oslo–Skien, Halden–Oslo)	15,5	11,6
Fjerntrafikk, regiontrafikk og matetrafikk	21,4	4,2
Nattog	6,6	1,3
Sum	100,0	100,0

Inneværende avtale om kjøp av persontransporttjenester med tog mellom Samferdselsdepartementet og NSB utløper i 2011, og det forhandles nå om en ny Trafikkavtale for perioden 2012–2017.

Østlandet står overfor store framtidige transportutfordringer. Det er derfor en målsetning at togtilbudet trappes opp til et nivå slik at de store transportutfordringene kan løses, samtidig med at driftsstabilitet og komfort i togtilbudet forbedres. Et sentralt tema i forhandlingene er derfor tilbudsforbedringer gjennom innføring av ny grunnrutemodell. Samferdselsdepartementet legger til grunn å kjøpe følgende produksjon fra NSB:

- gradvis innfasing av 50 nye togsett fra februar 2012
- flere tilbudsforbedringer fra desember 2012
- ny grunnrutemodell fra desember 2014.

Departementet vil på egnet måte gi Stortinget en nærmere orientering om hovedinnholdet i avtalen etter at forhandlingene er sluttført. Gjennomføringen av ny grunnrutemodell er avhengig av at Jernbaneverket kan fullføre nødvendige infrastrukturtiltak i tide, jf. omtalen under kap 1350, post 30 om nytt programområde bedre togtilbud i Østlandsområdet. Avtalen blir en tjenestekonsepsjonskontrakt slik at det kun er reglene i Kollektivtransportforordningen som kommer til anvendelse. Det er forutsatt at avtalen skal være en nettoavtale, slik at NSB har sterke incentiver til å beholde og tiltrekke seg flere reisende. Selskapet har det operative ansvaret med krav om en effektiv drift og klare krav til kvalitet i produksjonen.

I 2012 er det lagt til grunn en videreføring av togtilbudene fra 2011, med flere mindre tilbudsforbedringer fra desember 2012. Mange strekninger vil få nye faste rutetider fra desember 2012 og noen mindre holdeplasser kan ikke lengre betjenes fra samme tidspunkt. Den øvre økonomiske rammen til direktekjøp fra NSB er på om lag 2 420 mill. kr i 2012 og inkluderer i tillegg til driften av togtilbudene også kostnader til anskaffelse og innfasing av nye tog, og forberedelser til en gradvis omlegging av togtilbudet på Østlandsområdet. Bevilgningsøkningen i 2012 skyldes også økninger i energi- og vedlikeholdskostnader.

Kapitalkostnader utgjør en stigende andel av det offentlige kjøpsbehovet, fra om lag 27 pst. i 2010 til om lag 29 pst. i 2012. Andelen vil stige ytterligere etter hvert som NSB mottar de 50 nye togsettene som er under levering, eksempelvis er andelen kapitalkostnader i 2013 i NSBs pristilbud beregnet til 34 pst.

Av den foreslåtte bevilgningen i 2012 skal om lag 16 mill. kr dekke statlig kjøp av persontransporttjenester på Bratsbergbanen, jf. omtale i Prop. 1 S (2010–2011). Fra 2011 ble det satt i gang en prøveordning der staten ved Samferdselsdepartementet overtok ansvaret for kjøpet i en tidsavgrenset periode på fire år. Departementet har satt vilkår for ansvarsoverføringen som bl.a. innebærer at Telemark fylkeskommune forplikter seg til å legge til rette for at antall reisende på strekningen øker til minst 100 000 pr. år i løpet av prøveperioden. Dersom det ikke oppnås 100 000 reisende årlig på Bratsbergbanen i april 2014, legges togtilbudet ned eller Telemark fylkeskommune overtar på nytt tilskuddsansvaret.

**Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
01	Driftsutgifter	46 051	51 600	56 900
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg			18 700
	Sum kap. 1354	46 051	51 600	75 600

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås å bevilge 56,9 mill. kr til Statens jernbanetilsyns ordinære driftsutgifter 2012. Dette er en økning på 5,3 mill. kr, eller 10,3 pst. fra saldert budsjett 2011. Det forventes en betydelig vekst i Statens jernbanetilsyns oppgaver i 2012 og Samferdselsdepartementet er opptatt av at tilsynet må gis nødvendige ressurser slik at det ikke blir en flaskehals i gjennomføringen av jernbanepolitikken. Viktige saksområder i 2012 omfatter bl.a. oppfølging av Jernbaneverkets investeringsportefølje (med et betydelig volum av relativt små investeringer), fornying av Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning og oppfølging av NSB AS, anskaffelse av 50 nye togsett.

Statens jernbanetilsyn hadde 40 tilsatte pr. 1. mars 2011.

Statens jernbanetilsyn har ansvaret for tilsynet med sikkerheten ovenfor jernbanevirksomhetene i Norge, herunder t-bane og sporveier. Jernbanetilsynet skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig jernbane i tråd med målsettingene for samferdselspolitikken. Hovedaktiviteten er knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene, regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og ny infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat, tillatelser til å drive jernbanevirksomhet og sikkerhetsgodkjenninger.

Statens jernbanetilsyn skal påse at regelverket er relevant og formålstjenlig, samt drive aktivt informasjonsarbeid overfor virksomhetene på jernbaneområdet og i samfunnet ellers. I kraft av sin fagkompetanse skal tilsynet opptre som sakkyndig innen ansvarsområdet, utpeke tekniske kontrollorganer for produksjon av jernbaneutstyr og opprette og drifte registre over infrastruktur, rullende materiell og lokomotivførersertifikater.

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren. Tilsynet overvåker konkurransen på markedene for jernbane-

transport og behandler klager fra trafikkutøvere, herunder på fordeling av infrastrukturkapasitet og på infrastrukturforvalters nettveiledning mv.

Statens jernbanetilsyn deltar i internasjonale fora som arbeider for sikkerhet og harmonisering/standardisering innenfor jernbanesektoren med særlig betydning for norsk jernbane. Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid, herunder i det europeiske jernbanebyrået (ERA) står sentralt. Arbeidet er viktig for Norges mulighet til å påvirke de internasjonale forpliktelsene som oppstår gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet. Viktige aktiviteter i 2012 er håndheving av nye og endrede forskrifter, herunder implementering av EU-regelverk som innlemmes i EØS avtalen.

EUs forordning om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter ble innlemmet i EØS-avtalen i juli 2010. Statens jernbanetilsyn er gjennom forskrift pålagt å håndheve forordningen i Norge. Statens jernbanetilsyn er midlertidig klageorgan inntil en permanent klageordning for jernbanepassasjerer er på plass.

Statens jernbanetilsyn overtar fra 1. januar 2012 tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det norske Veritas, jf. omtalen under ny post 21. Overdragelsen av den nye virksomheten til Statens jernbanetilsyn skal ikke ha negative konsekvenser for tilsynets øvrige virksomhet.

**Post 21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg**

Det Norske Veritas (DNV) har, med virkning fra 1. januar 2012, sagt opp sine avtaler med Kommunal- og regionaldepartementet og Samferdselsdepartementet om å føre tilsyn med henholdsvis park- og tivolianlegg og tau- og kabelbaner. DNVs tilsynsvirksomhet er plassert i Trondheim. Regjeringen har besluttet at det skal etableres ett samlet offentlig tilsyn i Trondheim under Statens jern-

banetilsyn, som skal føre tilsyn med tau- og kabelbaner og park og tivolianlegg. Overføring av tilsynsoppgavene fra DNV til jernbanetilsynet skjer etter reglene om virksomhetsoverdragelse. Avklaring av hvem av de ansatte i DNV som vil benytte retten til å bli med over til det nye tilsynet i jernbanetilsynet vil først skje ved utgangen av 2011. Det er derfor usikkert hvilken kompetanse og kapasitet som vil bli overført til den nye tilsynsvirksomheten fra og med 1. januar 2012.

Statens jernbanetilsyn skal vurdere hva slags tilsynsmetodikk, kompetanse og gebyrstruktur som skal legges til grunn. Etter fire år vurderes det om det er mer hensiktsmessig å legge tilsynet for park- og tivolianlegg under ett annet tilsyn eller etat.

Statens jernbanetilsyns vurdering av tilsynsmetodikken mv. kan innebære en endring av tilsynet fra et inspeksjonsbasert tilsyn til et mer risikobasert tilsyn. Det er derfor knyttet usikkerhet til anslagene for utgifter og inntekter for den nye tilsynsvirksomheten.

Den nye tilsynsvirksomheten under Statens jernbanetilsyn skal fortsatt være selvfinansiert med gebyrer fra tilsynsobjektene. Det er derfor etablert en egen inntekstpost for dette på kap. 4354 Statens Jernbanetilsyn, ny post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg. Det foreslås videre en merinntektsfullmakt til inntekstposten slik at merinntekter kan nyttes til motsvarende merutgifter, jf. forslag til romertallsvedtak.

I forbindelse med overdragelse av det nye tilsynsområdet har Statens jernbanetilsyn i 2012 behov for økte ressurser til administrasjon, ledelse og konsulenttjenester m.m. for å kunne ivareta overdragelsen av den nye tilsynsvirksomheten på en forsvarlig måte. Det er satt av 4,2 mill. kr til å dekke jernbanetilsynets merutgifter i 2012. Dette er engangsutgifter og er ikke omfattet av kravet til selvfinansiering.

Det foreslås å bevilge 18,7 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg i 2012, hvorav 14,5 mill. kr dekkes med gebyrinntekter fra tilsynsobjektene.

### Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
02	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg			14 500
16	Refusjon av foreldrepenger	331		
18	Refusjon av sykepenger	85		
	Sum kap. 4354	416		14 500

#### Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg

Det budsjetteres i 2012 med 14,5 mill. kr i gebyrinntekter for tilsyn med tau- og kabelbaner og

park- og tivolianlegg i tråd med forutsetningen om at selvfinansieringen av denne tilsynsvirksomheten skal videreføres. I hovedsak blir gebyrnivået for denne tilsynsvirksomheten videreført fra 2011 til 2012, justert for prisstigning.

### Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
85	Utbytte	172 000	53 000	76 000
	Sum kap. 5611	172 000	53 000	76 000

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet etter skatt på konsernnivå. For regnskapsåret 2010 ble det i tråd med gjeldende utbyttepolitikk

tatt ut et utbytte fra NSB AS på 146,5 mill. kr, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011). I 2012 foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 76 mill. kr. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling våren 2012.

**Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2010	budsjett 2011	
85	Utbytte	20 378	18 000	5 300
	Sum kap. 5623	20 378	18 000	5 300

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for Baneservice AS innebærer en forventning om 50 pst. utbytte av årsresultatet etter skatt på konsernnivå. For regnskapsåret 2010 ble det i tråd med gjeldende utbyttepolitikk tatt ut et utbytte fra Baneservice AS på 2,2 mill. kr, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011). I 2012 foreslås det budsjettert med 5,3 mill. kr i utbytte fra Baneservice AS. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling våren 2012.

høyhastighetsjernbane i Norge. Utredningen skal vurdere ulike handlingsalternativer i seks ulike korridorer, fra referansealternativet som er en videreføring av dagens jernbanepolitikk, til separate høyhastighetslinjer for persontrafikk. Utredningsarbeidet er inndelt i tre faser, og prosjektet er nå i siste fase hvor det arbeides med konkrete strekningsanalyser i hver enkelt korridor. Høyhastighetsutredningen vil etter planen bli overlevert Samferdselsdepartementet i februar 2012. Relevante resultater og anbefalinger fra utredningen vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

**Andre saker***Utredninger på jernbaneområdet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023*

Samferdselsdepartementet satte i 2010 i gang flere større utredninger på jernbaneområdet, jf. omtale i Prop. 1 S (2010–2011). Jernbaneverket ble bl.a. bedt om å utarbeide konseptvalgutredninger for hhv. IC-triangelet og overgangen til ny teknologisk plattform for signalanlegg (ERTMS/ETCS), samt videre utredning av høyhastighetsjernbane i Norge. I tillegg har departementet bedt Jernbaneverket om å utrede de langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslo-området, herunder ev. ny jernbanetunell. Disse fire utredningene vil være viktige innspill i forbindelse med etatenes og Avinors planforslag og Samferdselsdepartementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023. Strategivalgene på disse områdene vil legge viktige føringer for prioritering av ressursene innenfor jernbanesektoren i årene framover.

Samferdselsdepartementet ga i februar 2010 Jernbaneverket i oppdrag å utrede spørsmålet om

Jernbaneverket har med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn gjennomgått dagens stasjonsstruktur for å vurdere eventuelle behov for endringer. Arbeidet har vært gjennomført i samarbeid med aktuelle fylker, kommuner og togselskaper. Foreløpige rapporter fra en rekke arbeidsgrupper var ferdige i mars 2011. Vurderingene av stasjonsstruktur inngår i Jernbaneverkets arbeid med utviklingsplaner for de ulike banestrekningene i forbindelse med planforslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet tar sikte på å gi sin vurdering av framtidig stasjonsstruktur senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2013.

*Overføring av gods fra veg til bane*

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt fram en godsstrategi for det norske jernbanenet. Målet er en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbanen innen 2020. Arbeidet med tiltakene i godsstrategien er noe forsinket. Dette gjel-

der særlig utbygging av nye kryssingsspor og usikkerhet i framdriften for Alnabru godsterminal. Jernbaneverket er i ferd med å evaluere godsstrategien som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Pågående arbeid i denne forbindelse er bl.a. konseptvalgutredninger for godsterminalene i Drammen og Trondheim, planlegging og kvalitetssikring av Alnabru godsterminal og andre utredninger i forbindelse med Nasjonal transportplan, herunder markedsmessig utvikling og potensialet for økt gods på bane. Godsterminalenes betydning vil bli tydeliggjort og det totale tiltaksbehovet og kostnadene vil bli vurdert på nytt. I tillegg vil det bli vurdert mer differensierte kapasitetsmål for de ulike banestrekningene.

Tiltakene i godsstrategien er rettet inn mot å fjerne flaskehalsar og øke den generelle kapasiteten for framføring av godstog og håndtering av gods i endepunktterminalene. For å legge til rette for en positiv utvikling av godstransport på jernbane er det svært viktig at infrastrukturen bidrar til å opprettholde den nødvendige regulariteten og punktligheten som godsmarkedene forventer. Ytelsen i godstransporten på bane er resultat av samspillet mellom infrastruktur, operatører/togtilbud, samlastere og andre markedsaktører. Leveransen av jernbaneinfrastruktur (oppetid) og togtilbud må bli mer pålitelig for at godstransporten på jernbane skal kunne realisere sitt potensial. Prioritering av drift- og vedlikehold av infrastrukturen er derfor avgjørende for å legge forholdene til rette for konkurransedyktig godstransport på jernbane.

Godstransport på jernbane i Norge har i flere år vært preget av dårlig punktlighet og regularitet. En sentral årsak til dette er store svakheter i jernbanens infrastruktur, bl.a. som følge av ras- og flomskader og økte vinterproblemer. Konsekvensene er problemer med planmessig framføring av togtrafikken. Samferdselsdepartementet følger situasjonen nøye.

#### *Utvikling og kapasitetsbehov på Ofotbanen*

Ofofbanen har en høy kapasitetsutnyttelse, særlig for lange tog over 500 meter. LKAB har varslet en vesentlig økning av sin malmtrafikk i årene framover med en økning fra om lag 17 mill. tonn malm i 2010 til om lag 28 mill. tonn i 2015. I tillegg har et nytt gruveselskap, Northland Resources, presentert planer om å benytte Ofotbanen for å skipe ut malm fra Narvik allerede fra 2013. Økningen i malmtrafikken til LKAB og den nye malmtrafikken til Northland Resources, sammen med annen

godstrafikk, medfører behov for å øke kapasiteten på Malmbanan/Ofofbanen i løpet av de nærmeste årene. Hvis det ikke gjennomføres kapasitetsøkende tiltak, antas det derfor at Ofotbanen vil bli overbelastet omkring 2015.

Aktuelle tiltak for å øke kapasiteten er flere/lengre kryssingsspor (bl.a. ved Narvik/Rombak/Bjørnfjell), samt enkelte tiltak ved Narvikterminalen/Fagerneslinja. Kostnadene for forlengelse av kryssingsspor Narvik er tidligere anslått til 30–50 mill. kr. Kostnadene for forlengelse av kryssingssporene på Bjørnfjell og Rombak er grovt anslått til i størrelsesorden 180–230 mill. kr. Foreløpige kostnadsoverslag for jernbanetiltak på Narvikterminalen og oppgraderingen av Fagerneslinja viser at kostnadene vil kunne bli i størrelsesorden 200–300 mill. kr.

I Jernbaneverkets handlingsprogram 2010–2019 er det satt av om lag 250 mill. kr til Ofotbanen, fordelt med ca. 50 mill. kr i perioden 2010–2013 og ca. 200 mill. kr i 2014–2019. I 2010–13 er det bare avsatt mindre beløp til Narvik godsterminal, strømforsyning og profiltiltak. I 2014–2019 kommer tilbakebetaling til LKAB for forskuttering av Straumsnes kryssingsspor (83 mill. kr), videreføring av Narvikterminalen og øvrige kapasitetstiltak for om lag 100 mill. kr, hvor forlengelse av Bjørnfjell og Rombak stasjon er omtalt som aktuelle. Hovedplan for Narvik stasjon er i slutfasen og blir ferdig i 2011. Hovedplan for forlengelse av Bjørnfjell stasjon slutføres i 2011. Jernbaneverket har et tett samarbeid med både det svenske Trafikverket og næringslivsaktørene om kapasitetsbehovet på Ofotbanen. Det arbeides nå med å revidere den strekningsvise utviklingsplanen for Ofotbanen. Det svenske Trafikverket har igangsatt en tilsvarende utredning for Malmbanan.

Den største transportaktøren LKAB har i flere omganger inngått avtaler med Jernbaneverket om økonomiske bidrag. Det har vært både rene anleggsbidrag særskilt tilpasset LKAB sine behov, og avtaler om forskuttering av tiltak som har vært prioritert i Nasjonal transportplan. LKAB sine anleggsbidrag har bl.a. gått til å oppgradere til 30 tonn aksellast og forsterkning av strømforsyningen. Forskutteringsavtalene med LKAB har omfattet bygging av kryssingsspor på Katterat og Straumsnes.

Samferdselsdepartementet er positiv til den økte aktiviteten på Ofotbanen, men det er en utfordring å få plass til nye og omfattende investeringer ut over det som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Statens prioriteringer og finansiering av tiltak følger av gjeldende planer og budsjetter. Samferdselsdepartementet har trukket

opp noen prinsipper og retningslinjer for hvordan Jernbaneverket skal forholde seg til kommersielle ønsker om å realisere kapasitetsøkende tiltak i infrastrukturen som ikke er behandlet og prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019. I den grad kommersielle aktører på jernbanen ønsker å framskynde eller gjennomføre nye tiltak i jernbaneinfrastrukturen ut fra egne behov, så kan dette hensiktsmessig gjøres med avtaler om forskuttering og/eller anleggsbidrag. Forskuttering kan brukes dersom en aktør ønsker å framskynde gjennomføringen av et tiltak som allerede er prioritert i Nasjonal transportplan. Anleggsbidrag kan brukes på nye tiltak som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet legger dessuten opp til at Jernbaneverket kan forhandle fram konkrete avtaler mellom staten og eksterne aktører, om finansieringsløsninger knyttet til gjennomføringen av nærmere avtalte infrastrukturtiltak eller pakker av tiltak. Slike avtaler må godkjennes av departementet og ev. også legges fram for Stortinget dersom de går utover Samferdselsdepartementets fullmakter.

#### *Tilskuddsordninger under Jernbaneverket*

Jernbaneverket forvalter to tilskuddsordninger, en om tilskudd til kulturminner og kulturvern og en om tilskudd til private sidespor mm.

*Tilskudd til kulturminner og kulturvern.* Jernbaneverket har ansvaret for kulturhistoriske eierdommer og anlegg i jernbanesektoren. Forvaltningen av disse skal baseres på landsverneplaner. Jernbaneverket har foreslått å frede seks baner for museal drift, og gir årlig tilskudd til vern og vedlikehold av disse banene. Av stasjoner og anlegg som har fått utarbeidet forvaltningsplan i 2010/2011, kan nevnes Maurholen i Rogaland og Drivstua i Sør-Trøndelag. Intensjonen med forvaltningsplanene er å fastsette vedlikehold og vedlikeholdsmetoder og vise hvordan jernbanens bygninger og anlegg skal tas vare på, og hvordan landskapet omkring skal skjøttes. I tillegg har Jernbaneverket påbegynt arbeidet med å sette i stand rallarvegene på Bergensbanen og Ofofbanen.

Jernbaneverket gir tilskudd til kulturminner innenfor jernbanesektoren som ikke lengre eies av staten. Dette kan være spesielle stasjonsbygninger, museumsbaner mm. Denne ordningen inngår i kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. I 2012 settes det av 12 mill. kr.

*Støtte til private sidespor m.m.* ESA har godkjent en tilskuddsordning for private sidespor og

godsterminaler. Hensikten med ordningen er å oppmuntre til private investeringer i jernbaneinfrastruktur som gjør det lønnsomt å overføre godtransport fra veg til bane. Tilskuddet vil være avhengig av størrelsen på det transportarbeidet som kan bli overført, og inntil 50 pst. av kostnadene kan dekkes. Ordningen administreres av Jernbaneverket etter retningslinjer fastsatt av Samferdselsdepartementet og budsjetteres over kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, jf. egen omtale. Jernbaneverket kan årlig disponere om lag 5 mill. kr til denne tilskuddsordningen.

#### *Periodisert regnskap*

I tillegg til ordinær regnskapsrapportering til statsregnskapet etter kontantprinsippet, avlegger Jernbaneverket periodiserte tertial- og årsregnskaper for virksomheten i samsvar med anbefalte statlige regnskapsstandarder (SRS) med veiledninger. Dette er fortsatt en forsøksordning som Jernbaneverket deltar i. Årsregnskapet inneholder ledelseskomentarer, resultatregnskap, balanser, kontantstrømoppstilling, rapportering til statsregnskapet, noter med regnskapsprinsipper og nøkkeltall. Jernbaneverket presenterer åpen, korrekt og fullstendig regnskapsinformasjon om virksomheten. Virksomhetsregnskapet inngår i tertialvis og årlig rapportering til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten for 2010 ligger på Jernbaneverkets nettsider.

Jernbaneverkets anleggsmidler er bokført ut fra historisk kostnad. De bokførte verdiene reflekterer således ikke gjenanskaffelseskost, eller den samfunnsøkonomiske bruksverdien. De bokførte verdiene gir best uttrykk for hva som er investert/fornyhet de siste 10–15 årene. Avskrivninger på historisk anskaffelsesverdi reflekterer således ikke dagens kostnader forbundet med fornyelse av disse anleggene.

I Jernbaneverkets regnskap for 2010 er balanseførte verdier avskrevet med 946 mill. kr. Jernbaneverket har i 2010 anskaffet infrastruktur og anleggsmidler for 1,692 mrd. kr på post 23 Drift og vedlikehold. I tillegg har Jernbaneverket anskaffet infrastruktur for 3,8 mrd. kr i 2010 på investeringspostene 30 Investeringer i linjen, 31 Nytt dobbeltspor Oslo S–Ski og 33 Fysisk skille JBV BaneTele. Til sammen har Jernbaneverkets balanseførte verdier i 2010 økt med om lag 5,5 mrd. kr før avskrivninger, og om lag 4,5 mrd. kr etter avskrivninger.

### *Bemanningsutvikling i Jernbaneverket*

I januar 2011 hadde Jernbaneverket 3 383 fast ansatte som er en økning på 280 siden januar 2010. Økningen har sammenheng med det høye aktivitetsnivået innenfor jernbanesektoren og utfordringer med kapasitet og faglig kontinuitet innen jernbaneteknisk kompetanse. I forbindelse med organisasjonsendringene som ble gjennomført i 2010 ble det bl.a. sett behov for å styrke bemanningen innenfor teknologi-, sikkerhets- og planarbeid.

Gjennomsnittsalderen er til dels høy innenfor flere av Jernbaneverkets virksomhetsområder. Etaten arbeider derfor med å rekruttere og bygge opp kritisk kompetanse for å møte denne utfordringen. Jernbaneverket har de senere årene hatt et relativt høyt inntak av lærlinger, noe det også er behov for i de kommende årene. Videre har Jernbaneverket en utfordring med rekrutteringen på grunn av stor etterspørsel i entreprenørbransjen. Aktiviteten i bygg og anlegg er høy, og med stor konkurranse om arbeidskraften, spesielt om de høgskole- og universitetsutdannede.

Mangel på jernbanefaglig kompetanse innenfor ulike fagområder blir også en utfordring i jernbanesektoren i 2012. Jernbaneverket har i 2011 utarbeidet en kompetansestrategi for sektoren og vil i løpet av høsten 2011 ha en handlingsplan for å sikre tilgangen på kritisk kompetanse. Jernbaneverket ser bl.a. på muligheten for å effektivisere utdanningen innenfor jernbanefagene, slik en allerede har gjort når det gjelder signalingeniører.

For å møte den økte etterspørselen etter medarbeidere og kompetanse har Jernbaneverket i perioden 2008–2010 brukt betydelige ressurser på Norsk jernbaneskole til å utvide lokaler og studietilbud samt etablering av simulatorsenter. Skolen har nå i underkant av 4 000 kvm moderne undervisningslokaler med Europas mest moderne simulatorsenter til bruk i utdanning av lokomotivførere og togledere. Simulatorsenteret er etablert i tett samarbeid med Flytoget og Jernbaneverket. Jernbaneverket samarbeider også tett med NTNU, SINTEF og Høgskolene i Oslo og Akershus for å etablere ønskede undervisningstilbud.

Videre har Jernbaneverket satt i verk flere tiltak for å utvikle leverandørmarkedet innen jernbanefagene. Det innebærer bl.a. å tydeliggjøre rollefordelingen mellom Jernbaneverket og leverandørene, bruk av rammeavtaler og totalentrepriser og tilrettelegging for internasjonal konkurranse i anbudsrundene. Jernbaneverket ble i 2010 en av partnerne i Nasjonalt program for leverandørut-

vikling i regi av NHO og KS, et program som vil pågå de neste fem årene.

### *Samfunnssikkerhet og beredskap*

Jernbaneverket har et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbaneinfrastruktur i Norge og koordinerer arbeidet mot trafikkutøvere. Jernbaneverket skal ha en beredskap som er egnet til å:

- forebygge/begrense skader på reisende og tredjepart, togselskapenes personale og egne ansatte
- forebygge/begrense skader på materiell og ytre miljø
- sørge for tilgjengelighet for redningsmannskaper
- sørge for at linjen ryddes for havarert materiell.

Det er etablert beredskapsplaner i Jernbaneverket på overordnet og regionalt nivå, samt hos jernbaneforetakene som ivaretar det daglige risikobilde. Det er også identifisert tiltak som skal iverksettes om risikobildet endres. Planverket oppdateres fortløpende ved endringer i infrastruktur og/eller i trafikkbildet.

For å sikre en god koordinering med jernbaneforetakene er det etablert et sentralt beredskapsutvalg for jernbanen og et samarbeidsforum for sikkerhet. Disse skal sikre at informasjon kan utveksles og tiltak samordnes. ROM Eiendom AS eier og drifter de fleste store og mellomstore jernbanestasjoner og bygninger som er definert som kritisk infrastruktur. Jernbaneverket eier og drifter nye stasjoner, samt jernbaneinfrastrukturen. Siden Jernbaneverket eier spor og plattformer i tilknytning til stasjonene og ROM Eiendom eier bygningene, er det etablert et samarbeid mellom Jernbaneverket og ROM Eiendom. Ved alvorlige hendelser er det besluttet at Jernbaneverket har den koordinerende myndighet og tar initiativ til kriseledelse.

Jernbaneverkets kostnader til beredskap er knyttet til gjennomføring av større øvelser, utarbeidelser av beredskapsanalyser, samt tekniske og operasjonelle tiltak for å oppgradere beredskapen, spesielt i tunneler. Det forutsettes at Jernbaneverket og et eller flere av togselskapene deltar i planlegging og gjennomføring av større fullskala øvelser sammen med redningsetatene en gang i året. Jernbaneverket har det koordinerende ansvar for jernbanens deltakelse i slike øvelser. Jernbaneverket har en landsdekkende avtale med

enheten NSB Berging og beredskap om å rydde sporet for havarert materiell. I tillegg er det etablert en avtale med samme enhet om et redningstog som skal brukes i Oslo-området ved ulykker i tunneler.

Jernbaneverket er i gang med et prosjekt for å etablere et styringssystem for informasjonssikker-

het etter internasjonale sikkerhetsstandarder. Et felles sikkerhetsregime er under utarbeidelse, mens implementering i jernbaneverkets organisasjon. Arbeidet med kontinuitetsplaner og klassifisering av informasjon pågår fram til årsskiftet 2011/2012.



## 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 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
1370	Posttjenester	497 000	345 000	89 000	-74,2
1380	Post- og teletilsynet	200 049	208 200	208 800	0,3
	Sum kategori 22.10	697 049	553 200	297 800	-46,2

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
4370	Posttjenester	317 530			
4380	Post- og teletilsynet	164 871	172 100	171 800	-0,2
5618	Aksjer i Posten Norge AS			156 000	
	Sum kategori 22.10	482 401	172 100	327 800	90,5

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med utgifter på 297,8 mill. kr, en reduksjon på 255,4 mill. kr eller 46,2 pst. fra saldert budsjett 2011. Reduksjonen er knyttet til statlig kjøp av post- og banktjenester. For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget 208,8 mill. kr, som er om lag samme nivå som i saldert budsjett. Det er foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS i 2012 på 156 mill. kr.

#### Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet. Dette blir gjort bl.a. gjennom lover, forskrifter, en konsesjon for Posten Norge AS' samfunnsplågte oppgaver og en

avtale med Telenor ASA om levering av grunnleggende elektroniske kommunikasjonstjenester. Posten Norge AS har enerett til å formidle lukkede brev under 50 gram. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten på tjenestene og sikre konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, herunder ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon som har sterk markedsstilling.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetning og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet på postområdet er å sikre et landsdekkende tilbud om formidling av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og med høy kvalitet. Målet blir i dag i all hovedsak sikret gjennom sektorspesifikk regulering, krav i

konsesjonen til Posten, bruk av enerettsoverskuddet til å dekke ulønnsomme leveringspliktige tjenester og statlig kjøp av slike tjenester. Det stilles i dag krav til 6-dagers omdeling av post, til at Posten Norge har en tilstedeværelse i alle landets kommuner og til kvaliteten på posttjenestene. Tilbudet fungerer i all hovedsak tilfredsstillende, selv om det i praksis er enkelte regionale variasjoner.

Markedene som Posten opererer i, er fortsatt i kraftig endring. Dette medfører til dels store utfordringer for sektoren og for Posten. Resultatutviklingen de seneste årene for konsernet Posten har vært preget av svakere lønnsomhet i postsegmentet, mens logistikk- og IT-områdene har utviklet seg bedre. Kundernes overgang til elektroniske kommunikasjonsløsninger fortsetter i betydelig omfang. Fortsatt volumnedgang og prispress innenfor tradisjonell post er ventet, mens pakkevolum og annen logistikkvirksomhet ventes å stabilisere seg framover. Konkurransen innenfor post og logistikk i det norske og nordiske markedet tiltar. Finanskrisen og konjunkturomslaget har påvirket Postens virksomhetsområder de siste årene. Det er stor usikkerhet i markedene. Sektorene er likevel preget av ledig kapasitet og sterk konkurranse.

Norden blir i stadig større grad oppfattet som ett marked. Posten driver aktiv posisjonering gjennom egen ekspansjon og oppkjøp av logistikk- og transportselskaper i Norden. Som en følge av fusjonen mellom Postens datterselskap Ergo Group AS og EDB Business Partner ASA er IT ikke lenger et eget segment i Posten-konsernet. Postens investeringer i andre selskaper er langsiktige og forutsettes å gi positiv avkastning over tid. Som følge av den svake lønnsomheten i Citymail-selskapene, er det igangsatt omfattende effektiviseringstiltak for å bidra til en akseptabel utvikling. Departementet vil fortsatt følge utviklingen i den nordiske virksomheten som ledd i eierstyringen av Posten. Det stilles krav til framtidig lønnsomhet. Regjeringen legger til grunn at satsingen i Norden skal støtte opp under selskapets samfunnspålagte oppgaver, og at Posten driver lønnsomt og kontinuerlig søker effektive løsninger.

En hovedutfordring for departementet som regulatør og som forvalter av statens eierskap i Posten er å legge til rette for å opprettholde rimelige, effektive og framtidsrettede posttjenester av høy kvalitet og å sikre et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester over hele landet. For å sikre postsektoren og kundernes stilling i Norge, har regjeringen vedtatt å reservere seg mot inn-

lemmingen av EUs tredje postdirektiv i EØS-avtalen. Regjeringen mener at direktivet anvendt på våre geografiske og demografiske forhold ikke er egnet til å styrke tilbudet av posttjenester i Norge. Regjeringen ønsker å opprettholde eneretten for brev under 50 gram. EUs postdirektiv trådte i kraft for 16 medlemsland fra 1. januar 2011. Direktivet innebærer at eneretten på postområdet ble opphevet fra samme dato. 11 land kan utsette liberaliseringen til 1. januar 2013. Regjeringen har meddelt EU at Norge ikke vil innlemme direktivet i EØS-avtalen og har startet en prosess overfor EU i tråd med dette.

Et sentralt virkemiddel for å nå målet om et likeverdig tilbud av elektronisk kommunikasjon over hele landet er å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i markedene. Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og bruksmessige endringer. Totalomsetningen for ekomarkedet i 2010 var nær 32,6 mrd. kr, en økning på 2,2 pst. fra 2009. I store deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og gode, rimelige og framtidrettede tjenester. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet.

Den digitale allemannsretten er viktig for å redusere avstandsulempen og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester. Med en dekningsgrad for husstandene på nær 100 pst. på mobil (GSM) og fast og trådløst bredbånd har Norge et av de best utbygde ekomnettene i verden. Regjeringen vil likevel fortsette arbeidet med å legge til rette for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte framtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger over hele landet.

Samfunnet blir stadig mer avhengig av å bruke elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endring i teknologi og brukermønster skaper et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester. Bortfall og feil i ekomnett og -tjenester har påvist en sårbarhet i samfunnet som må kartlegges nærmere og som det må utformes tiltak mot. En hovedutfordring er å kartlegge aktører med samfunnskritiske funksjoners avhengighet av elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester. En annen hovedutfordring er å kartlegge sårbarhetene i mobilnettene.

Stortinget vedtok 4. april 2011 at EUs datalagringsdirektiv skal innlemmes i EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet har igangsatt arbeidet med en forskrift om datalagring. Det tas sikte på å

sende utkast til forskrift på offentlig høring i første kvartal 2012. Målsetningen er også å få etablert en modell for beregning og fordeling av kostnader mellom tilbydere av ekomnett og -tjenester i første halvdel av 2012. Lovendringene som gjelder data-lagring skal iverksettes senest 1. april 2012. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen i EUs arbeid med en revisjon av direktivet.

### Resultatrapport 2010

Konsesjonen for Posten Norge AS gjelder for perioden 1.1.2007–31.12.2010. Den er midlertidig forlenget til utløpet av 2011 i påvente av avklaring av spørsmålet om implementering av postdirektivet og ny postlov.

Posten skal ha et landsdekkende postnett for de leveringspliktige tjenestene, slik disse er spesifisert i konsesjonen. Videre skal Posten fortsatt tilby grunnleggende banktjenester gjennom sitt ekspedisjonsnett. Konsesjonen setter også ulike andre krav, f.eks. om rapporteringsplikt til myndighetene og klageordning for brukerne.

Kravet i konsesjonen til Posten om framsendingskvalitet er at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering, mens 97 pst. skal være framme etter tre dager. I 2010 kom 83,5 pst. av slik brevpost fram over natt. Det er flere årsaker til at kvalitetskravet ikke ble nådd. Hovedårsakene var vanskelige værforhold og driftsproblemer ved oppstart av den nye Østlandsterminalen, kombinert med nattestengte flyplasser pga. vedlikehold og askeskyen fra Island. 99 pst. av brevposten kom fram etter tre dager.

Som et ledd i oppfølgingen av at Posten oppfylder kravene i konsesjonen, offentliggjøres også regionale tall for framsendingskvalitet. Utviklingen i 2010 viser at Posten har utfordringer med å oppnå tilfredsstillende kvalitet i alle deler av landet. Særlig i de nordlige delene av landet er det vanskelig å oppnå en tilfredsstillende framsendingskvalitet, på grunn av lange avstander og vanskelige værforhold som påvirker rutegående flytransport.

Utviklingen hittil i 2011 har vært bedre enn i 2010. Etter oppstartsproblemer vinteren 2010 fungerer nå den nye Østlandsterminalen etter forutsetningene. Posten har lagt ned mye ressurser i å få tilbake den høye framsendingskvaliteten.

I Postens konsesjonsrapport til Post- og teletilsynet for 2010 går det fram at Posten generelt tilbyr de leveringspliktige tjenestene til den kvalitet det er stilt krav om i konsesjonen. Post- og teletil-

synet har i sin rapport til Samferdselsdepartementet vist til at kravet til framsendingstid gjennom 2010 ikke ble oppfylt for tre kvartaler og året som helhet. Dette skyldes for en stor del hendelser som var utenfor Postens herredømme. Utover dette konkluderer tilsynet med at Posten har oppfylt konsesjonsvilkårene, men har enkelte mindre merknader som de følger opp overfor Posten. Tilsynet har hatt en tett oppfølging av Posten og tiltakene som er iverksatt for å bedre kvaliteten.

Postens tidligere heleide datterselskap Ergo-Group AS fusjonerte 30. september 2010 med EDB Business Partner AS og dannet gjennom denne fusjonen et ledende nordisk IT-selskap. Posten eier 40 pst. av det nye selskapet.

Posten arbeider kontinuerlig med å effektivisere driften. Effektiviseringsprogrammet Spinnaker fortsatte i 2010. Posten antar at Spinnakerprogrammet over tid vil bety en kostnadseffektivisering på mellom 2,3 og 3 mrd. kr. En stor del av effektiviseringen ble gjennomført i 2010.

Samferdselsdepartementet godkjente følgende portoøkninger fra 1. januar 2011 for frimerkefrankert A-post innenlands:

Vekt t.o.m.	Pris 2011	
	Ny pris	Pst.vis økning
20 gram	9,00	5,9
50 gram	14,00	7,7

Departementet godkjente i tillegg en rekke øvrige priser innenfor eneretten. Gjennomsnittlig innebar disse prisendringene en økning på ca. 4,3 pst.

Samferdselsdepartementet sendte i juli 2010 ut forslag til endringer i lov om elektronisk kommunikasjon og underliggende forskrifter bl.a. basert på EUs revisjon av lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon. EFTA/EØS-landene samarbeider for tiden med EU om nødvendig tilpasningstekst for deltakelse i det nye EU-organet BEREC. Når dette er slutført, vil endringsforslag til ekomloven forelegges for Stortinget.

Mobilteknologi blir en stadig viktigere del av elektronisk kommunikasjon. I Norge er det gitt tilatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS, HSDPA og CDMA. I tillegg bygges det ut nett basert på den nye bredbåndsteknologien LTE i frekvensbånd som kan tilby stor kapasitet, og et nett for digital-TV er satt i drift. Dekningsgraden for de ulike nettene er:

	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Nett		
Mobil (GSM)	99,9	87,3
3G (UMTS)	87,3	22,4
3G (CDMA)	91,0	75,0
Bredbånd over 640 kbit/s/ 4 Mbit/s / 25 Mbit/s / 50 Mbit/s	99,7 /94 /67 /24	
Digital-TV	98,0 <sup>1</sup> / 100,0	

<sup>1</sup> Målinger og beregninger viser at basisnettet gir en faktisk dekning på nær 98 pst. av husstandene og ca. 87 pst. av fritidsboligene. I tillegg skal alle husstander kunne motta NRKs tilbud digitalt.

Telenor ASA, NetCom AS og Mobile Norway AS har tillatelser for drift av GSM-nett i Norge. Disse tilbyderne har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett. Telenor og NetCom har i sine nett henholdsvis om lag 99,9 pst. og 98 pst. befolkningsmessig dekning. Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester har bidratt til en utbygging som er langt over de konsesjonskravene som ble fastsatt da nettene skulle etableres.

I dag har Telenor, TeliaSonera, ICE og Mobile Norway AS 3G-tillatelser, og det tilbys mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Hi3G Access Norway (også kjent som tjenestetilbyderen 3) leverte 16. desember 2010 tilbake sin 3G-tillatelse til Samferdselsdepartementet. Tillatelsen satte krav om utbygging av et nett som skulle dekke 40 pst. av boligene i Norge, men utbyggingen ble ikke påbegynt.

Det har i flere år pågått et arbeid for å legge forholdene til rette for teknologinøytral anvendelse av GSM-frekvensbåndet omkring 900 MHz. Resultatet av arbeidet vil gi innehaverne av rettigheter i båndene mulighet til å benytte mer frekvens effektiv teknologi enn GSM, som f.eks. kan benyttes til å tilby mobile bredbåndstjenester. Innføringen av teknologinøytralitet i disse frekvensbåndene vil høyst sannsynlig gi enda bedre dekning for mobile bredbåndstjenester. Spesielt vil båndet rundt 900 MHz gjøre det billigere for tilbyderne å utvide sin dekning for mobilt bredbånd. Det pågår arbeid med å legge bedre til rette for teknologinøytral anvendelse også i GSM-båndet omkring 1800 MHz. Dette søkes gjennomført i forbindelse med auksjon av ledige frekvenser. NetCom tilbyr nå mobile bredbåndstjenester i 2,6 GHz-frekvensbåndet, basert på teknologien LTE, i landets fire største byer. Det pågår utbygging av nett i de største byene.

Telenor har også annonsert at de vil benytte dette frekvensbåndet til LTE og har annonsert at utbyggingen vil starte i 2012. Tilretteleggingen for teknologinøytral anvendelse av GSM-båndet

omkring 1800 MHz har også gjort at interessen for å benytte LTE-teknologien i dette båndet har økt. Dette har resultert i overskuddsetter spørsel etter disse frekvensene, og planlegging av auksjon i båndet pågår.

Antall mobilabonnementer var i 2010 ca. 5,6 mill. Dette er en økning på om lag 190 000 fra 2009. I 2010 var antall abonnementer på mobilt bredbånd og mobil med datatrafikk i underkant av 950 000. Det er en økning fra 2009 på mer enn 250 000, noe som indikerer sterk vekst for dette markedsegmentet.

Fra 2008 ble det etablert en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett som kan brukes til å støtte bredbåndsutbygging i områder som ikke dekkes av kommersiell utbygging. I områder som har tilfredsstillende bredbånddekning kan midlene benyttes til annen infrastruktur, herunder mobilutbygging.

Ved utgangen av 2010 var totalt antall faste bredbåndsabonnementer for bedrifter og i privatmarkedet ca. 1,7 mill.

Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber og kabelnett øker og er nå i ferd med å ta igjen bruken av bredbånd over telefonlinjer. I 2010 hadde ca. 250 000 kunder bredbånd over optisk fiber, en økning på ca. 50 000 fra 2009. I Norge får nå i overkant av 480 000 husstander bredbånd over kabelnett, en økning på ca. 65 000 fra 2009.

Framtidige anvendelser av den såkalte digitale dividenden, dvs. de ressurser som har blitt frigjort fra frekvensbåndene for kringkasting som følge av overgang til digital formidling, har vært kartlagt. Regjeringen kunngjorde i september 2009 at den øvre del av den digitale dividenden (frekvensbåndet 790–862 MHz) skal avsettes til bruk for moderne mobilkommunikasjonstjenester og mobilt bredbånd. Det har i lengre tid vært arbeidet med modeller for forvaltning og tildeling av disse ressursene, og det ble gjennomført en høring våren 2011. Det legges opp til å tildele fre-

kvenser i nevnte bånd, samt i andre relevante frekvensbånd ved en auksjon i løpet av 2011.

Post- og teletilsynet har i 2010 fulgt opp ti hendelser av feil eller bortfall av elektronisk kommunikasjon. Enkelte problemstillinger har blitt særlig drøftet med tanke på samfunnssikkerhet. Dette gjelder bl.a. kraftsituasjonen og den gjensidige avhengigheten som er mellom kraft og elektronisk kommunikasjon. Særlig mobilnettet er sårbart for lengre strømbrydd. Det er viktig å bevisstgjøre brukerne om denne sårbarheten. Ekomtilbydere plikter etter regelverket å delta på beredskapsøvelser som er arrangert av myndigheten. I 2010 ble en slik øvelse gjennomført. Det har også blitt arrangert tre regionale samøvelser med Norges vassdrags- og energidirektorat. Post- og teletilsynet gjennomfører årlig en kartlegging og analyse av den viktigste elektroniske kommunikasjonsinfrastrukturen i Norge. I 2010 var oppmerksomheten særlig rettet mot «klynger» av kritisk ekominfrastruktur. Formålet var å gi ekommyndigheten en total oversikt over ekominfrastrukturen.

### Mål og prioriteringer

Samferdselsdepartementet har gjennom konsesjonskravene pålagt Posten Norge AS å sørge for

effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet. Denne målsetningen står fast også for 2012. Ny konsesjon vil bli fastsatt høsten 2011, med virkning fra 1. januar 2012.

Postens leveringspliktige tjenester skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. Disse tjenestene omfatter formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lettgoods inntil 20 kg, og grunnleggende banktjenester.

For å oppnå kravene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost innenlands med vekt inntil 50 gram og med pris inntil to og en halv gang grunntaksten for et brev i første vektklasse, og tilsvarende for brev som mottas fra utlandet. Regjeringen ønsker å opprettholde denne eneretten, jf. omtalen om EUs postdirektiv.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet.

Posten har i tillegg til å foreslå nye portosatser for 2012 også lagt opp til å endre prisstrukturen for å sikre en bedre kostnadsdekning for de enkelte produkter. Departementet har godkjent følgende portoøkninger fra 1. januar 2012:

#### Frimerkefrankert A-post innland (inkl. mva)

Vekt t.o.m.	Pris 2011		Pris 2012			Endring i pst. 2011–2012		
	Brev	Formattillegg	Brev	Maxi	Maxi+	Brev	Maxi	Maxi+
20 gram	9,00	22,00	9,50	28,00	48,00	5,5	- 9,7	54,8
50 gram	14,00	22,00	14,00	30,00	50,00	0	- 16,6	38,9

Det er godkjent tilsvarende prisendringer for de øvrige kategoriene innenfor eneretten (med tilsvarende endringer i prisstrukturen), med gjennomsnittlige prisendringer på mellom 2 og 3 pst. For noen kategorier innenfor privatpost og kontorpost vil økningen være noe mer enn dette, med et gjennomsnitt på ca. 5 pst. Industripost er volummessig så dominerende (ca. 90 pst.) at prisendringene her er avgjørende for totalgjennomsnittet. Departementet vil orientere Stortinget dersom det blir aktuelt med ytterligere portoendringer i 2012.

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 2012 følge opp markeds-

reguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med frekvensforvaltning, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, som kan utvikle nye, framtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet.

Post- og teletilsynet skal i 2012 fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnskritiske elektroniske kommunikasjonsnett.

Samferdselsdepartementet har gitt Post- og teletilsynet i oppdrag, i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, å kartlegge samfunnets sårbarhet overfor ekomnett og -tjenester, samt kartlegge sårbarheten i mobilnettene på det norske markedet.

**Nærmere om budsjettforslaget****Kap. 1370 Posttjenester**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2010	budsjett 2011	Forslag 2012
70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000	345 000	89 000
	Sum kap. 1370	497 000	345 000	89 000

**Post 70 Kjøp av post- og banktjenester**

Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Stortinget la ved behandlingen av St.meld. nr. 12 Om verksemda til Posten Norge AS (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 210 (2007–2008), i 2008 til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert. Det foreslås å bevilge 89 mill. kr for 2012.

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2012 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for

slik beregning. Etterspørselen etter banktjenester i postnettet er sterkt redusert i forhold til for noen år siden. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram forslag om endringer i Postens plikt til å tilby grunnleggende banktjenester i postnettet primo 2012. Det legges til grunn at dette vil føre til en betydelig reduksjon i behovet for statlig kjøp av banktjenester for 2012 sammenliknet med inneværende år, og det legges derfor til grunn et behov for kjøp av banktjenester for 2012 på 56 mill. kr. Endelig behov vil bli avklart i tråd med etterregningsordningen for statlig kjøp av post- og banktjenester. Med utgangspunkt i dette gir beregningene følgende fordeling:

(i mill. kr)

Merkostnader posttjenester	482
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	56
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	538
– Enerettsoverskudd	449
Statlig kjøp	89

Det har vært et sterkt volumfall i brevtrafikken de siste årene. Dette skyldtes generelt lavere aktivitetsnivå, og fordi kundene søker å gå over til rimeligere alternativer som elektronisk post, eFaktura og lignende. Samtidig har Posten satt i gang en betydelig effektivisering (Spinnakerprogrammet),

som for 2012 ventes å gi et enerettsoverskudd som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene. Posten har lagt til grunn at følgende ulønnsomme tjenester inngår i beregningen:

(i mill. kr)

Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	321
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	150
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	–
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	–
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	11
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	482
Merkostnader postkontornett/grunnleggende banktjenester	56
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	538

**Kap. 4370 Posttjenester**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
70	Tilbakebetaling post- og banktjenester	317 530		
	Sum kap. 4370	317 530		

**Post 70 Tilbakebetaling post- og banktjenester**

I samsvar med opplegget med en etterregningsmodell for kjøpsordningen ble det 2010 foretatt en etterregning av det reelle behovet for statlig kjøp

av post- og banktjenester for 2009, jf. Prop. 36 S/Innst. 113 S (2010–2011). Det ble tilbakeført 317,5 mill. kr over kap. 4370, post 70.

Departementet vil komme tilbake til etterregningen for 2010 i forbindelse med nysalderingen høsten 2011.

**Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
85	Utbytte			156 000
	Sum kap. 5618			156 000

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernoverskuddet etter skatt. For regnskapsåret 2010 ble det i tråd med denne utbyttepolitikken

tatt ut et utbytte på 138 mill. kr fra Posten, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011). Det foreslås budsjettert med et utbytte fra Posten på 156 mill. kr i 2012. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling i 2012.

**Kap. 1380 Post- og teletilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
01	Driftsutgifter	159 948	167 300	167 500
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 801	14 800	14 300
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 300	26 100	27 000
	Sum kap. 1380	200 049	208 200	208 800

**Post 01 Driftsutgifter**

Post- og teletilsynets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kom-

munikasjon, og føre kontroll med at regelverket etterleves. Tilsynet bistår Samferdselsdepartementet ved utarbeidelse av lov- og forskriftsutkast på post- og ekområdet. Det treffer enkeltved-

tak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens, navn- og nummerressurser. Videre forestår tilsynet markeds kontroll av radio- og terminalutstyr, og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekomarkedet. Tilsynet representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekomområdet.

Det foreslås å bevilge 167,5 mill. kr, om lag samme som nivå som i saldert budsjett 2011. I 2011 er budsjettet på post 01 Driftsutgifter, redusert med 5,3 mill. kr, jf. Prop. 120 S/Innst. 420 S (2010–2011).

Pr. 1. mars 2011 hadde Post- og teletilsynet 147 tilsatte.

### Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 14,3 mill. kr, en reduksjon på 0,5 mill. kr fra saldert budsjett 2011. Bevilgningen går til oppgradering av IT-utstyr og utstyr til frekvenskontroll. Utstyr til frekvenskontroll omfatter

utbygging av fjernmålestasjoner og instrumentering for å holde tritt med den teknologiske utviklingen innen ekomsektoren.

### Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås bevilget 27 mill. kr, en økning på 0,9 mill. kr fra saldert budsjett 2011.

Tilskuddet skal dekke tilbydernes merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak. Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester. Tilskuddet benyttes til investeringer i beredskapsmateriell og administrative beredskapstiltak hos tilbyderne. Disse tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveier og bedre håndtering av eventuelt bortfall av elektronisk kommunikasjon.

Bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

## Kap. 4380 Post- og teletilsynet

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2010	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012
01	Diverse gebyrer	158 047	162 100	161 800
03	Diverse inntekter	180		
16	Refusjon av foreldrepenger	2 092		
18	Refusjon av sykepenger	2 005		
51	Fra reguleringsfondet	2 547	10 000	10 000
	Sum kap. 4380	164 871	172 100	171 800

### Post 01 Diverse gebyr

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekt ved tilsvarende gebyrinntekter. Refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. Kap. 1380, post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, er også forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen. For å oppfylle kravet om selvfinansiering forutsettes det som for 2011, bevilget midler over post 51 Fra reguleringsfondet, noe som er i tråd med opplegget for en gradvis nedtrapping av reguleringsfondet.

Det er budsjettert med 161,8 mill. kr i inntekter under post 01, som er omtrent det samme som saldert budsjett for 2011. I samsvar med selvfinansieringskravet ble de budsjetterte inntektene for 2011 redusert med 5,3 mill. kr, jf. kap. 1380, post 01.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2012 antas provenyet fra ordningen å være 26,5 mill. kr. Inntektene budsjetteres med 24 mill. kr på Finansdepartementets kap. 5583, post 70, og de administrative kostnadene ved ordningen, 2,5 mill. kr (gebyr), inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.



De enkelte gebyrene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektskategorier:

- Ekomtilbydergebyr
- Posttilbydergebyr
- Frekvensgebyr
- Autorisasjonsgebyr
- Utstys- og leverandørgebyr
- Nummergebyr

#### **Post 51 Fra reguleringsfondet**

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter fra tidligere år som ikke har vært nødvendige for å

finansiere de årlige utgiftene. Fondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner, slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer fra år til år. Det ble overført 2,5 mill. kr fra fondet pr. 31.12.2010, slik at saldoen pr. 1.1.2011 var 53,9 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 2012 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet.

## Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Fylkeskommunene overtok ved forvaltningsreformen fra 01.01.2010 ansvaret for om lag 17 000 km veg med tilhørende ferjesamband. Tilskuddet til nye fylkesvegferjer ble fra 2010 lagt inn i rammetilskuddet til fylkeskommunene med særskilt fordeling. Samferdselsdepartementet har vurdert fordelingen av ferjemidler mellom fylkeskommunene bl.a. på bakgrunn av at flere anbudskontrakter er ferdigforhandlet. Det foreslås på denne bakgrunn at fylkeskommunene Rogaland og Sogn og Fjordane får tillegg i sine rammetilskudd på henholdsvis 8 mill. kr (2011-kr) og 15 mill. kr (2011-kr). Videre foreslås det at Møre og Romsdal og Nordland fylkeskommuner får en reduksjon i sine rammetilskudd på 11 mill. kr (2011-kr) hver i 2012. Det ble i forbindelse med forvaltningsreformen lagt inn 1,1 mill. kr som statlig medfinansiering av utvidet rutetilbud i sambandet Levanger-Hokstad. Fylkeskommunen har valgt å ta bort tilbudet, og tilbudet ble derfor justert ned fra 01.02.2011 til nivået før 01.03.2010. Rammen til Nord-Trøndelag fylkeskommune foreslås derfor redusert tilsvarende.

Den generelle kompensasjonsordningen for merverdiavgift knyttet til bompenger over Finansdepartementets budsjett skal i utgangspunktet finansieres av kommunesektoren selv. Ved gjennomføring av forvaltningsreformen ble det gjort anslag for merverdiavgiftskompensasjon knyttet til rammen som ble overført til fylkeskommunene. Bevilgningen til fylkeskommunenes nye samferdselsoppgaver ble i 2010 derfor fordelt med 400 mill. kr over Finansdepartementets kap. 1632, post 61 Kompensasjon merverdiavgift. Øvrige bevilgninger ble overført til rammetilskuddet til fylkeskommunene over Kommunal- og regionaldepartementets kap. 572, post 60. Det ble i

2010 ved en feil ikke tatt hensyn til at fylkeskommunene også har krav på merverdiavgift for bompengefinansiert utbygging på fylkesvegnettet.

Det foreslås for 2012 å trekke ut et beløp av fylkeskommunenes rammetilskudd tilsvarende fylkeskommunenes merverdiavgiftskompensasjon for investeringer finansiert av bompenger. Reduksjonen som foreslås tilsvarende anslått merverdiavgift i 2009 knyttet til bompengeprojekter, som ville vært kompensasjonsgivende for fylkeskommunene, totalt 125 mill. kr. Fordelingen mellom fylkeskommunene foreslås fordelt prosentvis etter faktisk forbruk av bompenger på fylkesveger i 2010. Fylkeskommunene vil ikke bli trukket for merverdiavgiftskompensasjonen som er gitt i 2010 og 2011.

For omtale av tilskudd til tilgjengelighetstiltak i kommuner og fylkeskommuner, samt ulike tilskuddsordninger for lokal kollektivtransport vises det til omtale under programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Det vises også til omtale av forvaltningsreformen under programkategori 21.30 Vegformål, Andre saker.

### Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2010 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA. Som følge av forvaltningsreformen fra 01.01.2010 er ikke tallene helt sammenlignbare med tidligere år. I oversikten over utgifter til fylkesveg inngår ikke investeringer i nyanlegg.

*Fylkeskommunenes utgifter i 2010 innen samferdselsformål*

Fylkeskommune	(i 1000 kr)		
	Rutedrift <sup>1</sup>	Fylkesveg <sup>2</sup>	Sum
Østfold	331 306	183 601	514 907
Akershus	564 706	320 661	885 367
Oslo	1 598 632		1 598 632
Hedmark	431 077	253 495	684 572
Oppland	367 033	259 131	626 164
Buskerud	273 879	250 289	524 168
Vestfold	185 836	208 837	394 673
Telemark	222 137	197 718	419 855
Aust-Agder	87 229	118 930	206 159
Vest-Agder	223 204	196 722	419 926
Rogaland	1 024 818	273 206	1 298 024
Hordaland	1 284 769	420 474	1 705 243
Sogn og Fjordane	420 268	272 289	692 557
Møre og Romsdal	621 180	427 204	1 048 384
Sør-Trøndelag	465 286	275 372	740 658
Nord-Trøndelag	315 623	274 392	590 015
Nordland	668 528	402 973	1 071 501
Troms	612 174	355 641	967 815
Finnmark	241 195	197 559	438 754
Sum	9 938 880	4 888 494	14 827 374

<sup>1</sup> Omfatter fylkeskommunale tilskudd knyttet til funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

<sup>2</sup> Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2010 om lag 119 000 brukere

av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

## 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.	
	1.1.87	1.1.11	1.1.87	1.1.11	1.1.87	1.1.11	1.1.87	1.1.11
Østfold	996	1 667	29	45	62	87	15	75
Akershus	1 063	1 813	27	39	82	95	45	76
Oslo <sup>1</sup>	0	0						
Hedmark	2 526	3 843	39	58	49	77	13	68
Oppland	1 988	3 008	37	54	61	88	15	71
Buskerud	1 165	1 783	30	43	97	98	20	87
Vestfold	666	1 211	27	44	100	100	20	79
Telemark	1 116	1 880	27	46	83	94	31	65
Aust-Agder	953	1 521	34	51	67	90	7	85
Vest-Agder	1 266	2 049	33	52	47	78	4	75
Rogaland	1 732	2 492	31	41	89	98	35	82
Hordaland	1 746	2 883	28	43	100	100	16	79
Sogn og Fjordane	1 323	2 575	28	49	97	100	32	86
Møre og Romsdal	1 825	3 087	28	48	49	97	9	67
Sør-Trøndelag	1 793	2 944	34	56	36	81	6	71
Nord-Trøndelag	1 816	3 002	33	56	25	70	9	77
Nordland	2 588	4 109	29	46	37	87	1	77
Troms	1 767	2 905	33	54	50	87	1	58
Finmark	680	1 484	15	35	69	99	71	97
Sum	27 009	44 256	30	48	65	89	16	75

<sup>1</sup> Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2011 til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.

Økningen i andel fast dekke og andel tillatt 10 tonn aksellast siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring og at utvidelsen av fylkesvegnettet i forbindelse med forvaltningsreformen har bidratt til en økning i den gjennomsnittlige standarden på fylkesvegnettet. Fra 01.01.1987 til 01.01.2011 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 89 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 75 pst.

For opplysninger om antall km fylkesveger i tilknytning til ansvaret slik det var før forvaltningsreformen vises det til Beregningsteknisk dokumentasjon (Grønt hefte) til Prop. 1 S (2011–2012) fra Kommunal- og regionaldepartementet. Statlige midler til fylkeskommunene og Oslo kommune i tilknytning til det nye ansvaret i forbindelse med forvaltningsreformen legges inn i rammetilskuddet etter særskilte fordelinger og ikke etter fordelingsnøkler.

*Del III*  
*Omtale av viktige oppfølgingsområde*



## 5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

### 5.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 la Regjeringa Stoltenberg II til grunn ei samla planramme som ligg 100 mrd. 2009-kr høgare enn vedteken planramme for Nasjonal transportplan 2006–2015. Planramma i Nasjonal transportplan 2010–2019 er på 322 mrd. 2009-kr. Av denne ramma går 219 mrd. kr til vegformål, 92 mrd. kr til Jernbaneanverket og 11 mrd. kr til Kystverket.

Ramma til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2019 omfattar òg midlar som seinare er overførte til rammetilskotet til fylkeskommunane i samband med overføringa av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjer frå og med 2010, jf. forvaltningsreforma og rentekompensasjonsordninga for transporttiltak i fylkeskommunane.

Som lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010–2019, blei endeleg økonomisk ramme, forde-

ling mellom stat og fylke og fordeling mellom fylka avklart i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010. Statens vegvesen skal framleis fungere som ein sams vegadministrasjon som skal tene både fylkeskommunane og staten. Planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019 i budsjettframlegga er korrigererte for endringane som følgje av forvaltningsreforma.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er planrammene for drift og vedlikehald på same nivå i heile planperioden, medan gjennomsnittleg nivå på investeringane er høgare i perioden 2014–2019 enn i perioden 2010–2013. Regjeringa har lagt til grunn at den auka satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innafor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Avhengig av dei økonomiske konjunkturane er det derfor lagt opp til ei gradvis opptrapping av rammene i første del av planperioden.

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2010–2013

	(i mill. 2012-kr)				Oppfølg. av NTP 2010–2013 etter tre år, i pst.
	Gj.snitt pr. år Stortingets NTP vedtak 2010–2013	Løyving 2010	Løyving 2011	Forslag 2012	
<i>Statens vegvesen (kap. 1320)</i>	15 851,5	14 447,0	15 496,1	15 925,2	72,3
– Drift og vedlikehald (post 23 og 26)	6 949,6	6 722,8	7 392,4	7 598,6	78,1
– Vederlag til OPS-prosjekt (post 29)	460,2	524,8	484,8	434,0	78,4
– Investeringar (post 30, 31, 36, 37 og 62)	7 730,2	6 714,6	7 048,0	7 225,7	67,9
– Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka (post 61) <sup>1</sup>	248,0	25,0	90,0	175,0	–
– Kjøp av riksvegferjetenester (post 72)	463,5	459,8	480,9	491,9	77,3
<i>Jernbaneanverket (kap. 1350)</i>	9 604,6	9 078,1	9 455,9	9 856,2	73,9
– Drift og vedlikehald (post 23)	4 663,2	4 992,7	5 116,9	5 185,6	82,0
– Investeringar (post 30 og 31)	4 941,4	4 085,4	4 339,0	4 670,6	66,3
<b>Sum</b>	<b>25 456,1</b>	<b>23 525,1</b>	<b>24 952,0</b>	<b>25 781,4</b>	<b>72,9</b>

<sup>1</sup> For rentekompensasjonsordninga er det avsett nødvendig løyving for investeringsrammer på 2 mrd. kr i 2010, 2011 og 2012.

I forslaget til statsbudsjett for 2012 held regjeringa fram med opptrappinga av løyvingane til veg og jernbane slik dette blei varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019.

I tabellen er oppfølginga av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 presentert slik at dei årlege løyvingane blir samanlikna med planramma i Nasjonal transportplan for 2010–2013, slik at full oppfølging av ramma etter tre år tilsvarar 75 pst. Forslaget til løyvingar til Statens vegvesen og Jernbaneverket i 2012 inneber at oppfølginga samla etter tre av fire år er på 72,9 pst., med ein noko høgare oppfølgingsgrad for Jernbaneverket (73,9 pst.) enn for Statens vegvesen (72,3 pst.).

Det har i ettertid vist seg at behovet for vedlikehald var underestimert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Dei årlege løyvingane til drift og vedlikehald ligg derfor etter tre år av planperioden betydeleg over plannivået i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013. Vedlikehaldsinnsatsen for riksvegar og jernbanen er auka ytterlegare frå 2011 til 2012. For riksvegane er målsettinga at vedlikehaldsforfallet ikkje skal auka, medan vedlikehaldsinnsatsen på jernbanen skal medverke til ein meir påliteleg og punktleg jernbane.

Medan innsatsen på vedlikehald ligg over ramma i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 er situasjonen annleis for investeringane. Dei store investeringsprosjekta ligg samla sett etter planen, medan m.a. trafikktryggleik er prioritert. Med budsjettforslaget vil dei fleste prosjekta i Nasjonal transportplan med statlege løyvingar og bompengar få anleggstart eller midlar til prosjektering og førebuande arbeid som grunnlag for anleggstart i fireårsperioden. Det er gitt ein nærare omtale i del II, programkategori 21.30 Vegformål. På jernbane har m.a. endra planføresetnader ført til forskyvingar i prioriteringane av ein del tiltak, jf. omtale i del II, programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 varsla ein gjennomsnittleg årleg innsats på 1 mrd. 2009-kr til rassikring på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Som for 2011 inneber løyvingsforslaget til rassikringstiltak i 2012 full oppfølging av Nasjonal transportplan i budsjettåret. Midlane er tilnærma likt fordelte mellom riks- og fylkesvegar.

Budsjettforslaget for riksvegferjedrifta inneber full oppfølging av ramma for kjøp av riksvegferjetenester etter tre år.

Oppfølginga på Kystverkets område er nærare omtalt i Fiskeri- og kystdepartementets Prop. 1 S (2011–2012).

## 5.2 Oppfølging av hovudmåla

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2012 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2010–2019:

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

Hovudmåla er langsiktige og omfattar veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei er konkretiserte gjennom etappemål som viser regjeringa sine hovudprioriteringar i planperioden.

For å få betre fram kva regjeringa vil oppnå med politikken og gi eit betre grunnlag for avvegingar mellom politiske mål, gir departementet i dei årlege budsjetta ein oversikt over effektane av føreslåtte tiltak i budsjettframlegget på eit utval indikatorar som reflekterer etappemåla. Måloppnåing samla sett i planperioden blir òg vurdert. I 2012-budsjettet omfattar vurderinga dei tre første åra av planperioden 2010–2013. Formålet med dette er å få eit grunnlag for å vurdere om måla i transportplanen blir nådde, og dermed eit grunnlag for å justere politikken.

Å konkretisere transportpolitiske mål gjennom etappemål og indikatorar er eit utviklingsarbeid. Det er krevjande å finne eit avgrensa sett av indikatorar som kan synleggjere resultatane av politikken på ein god måte. Transportpolitikken er dessutan langsiktig, og det tek tid å oppnå resultat. T.d. tek det tid å få resultat på framkomevinstar av store infrastrukturinvesteringar, sidan dei først kjem til uttrykk når prosjektet er opna for trafikk. Departementet har i samarbeid med transportetatane og Avinor AS i dette framlegget vist oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2012.

For å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret er det eit hovudmål i Nasjonal transportplan 2010–2019 å få betre framkome og reduserte avstandskostnader. Fleire vegpro-



sjeikt blir ferdige i 2012, og etter tre år i planperioden er det reduserte reisetider på ei rekkje strekningar på riksvegnettet. Også på jernbane gjer fullførte prosjekt det mogleg med reisetidsgevinstar, og det er venta ei gradvis betring i pålitelegheiten som følgje av fornyingar og auka kapasitet. Andre viktige tiltak, som rassikring, tilbodsbetringar på tog og tiltak retta mot lokal kollektivtransport, medverkar til betre framkome i transportsystemet. Det er små endringar i rushtidsforseinkingane for kollektivtransport, men effekten av dei tiltaka som blir gjennomførte er god. Det er venta at 33 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklande i 2012. Ein viser til nærare omtale i Framkome og regional utvikling i 5.2.1 og Oppfølginga av kollektivtransportstrategien i 5.3.

Som eit steg i retning av nullvisjonen har regjeringa i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål at talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Det har vore ei svært positiv utvikling i trafikktryggleiken på veg, der talet på hardt skadde og drepne i 2010 var lågare enn delmålet Statens vegvesen jobbar mot for 2014. Det er rekna at tiltaka innafor Statens vegvesen sitt ansvarsområde i 2012 ytterlegare vil redusere talet på hardt skadde eller drepne med om lag 12 ut frå et berekna nivå ved starten av planperioden. I tillegg kjem effekten av tiltak frå andre aktørar som Politiet, helsesektoren, skuleverket, fylkeskommunane, kommunane, Trygg Trafikk og frivillige organisasjonar. Trafikktryggleik, også for jernbane og luftfart, er nærare omtalt i 5.2.2.

Hovudmålet for miljø er at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og medverke til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale plikter på miljøområdet. Miljøutfordringane i transportsektoren er samansette. Regjeringa er særleg oppteken av å redusere klimagassutsleppa, noko som krev eit breitt sett av tiltak som verkar både på kort og lang sikt. CO<sub>2</sub>avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet. Effektar i 2012 av tiltak på miljøområdet og dei viktigaste miljøsattingane i 2012-budsjettet er omtalte i 5.2.3.

Eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 er at transportsystemet skal vere universelt utforma. I planperioden blir det prioritert å få eit meir universelt utforma kollektivtransportssystem. Den nasjonale reisevaneundersøkinga viser at det for ein stor del av befolkninga er viktig at kollektivtransporten er universelt utforma. Samstundes medverkar tiltaka for universell utforming til å heve kvaliteten og gjere kollektivtran-

sport meir attraktivt for alle. I 2012 er det lagt opp til at om lag 210 haldeplassar for kollektivtransport på riksveg blir oppgraderte til universell utforming. Jernbaneverket vil i 2012 vidareføre arbeidet med å forbetre tilgjenget til stasjonar. Det er sett av om lag 523 mill. kr til dette i 2012. Satsinga på universell utforming i transportsektoren er omtalt i 5.2.4.

### 5.2.1 Framkome og regional utvikling

Regjeringa har som eit av hovudmåla for transportpolitikken å betre framkomstillhøva og redusere avstandskostnadene for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret.

Transportinfrastrukturen byggjer og bind landet saman. Betre infrastruktur er derfor eit sentralt verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga. Regjeringa legg i Nasjonal transportplan 2010–2019 opp til å styrkje innsatsen både til drift og vedlikehald og til nye utbyggingsprosjekt. Det er òg lagt opp til ein vesentleg auka innsats til mindre og meir målretta investeringstiltak. Dette vil gjere transportsystemet meir påliteleg og tilgjengeleg, redusere reisetida på viktige riksveggruter og jernbanestrekningar og redusere avstandskostnadene. Tilhøva for gåande og syklande vil bli betre gjennom ei styrkt satsing på gang- og sykkelveggar.

Budsjettforslaget for 2012 inneber ei opptrapping av løyvinga slik dette blei varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019, som vil medverke positivt til hovud- og etappemåla for auka framkome og regional utvikling. Det er venta ei gradvis betring i pålitelegheita til jernbanen dei komande åra, sjølv om det framleis vil bli periodar med innstilte avgangar på grunn av det omfattande og nødvendige vedlikehaldsarbeidet på jernbanenettet. I 2012 er det venta ein reduksjon i reisetida på riksvegnettet, særleg som følgje av at fleire prosjekt på strekninga E39 Bergen – Ålesund opnar for trafikk. Det er òg venta ein reduksjon i reisetida for jernbanen på strekninga Oslo – Skien. Arbeidet med å betre framkomstillhøva for gåande og syklande held fram i 2012. Det er lagt opp til at 33 km vil bli tilrettelagt for gange og sykkel i 2012.

Transporttilbod og pålitelegheit  
i transportsystemet

*Etappemål: Transporttilbodet og pålitelegheit i transportsystemet skal betrast.*

For å følge opp etappemålet er det fastsett desse indikatorane:

- punktleghet og regularitet for gods- og persontog på dei viktigaste togstrekningane
- tal setekm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper
- tal togkm i persontogtrafikken for utvalde toggrupper
- gjennomsnittleg billettpris for flyruter under statleg kjøp
- punktleghet og regularitet for flytrafikken
- tal timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2010–2019 prioritert tiltak som vil gi ein meir påliteleg jernbanetraffikk.

Tabellen nedanfor viser punktleghet og regularitet ved inngangen til planperioden (2009) og for 2010 på togstrekningar som inngår i Nasjonal transportplan 2010–2019. Punktleghet og regularitet på Gardermobanen er teke med som samanlikningsgrunnlag. Punktleghet blir målt som delen av toga som er i rute til endestasjonen. Etter definisjonen er IC-tog, lokaltog og Flytoget i rute viss dei er mindre enn 4 minutt forseinka, medan fjerntog og godstog må vere mindre enn 6 minutt forseinka. Regularitet viser kor mange tog som faktisk køyrer i høve til fastlagt ruteplan. Det er ikkje gitt tal for regularitet til godstransport. Årsaka til dette er at endringar i trafikken i høve til ruteplan for godstransport i stor grad kan kome av tilhøve som ligg utanfor Jernbaneverket sitt ansvarsområde, til dømes marknadstilpassingar frå togselskapa.

Tabell 5.1 Punktleghet og regularitet for gods- og persontransport på dei viktigaste togrutene. Måleindikator

	Punktleghet (pst.)		Regularitet (pst.)	
	2009	2010	2009	2010
<i>Persontog</i>				
Gardermobanen/Flytoget	94,0	92,0	98,3	98,5
Oslo–Skien (IC)	78,0	78,0	96,5	96,6
Oslo–Lillehammer (IC)	77,0	66,0	97,9	97,8
Oslo–Halden (IC)	90,0	87,0	98,5	98,6
Oslo–Trondheim	81,0	75,0	99,2	97,4
Trondheim–Bodø	85,0	76,0	94,4	95,0
<i>Godstog (kun CargoNet)</i>				
Oslo–Stavanger	85,0	73,0		
Oslo–Bergen	80,0	76,0		
Oslo–Trondheim	72,0	65,0		
Trondheim–Bodø	83,0	81,0		

Både persontog og godstog har blitt mindre punktlege i 2010 samanlikna med starten av planperioden. Det svake resultatet i 2010 skriv seg i hovudsak frå problem med vinterdrifta i januar og februar og at Oslotunnelen var stengd sommaren 2010. Problem med å avvikle trafikken på Alnabru gav dårleg punktleghet for godstransport i heile 2010. Nærare resultatrapportering for 2010 er gitt under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Innsatsen til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen blir auka ytterlegare i 2012. Dette vil føre til planlagde driftsavbrot og dårlegare driftsstabilitet, men målet med innsatsen er å heve kvaliteten på jernbanenettet og over tid redu-

sere talet på driftsavvik på grunn av feil ved infrastrukturen. Den ekstra innsatsen som er sett inn, gir allereie ein synbar effekt. Det er frå 2012 venta ei betring når kapasiteten i Vestkorridoren aukar og fornyinga mellom Etterstad og Lysaker (som inngår i Oslo-prosjektet) er avslutta.

Betring av transporttilbodet i planperioden er knytt til å betre togtilbodet og det regionale flyrutetilbodet. Det er Samferdselsdepartementet som gjennom kjøp av persontransporttenester med tog og av innanlandske flyruter set rammene for tilbodet.

Den betydelege utbygginga av infrastrukturen for jernbane som regjeringa legg opp til i Nasjonal

transportplan 2010–2019 og innfasinga av nytt materiell til NSB AS, vil leggje til rette for eit betre togtilbod.

Persontogtrafikken er delt inn i grupper etter funksjonane til togproduktet. NSB rapporterer årleg tal for produksjonen som selskapet har levert. Tal for setekilometer og togkilometer for persontogtrafikken for dei viktigaste toggruppene

ved inngangen til planperioden og for 2010 går fram av tabellen nedafor. Det er i hovudsak berre små endringar i produksjonen frå 2009 til 2010. Unntaket er nærtrafikken som har gått noe ned. Årsaka til dette er m.a. fire vekers stenging av Oslo S og endra ruteproduksjon for å gjere denne meir robust.

Tabell 5.2 Setekilometer og togkilometer i persontogtrafikken for utvalde toggrupper. Måleindikator

Toggruppe	Faktisk kørde togkm		Setekm (i mill.)	
	2009	2010	2009	2010
Regional trafikk	3 682 500	3 579 116	628	636
InterCity trafikk	6 222 158	6 356 412	1 861	1 939
Nærtrafikk	13 107 732	12 426 753	4 486	4 073

Dagens produksjonsvolum, målt i togkilometer, vil i all hovudsak bli vidareført inntil innføring av eit betre togtilbud, jf. omtale i del II under Jernbaneformål.

Punktlegheita og regulariteten i norsk luftfart er blant dei beste i Europa. Mesteparten av flytrafikken i Noreg skjer på Avinor AS sine lufthamner. Avinor har eit internt mål for punktlegheita på 88 pst. og for regulariteten på 98 pst. Talet for punktlegheit viser den prosentvise delen av alle avgangar som skjer med maksimalt 15 minutt forseinking, medan talet for regularitet er knytt til planlagde avgangar som faktisk blir gjennomførde.

Punktlegheita i Avinor låg i 2009 på 88,9 pst. og regulariteten på 99 pst. I 2010 låg punktlegheita på 88,9 pst. og regulariteten på 97,4 pst. Avinor reknar med å nå måla som er sette for punktlegheit og regularitet i 2012. Måloppnåinga er avhengig av samspelet mellom flyselskapa, lufthamnene og handlingsselskapa, og dessutan vêrtilhøve.

Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med å utvikle indikatoren for å måle endringar i flytilbodet som omfattast av statleg kjøp.

Forseinkingar som følgje av stengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Talet på timar med stengde vegar er venta å bli redusert med dei tiltaka som er foreslått i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det er i 2012 venta at både investeringstiltak og satsinga på drift og vedlikehald vil redusere talet timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Det er sett i gang arbeid for å få på plass eit system som gir oversikt over kor mange timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde. Dette systemet er testa i 2011, men som følgje av tekniske forhold er det førebels ikkje eigna som grunnlag for indikatoren. Departementet tek sikte på å kome tilbake med status for indikatoren i statsbudsjettet for 2013.

#### Reisetider i og mellom regionar

*Etappe mål: Reisetider i og mellom regionar skal reduserast.*

For å følgje opp etappemålet er det fastsett desse indikatorane:

- reisetid på utvalde ruter på riksvegnettet
- reisetid på utvalde region- og InterCity-tog

Den kraftige satsinga på betre infrastruktur som regjeringa legg opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil gi god måloppnåing på etappemålet om å redusere reisetida i og mellom regionar i planperioden. Prioriteringane i Nasjonal transportplan vil korte ned reisetidene både på veg og jernbane.

Statens vegvesen har i sitt handlingsprogram for 2010–2013 berekna at reduksjonen i reisetid mellom ulike regionar vil bli på mellom 5 og 20 minutt i første fireårsperiode. Reisetidsvinsten blir størst på strekningane E6/E136 Oslo – Ålesund, E39 Bergen – Ålesund og E6 Trondheim – Bodø med reduksjonar på 15–20 minutt.

Tabell 5.3 Reisetid i minutt på ulike ruter på riksvegnettet. Måleindikator

Rute	Dagens reisetid	Redusert reisetid 2012	Redusert reisetid etter tre år i planperioden	Redusert reisetid HP 2010–2013 <sup>1</sup>	Redusert reisetid NTP 2010–2019
E18 Oslo–Kristiansand	301	3,6	3,6	3,6	10
E39 Kristiansand–Stavanger	241	0	2,4	2,4	16
E39 Stavanger–Bergen	289	0	0,3	0,3	8
E39 Bergen–Ålesund	440	12,5	12,5	16,9	32
E39 Ålesund–Trondheim	367	0	3,9	6,8	14
E6 Trondheim–Bodø	682	0	11,1	15,1	17
E6 Bodø–Tromsø	561	0	8,1	10,1	32
E6 Tromsø–Alta	381	0	0	6,5	13
E6 Alta–Kirkenes	468	0	0	0	0
E6 Oslo–Trondheim	502	0	2,8	7,7	32
E6/rv 3 Oslo–Trondheim	460	0	2,9	3,7	22
E6/E136 Oslo–Ålesund	530	0	0,6	19,1	38
E16 Oslo–Bergen	503	0	0	2,9	15
E16/rv 7/rv 52 Oslo–Bergen	491	2,0	2,0	4,2	26
E134 Oslo–Haugesund	446	0	0	1,9	25
E18 Oslo–Ørje (Sverige)	88	0	2,1	6,1	6

<sup>1</sup> Tala er kvalitetssikra og noko endra frå handlingsprogrammet.

Fleire vegprosjekt blir ferdige i 2012 og vil medverke til å redusere reisetida, jf. tabell 5.3. Den største reduksjonen i reisetid vil kome på strekninga E39 Bergen – Ålesund med ein reduksjon på om lag 10 minutt i samband med at prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal blir opna for trafikk.

Ut frå Nasjonal transportplan 2010–2019 vil jernbaneinvesteringane redusere reisetida på utvalde region- og InterCity-tog med 10 til 40 minutt. Reisetidsvinsten blir størst på strekninga Oslo – Skien.

Tabell 5.4 Reisetid i minutt på utvalde region- og InterCity-tog. Måleindikator

	Dagens reisetid	Redusert reisetid 2012	Redusert reisetid etter tre år i planperioden	Redusert reisetid NTP 2010–2019
Oslo–Skien	162	5	5	42
Oslo–Halden	103	0	0	18
Oslo–Lillehammer	117	0	0	10
Trondheim–Bodø	575	0	0	14

I 2011 vil prosjektet Barkåker – Tønsberg og det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker på Drammensbanen bli ferdig. Det er venta at dette gir ei reisetidsgevinst på 5 minutt på strekninga Oslo – Skien i 2012. Det er også teke omsyn til minutt. Reduksjon i reisetida er avhengig av tilpas-

framtidige faste stopp på Sandvika for InterCity-toga.

Gjevingåsen tunnel blei teken i bruk i august 2011. Dette kan i framtida redusere reisetida på strekninga Trondheim – Bodø med om lag 5 singlar i ruteplan og nye kryssingspunkt/-spor.

## Rushtidsseinkingar

*Etappemål: Rushtidsforseinkingar i dei fire største byområda skal reduserast.*

For å følgje opp etappemålet er det fastsett desse indikatorane:

- hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida
- punktlegheit og regularitet for lokaltog i rushtida.

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål å redusere rushtidseinkingane for næringsliv og kollektivtransport i dei fire største byområda. For å få til dette må lokale og regionale styresmakter styrkje den lokale kollektivtrafikken og ta i bruk tiltak som avgrensar bruken av personbil. Kollektivfelt, effektive terminaler/haldeplassar og kryssprioriteringar er sentrale verkemiddel, i tillegg til billetterings- og informasjonssystem. I 2012 er det venta at om lag 2 km kollektivfelt vil bli opna for trafikk. Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil skal også bidra til å påverke transportutviklinga i

dei større byane, slik at fleire vel kollektivtransport framfor eigen bil.

Hastigheita for bussane (i Oslo også trikk) skal målast årleg på eit fastsett stamrutenett i dei fire største byane. Dei siste åra har dei samla endringane vore små. Effekten av dei tiltak som gjennomførast er likevel god. Analysar gjennom sann-tidsinformasjonssystema viser at hastigheita på strekningane mellom haldeplassar aukar, men samtidig aukar opphaldstida på haldeplassane. Årsaka er den kraftige veksten i talet passasjerar i alle byane. I Trondheim by auka bussreiser med 12 pst. i første halvår 2011, i regionen med heile 27 pst. Både i Oslo by og Akershus auka talet med nær 9 pst. frå 2009 til 2010. Regjeringa legg opp til å halde fram arbeidet med å sikre framkomst for kollektivtrafikken. I tillegg vil bygging av haldeplassar i tråd med prinsippa for universell utforming, saman med elektronisk billettering og effektiv informasjon, auke hastigheita.

Tabellen nedanfor viser hastigheita for kollektivtransport på veg i rushtida ved inngangen til planperioden, 2010 og årleg måling for 2011.

Tabell 5.5 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida. Måleindikator (km/t)

	2009	2010	2011
Oslo	25,4	24,7	25,4
Bergen*	Ikkje målt	Ikkje målt	Målast ikkje
Stavanger	Ikkje målt	25,4	25,5
Trondheim	23,0	22,9	23,9

\* Store omleggingar pga. bybanen. Hastigheita på nytt stambussnett skal målast frå 2012

Alle byane har ein auke i hastigheita på stamrutene frå 2010 til 2011. I Trondheim blei nytt sann-tidsinformasjonssystem innført våren 2011. I tillegg til å gi brukarane god informasjon om transporttilbodet, gir systemet også ein betra kvalitet på hastigheitsmålingane.

For indikatoren som viser forseinkingar for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtida, er det utvikla eit nytt system for registrering av reisetider og forseinkingar. Reisetidssystemet blir prøvd ut i Trondheim i 2010–2011. Statens vegvesen legg opp til å installere systemet i alle dei fire største byane i løpet av 2012.

Ut frå Nasjonal transportplan 2010–2019 vil punktlegheit og regularitet for lokaltoga i rushtida auke i planperioden. Årsaka er den store innsatsen til fornying av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor som det er lagt opp til i planperioden. Særleg i Oslo-området blir det gjort mykje for å betre kapasitets- og driftsstabiliteten i togtrafikken.

Tabellen nedanfor viser punktlegheit og regularitet for lokaltog ved starten av planperioden. Regularitetsmålinga omfattar heile driftsdøgnet, og ikkje berre rushtida.

Tabell 5.6 Punktlegheit og regularitet for lokaltoga i rushtida.

	Punktlegheit (pst.)		Regularitet (pst.)	
	2009	2010	2009	2010
Oslo	77,0	78,0	96,7	96,8
Bergen (Arna)	96,0	94,0	99,6	99,2
Trondheim (Trønderbanen)	90,0	87,0	99,2	98,8
Stavanger (Jærbanen)	73,0	89,0	98,8	97,3

Det er venta at punktlegheita og regulariteten for lokaltoga i rushtrafikken blir gradvis betre i åra som kjem. I Oslo-området er det frå 2012 venta ei betring i samband med auka kapasitet i Vestkorri-

doren og etter at fornyinga av strekninga Etterstad – Lysaker som inngår i Oslo-prosjektet, er gjennomført.

Framkome for gåande og syklande

*Etappe mål: Framkome for gåande og syklande skal aukast.*

Tabell 5.7 Framkome for gåande og syklande. Indikatorar

	Forslag 2012	Oppfølging etter tre år	Venta effekt HP 2010–2013 etter tre år, pst.
Tal km samanhengande hovudnett for sykkel i utvalde byar og tettstader	11	30	50
Tal km tilrettelagt for gåande og syklande totalt	33	119	53

Ved inngangen til planperioden fanst om lag 2 300 km gang- og sykkelveg langs riksveg. Talet omfattar statleg del av samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i byar og tettstader med meir enn 5 000 innbyggjarar. Oversikten er ikkje endeleg fordi ikkje alle byar og tettstader med fleire enn 5 000 innbyggjarar har utarbeidd planar for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. Innan 2013 er det eit mål at alle desse byane/tettstadene skal ha ein slik plan.

Regjeringa sette i Nasjonal transportplan 2010–2019 som mål at sykkeldelen skal aukast frå 4–5 pst. til 8 pst. i planperioden. Det er vidare eit mål at byar og tettstader etablerer samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. I dag har om lag 2/3 av byar og tettstader med meir enn 5 000 innbyggjarar ein plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken.

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 lagt til grunn at det skal byggjast 500 km nye gang- og sykkelanlegg. Vel halvparten av desse skal byggjast i byar og tettstader. I 2012 er det venta at 33 km vil bli tilrettelagt for gåande og syklande og at 11 km av desse vil byggjast i byar og tettstader.

Tal frå reisevaneundersøkinga 2009 (Transportøkonomisk institutt 2010) viser at sidan 2005 er sykkeldelen redusert frå 5 til 4 pst. på landsbasis. Samstundes er det ein auke av sykkeltrafikken i byar og tettstader der det blir lagt til rette for sykkel.

Avstandskostnader mellom regionar

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 venta at tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden, vil redusere avstandskostnadene. Samferdselsdepartementet legg opp til å kome attende med berekningar i budsjettet for 2013 som viser korleis avstandskostnadene har utvikla seg i dei fire første åra av planperioden.

### 5.2.2 Transporttryggleik

Trafikktryggleik er eit av hovudmåla i transportpolitikken til regjeringa. Transportpolitikken byggjer på visjonen om eit transportsystem utan ulykker med drepne eller hardt skadde. Denne nullvi-

sjonen inneber at transportsystemet, transportmidla og regelverket for framferd skal utformast på ein måte som fremjar trafikksikker framferd hos trafikantane og i størst mogleg grad medverkar til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen gjeld heile transportsystemet og alle transportformene.

Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit trygt og robust transportnett, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. Det er store forskjellar mellom transportgreinene i tryggleiksutfordringane og behova for tiltak. Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikoeksponering. I jernbane- og luftfartssektoren er utfordringane knytte til å oppretthalde og betre det høge tryggleiksnivået. I budsjettforslaget for 2012 følgjer regjeringa opp innsatsen for å nå hovudmålet om transporttryggleik i Nasjonal transportplan 2010–2019.

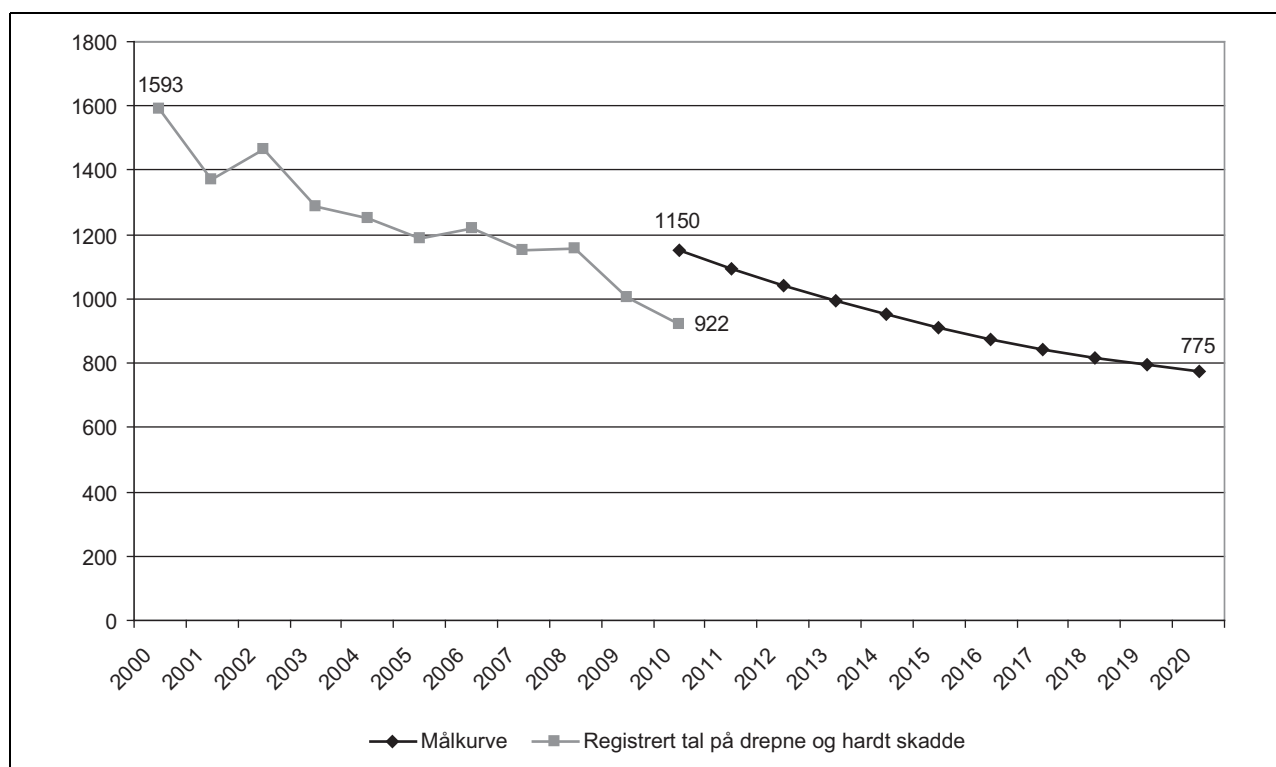
#### Trafikktryggleik på veg

Som eit skritt i retning av nullvisjonen har regjeringa i Nasjonal transportplan 2010–2019 sett som mål at talet på drepne og hardt skadde skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Dette inneber at talet på hardt skadde og drepne skal reduserast til maksimalt 775 innan 2020.

Ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde blir meir krevjande dess lågare ulykkes-tala blir. Reduksjonen bør derfor vere størst dei første åra av planperioden. Det er sett som delmål at det maksimalt skal vere 950 drepne og hardt skadde i 2014, jf. figur 5.1.

Det har dei siste åra vore ein klar reduksjon i talet på drepne og hardt skadde, frå 1 593 i 2000 til 922 i 2010. Reduksjonen var særleg kraftig frå 2008 til 2010. Basert på eit gjennomsnitt for åra 2005–2008 var det lagt til grunn eit forventta tal på drepne og hardt skadde i 2010 på om lag 1 150. Resultatet for 2010 er dermed mykje betre enn venta, og ligg under talet for delmålet for 2014. Reduksjonen i talet på drepne og hardt skadde er eit resultat av eit målretta trafikktryggleiksarbeid gjennom fleire år, og viser at satsinga på trafikktryggleik gir resultat. Regjeringa vil derfor oppretthalde den sterke satsinga på trafikktryggleik i 2012.

I eit gjennomsnittsar fordeler talet på drepne og hardt skadde seg med om lag 36 pst. på riksvegnettet, 48 pst. på fylkesvegnettet og 16 pst. på det kommunale vegnettet. Møteulykker er den største utfordringa på riksvegnettet, medan utforkøyringsulykker er den største utfordringa på fylkesvegnettet. På det kommunale vegnettet er ulykker med påkøyring av fotgjengarar og syklistar den største utfordringa. Dette viser at trafikktryggleiksarbeidet må vere basert på eit



Figur 5.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2010 og målkurve for 2010–2020

vidt spekter av tiltak som er tilpassa utfordringane på ulike delar av vegnettet.

Trafikksystemet er eit samspel mellom trafikkant, køyretøy og infrastruktur. For å nå målet om å redusere talet på drepne og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målretta innan alle tre områda.

Statens vegvesen har i samarbeid med Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg for 2010–2013. Planen er ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 og gir ei samla framstilling av korleis dei ulike nasjonale aktørane skal ta del i trafikktryggleiksarbeidet. I tillegg er det gitt ei kortfatta oppsummering av innsatsen som er lagt til grunn i dei fyl-

kesvise handlingsprogramma for fylkesvegnettet og i interesseorganisasjonane sitt planlagde trafikktryggleiksarbeid. Ambisjonsnivået i tiltaksplanen er at det skal vere 200 færre drepne og hardt skadde i 2014 enn i 2010. Ein forventa situasjon med 1 150 drepne og hardt skadde i 2010 blei brukt som utgangspunkt, jf. figur 5.1.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010–2013 er det prioritert tiltak som er venta å gi rundt 55 færre drepne og hardt skadde i 2014. For å nå delmålet for 2014, må dei andre aktørane i trafikktryggleiksarbeidet prioritere tiltak som samla gir om lag 110 færre drepne og hardt skadde. Tabell 5.8 gir ein oversikt over venta bidrag som følgje av innsatsen frå aktørane, trafikkvekst og køyretøyutvikling.

Tabell 5.8 Rekna bidrag for å redusere talet på drepne og hardt skadde frå 1 150 til 950 innan 2014

	Tal på drepne og hardt skadde
Forventa tal på drepne og hardt skadde i 2010 (jf. målkurva i figur 5.1)	1 150
Endringar som følgje av forventa trafikkvekst	+55
Endringar som følgje av ein trendframskriving av køyretøyparken	-90
<i>Venta bidrag frå Statens vegvesen sine tiltak i perioden 2010–2013<sup>1</sup></i>	-55
Bidrag som er nødvendig frå andre aktørar enn Statens vegvesen dersom delmålet for 2014 skal nåast	-110
<b>Delmål for tal på drepne og hardt skadde i 2014</b>	<b>950</b>

<sup>1</sup> Gjeld dei av Statens vegvesen sine tiltak som ein kan rekne verknader av (i hovudsak alle investeringar og endra innsatsnivå og prioriteringar innan Statens vegvesen sin kontrollverksemd)

I handlingsprogrammet er det planlagt å bruke om lag 2,5 mrd. kr i statlege midlar til investering i trafikksikringstiltak i perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 200 mill. kr i ekstern finansiering.

Med bakgrunn i utfordringane innan trafikktryggleik er det foreslått 746,6 mill. kr i statlege midlar til programområdet trafikktryggleik i 2012. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 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 påkøyrse av mjuke trafikantar.

Bygging av midtrekkverk er prioritert. I tillegg blir m.a. forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker, kryss- og kurveutbetringar og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte.

Innan drift og vedlikehald på veg blir tiltak som tek vare på trafikktryggleiken prioriterte. Dette gjeld særleg vinterdrifta, der brøyting, sal-

ting og strøing er dei viktigaste tiltaka. Streknin- gar med mange og alvorlege ulykker blir følgde spesielt opp.

Tiltak retta mot trafikantar og køyretøy, m.a. trafikktryggleikskampanjar, føraropplæring og ulykkesgranskning, blir vidareførte. Det blir lagt vekt på at utekontrollane skal vere målretta og ein skal prioritere kontroll på stader og til tider der trafikktryggleiksgevinsten er venta å vere størst.

Trafikktryggleikstiltaka som er prioriterte i 2012 er nærare omtalt i del II under programkate- gori 21.30 Vegformål.

Det er venta at planlagde tiltak innafor ansvars- området til Statens vegvesen isolert sett vil redu- sere talet på drepne og hardt skadde med om lag 12 personar i 2012. Dette kjem i tillegg til at ein held oppe det høge nivået på trafikktryggleiken som ein har i dag. Etter tre år av planperioden 2010–2013 er det venta at Statens vegvesen vil ha gjennomført tiltak som gir om lag 37 færre drepne og hardt skadde, noko som gir ein oppfyllingsgrad på 67 pst., jf. tabell 5.9.



Tabell 5.9 Statens vegvesen sitt bidrag til reduserte tal på drepne og hardt skadde

	Mål i handlingsprogrammet for 2010–2013	Venta verknad av tiltak i 2012	Oppfyltingsgrad etter 3 år, (pst.)
S1.1 Statens vegvesen sitt bidrag til redusert tal på drepne og hardt skadde	55	12	67 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Verknader av fartsgrenseendringar i 2011 er ikkje medrekna.

I samsvar med nye kriterium for fastsetting av fartsgrenser utanfor tettbygd strok blei det i 2011 gjennomført endringar av fartsgrensene på fleire strekningar i samsvar med dei nye fartsgrensekriteria. Venta verknad av dette er ikkje teke med i talet for oppfyltingsgrad, fordi omfanget av endringane ikkje er avklart i detalj. Dersom førebels anslag blir lagt til grunn, er det venta at bidraget frå fartsgrenseendringane vil vere tilstrekkeleg for å oppnå ein oppfyltingsgrad på 75 pst. etter tre år av planperioden.

Framferda til trafikantane er avgjerande for tryggleiken på vegane. Einskilde trafikantgrupper er overrepresenterte i ulykkesstatistikken, og eit av innsatsområdene i Nasjonal transportplan 2010–2019 er målretta tiltak mot trafikkfarleg framferd og høgrisikogrupper i trafikken. Regjeringa fastsette i mai 2011 ei revidert prikkbelastningsordning som tok til å gjelde 1. juli 2011. Målet med ordninga er å hindre framferd i trafikken som medverkar til mange ulykker og å gjere det lettare å reagere overfor førare som gjentekne gangar bryt trafikkreglane. Den nye ordninga er utvida m.a. ved å inkludere nye tilfelle som gir prikkbelastning, som for liten avstand til køyretøyet framfor, manglande sikring av passasjerar under 15 år, køyring i sperreområde og køyring med trimma motorsyssel/moped. På bakgrunn av dei mange ulykkene kor ungdom er involverte, har regjeringa valt å vedta dobbelt prikkbelastning for førarar med prøvetid.

Automatisk trafikkontroll (ATK) er eit viktig og effektivt verkemiddel i tryggleiksarbeidet. Streknings-ATK har vore utprøvd på tre strekningar, og evalueringa av tiltaket viser at det er eit effektivt verkemiddel for å oppnå reduksjon av farten. Streknings-ATK er innført som ein permanent kontrollordning. Foreløpig er fire strekningar utstyrt med streknings-ATK. Det er planlagt ein betydeleg auke i talet på strekningar i løpet av få år.

Køyning under påverknad av andre stoff enn alkohol er eit aukande problem for trafikktryggleiken, og omfanget av slik køyning har auka dei siste 10–20 åra. I desember 2010 blei lov om end-

ringar i vegtrafikklova relatert til ruspåverka køyning delvis sett i verk. Hovudformålet er å skape betre samsvar mellom reglane i vegtrafikklova om alkoholpåverka køyning og reguleringa i lova om køyning under påverknad av andre stoff.

Statens vegvesen leverte i 2010 rapporten «Alkolås som alternativ til tap av førerett ved kjøring med promille». Justisdepartementet vil, saman med Samferdselsdepartementet, vurdere å foreslå å integrere bruk av alkolås i program mot ruspåverka køyning. Program mot ruspåverka køyning er eit alternativ til vilkårslaus fengselsstraff ved høg promille eller ved gjenteken promillekøyning.

Regjeringa er oppteken av å betre tryggleiken til skuleelevar som tek buss i skulesamanheng. Det blei i august 2011 fremja ein proposisjon med forslag om å endre m.a. vegtrafikkloven § 40 a, jf. Prop. 144 L (2010–2011). Forslaget legg til rette for ei forskrift med krav til nærare sikringstiltak ved skuleskyss i buss.

#### *Transporttryggleik på jernbaneområdet*

Tryggleiken i jernbanetransporten er høg. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 eit mål å oppretthalde og ytterlegare betre den høge tryggleiken som har vore på jernbanen dei siste åra. Det blir systematisk og kontinuerleg arbeid med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Auka person- og godstransport med jernbane er derfor positivt for tryggleiken i den totale transportverksmda i Noreg. Samstundes gir fleire reisande auka trengsel ombord i toga og på plattformane. Saman med auken i talet på tog som trafikkerer jernbanenettet inneber dette auka risiko for uønskte hendingar i jernbanetrafikken. Ei samla vurdering av risikobiletet for jernbanetransporten i Noreg viser at tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar, tiltak for å forhindre samanstyrt mellom tog og rassikring må prioriterast.

I perioden 1991–2010 omkom det i gjennomsnitt 6,2 personar kvart år i ulykker knytt til jernbanen i Noreg. Dette er ein nedgang frå 6,4 per-

sonar i snitt i perioden 1990–2009. I 2010 omkom 9 personar i jernbaneulykker. I første halvår 2011 omkom 5 personar. Desse sakene er framleis under utgreiing av politiet.

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 førebygge ulykker på planovergangar blir prioriterte i 2012. I statsbudsjettet for 2012 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald av jernbanenettet 5 185,6 mill. kr. Til investeringar på programområdet tryggleik og miljø er det i 2012 sett av 235 mill. kr. Det blir også gjennomført tiltak for å oppgradere stasjonar og haldeplassar med låg standard. I 2012 er det sett av 523 mill. kr til dette formålet. Elles gir også ordinære investeringar ofte ei betring av tryggleiken på jernbanen, da standarden på den nye infrastrukturen gjennomgåande er høgare enn på den gamle.

Ei viktig oppgåve for Jernbaneverket i 2012 er å få fornya tryggleiksgodkjenninga frå Statens jernbanetilsyn. Dette er eit viktig og omfattande arbeid som gjeld heile tryggleiksstyringssystemet i Jernbaneverket.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

#### *Transporttryggleik innan luftfarten*

Tryggleiken i norsk luftfart ligg i verdstoppen. Regjeringa har som mål at Noreg framleis skal vere fremst i verda på dette området og på nivå med vesteuropeisk luftfart elles. Tryggleik i luftfartssektoren omfattar tiltak for å redusere ulykker og hendingar i sjølve flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security).

Flytryggleiksarbeidet framover skal redusere ulykkesfrekvensen ytterlegare, med særleg merksemd knytt til tiltak for å redusere talet på fatale ulykker og ulykker med alvorleg personskade. Luftfartstilsynet vil følgje tryggleiksutviklinga på kortare sikt gjennom etablerte tryggleiksindikatorar, der nestenulykker og mindre alvorlege hendingar blir følgde opp innafor forskjellige delar av luftfartssystemet.

Ruteflyging og persontransporten til norsk sokkel har det høgste tryggleiksnivået innan sivil luftfart. For norsk ruteflyging, som no veks, vil ytterlegare betring vere krevjande sidan tryggleiksnivået allereie er så høgt. For denne delen av luftfarten er målet derfor å oppretthalde det høge tryggleiksnivået.

Den betydelege aktiviteten med bruk av lette helikopter innanlands har i nokre år vore identifisert som satsingsområde i tryggleiksarbeidet. Auka merksemd frå styresmakta og etablering av «Fysikkerhetsforum for operatører av innenlands helikopter» bør gi positive resultat for denne gruppa i åra framover. Det er likevel for tidleg å konkludere med at flytryggleiksresultata viser ei positiv utvikling her. Nye fatale ulykker med passasjerar i lette helikopter dei siste åra viser tydeleg behov for eit høgare tryggleiksnivå.

Også for allmennflyging er det grunn til å følgje tryggleiksnivået tett framover. Etter ein god periode på midten av 2000-tallet med låge ulykkestal, har ulykkestala no økt til om lag 20 ulykker pr. 100 000 flytimar. Dette tilsvarar tryggleiksnivået for norsk privatflyging på 1990-talet.

Utfordringane når det gjeld tryggleik, er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora. Samferdselsdepartementet deltek m.a. i arbeidet i FN sin organisasjon for sivil luftfart (ICAO), EU-byrået for flytryggleik (EASA) og i arbeidet i regi av EU-kommisjonen. I tillegg er også Luftfartstilsynet representert i desse fora og i Eurocontrol som arbeider for å utvikle eit felles system for styring av lufttrafikken.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

### **5.2.3 Samferdsel og miljø**

#### *Innleiing*

Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 er at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på miljøområdet.

Dei viktigaste miljøatsingane i framlegget til budsjett for 2012 er:

- løyvingane til jernbaneformål aukar med 1 mrd. kr
- Transnova held fram med ei løyving på 74,8 mill. kr
- løyvingane til gang- og sykkelveggar aukar med 71,6 mill. kr
- løyvingane til kollektivtiltak på veg aukar med 31,9 mill. kr
- det blir løyvd 107 mill. kr til miljø- og servicetiltak
- belønningsordninga får ei løyving på 411 mill. kr
- det blir lagt auka vekt på CO<sub>2</sub>-utslepp i einongsavgifta for bilar

- det blir auka vektning av CO<sub>2</sub>-delen for varebilar
- det blir auka frådrag i avgift for bilar med utslepp under 50 gram CO<sub>2</sub> (ladbare hybridbilar)
- det blir innført ein NO<sub>x</sub>-komponent i eingongsavgifta for bilar
- vrakpanten aukar frå 1 500 til 2 000 kr.

Miljøutfordringane frå transport er særleg knytte til klimagassutslepp, vern og bruk av biologisk mangfald, vassureining, luftureining og støy, kulturminne og kulturmiljø og jordvern. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljøulempa ved transport. Ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel.

For luftureining med globale og regionale skadeverknader spelar internasjonale avtalar ei viktig rolle for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Verkemiddel på tvers av sektorane, først og fremst økonomiske, som t.d. avgifter og kvoter, er effektive for å løyse globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO<sub>2</sub>-avgift og SO<sub>2</sub>-avgift.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det nødvendig med tiltak utafør statlege transportstyresmakter sitt område for å redusere miljøulempen frå transport. Kommunane og fylkeskommunane har også eit stort ansvar. Døme på tiltak innafor ansvarsområda til lokale styresmakter som kan redusere miljøulempene, er køprising, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering. Kommunale styresmakter sit òg på verkemiddel for å leggje betre til rette for syklende og gåande. Desse tiltaka kan nyttast i langt større grad enn i dag.

#### Klimagassutslepp

I St.meld. nr. 34 (2006–2007) presenterte regjeringa målsetjinga om at transportsektoren, inkl. sjøfart, skal redusere utsleppa med mellom 2,5 og 4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar samanlikna med referansebana for 2020. Dette inneber ein reduksjon på mellom 12,5 og 20 pst. samanlikna med framskrivningane. Målet inngår som eit etappemål i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Tabell 5.10 Etappemål: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutsleppa. Indikator

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad i 2012
Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	11,4 mill. tonn <sup>1</sup>	-0,4 til -0,95

<sup>1</sup> Basert på førebelse tal frå SSB (2009-tal for luftfart)

I 2010 utgjorde utslepp frå vegtrafikken 19 pst. og frå innanriks luftfart 2 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. I perioden 1990–2010 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med om lag 30 pst., eller 1,3 pst. i året (basert på førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå). Frå vegtrafikken er det særleg utsleppa frå varebilar og tunge køyretøy som aukar, mens utsleppa frå personbilar er relativt stabile.

Transportsektoren har dei høgaste CO<sub>2</sub>-avgiftene. CO<sub>2</sub>-avgifta vil framleis vere det viktigaste

klimaverkemidlet i denne sektoren. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter som har stor verknad på utsleppa.

Samferdselsdepartementet har som ein illustrasjon gjort grove overslag over klimaverknaden i 2010 og 2012 målt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar av ulike tekniske endringar/tiltak og avgiftsendringar dei siste åra, som er vist i tabellen under. Utan desse ville utsleppa frå transport vore 0,4 til 1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar høgare i 2012.

Tabell 5.11

	Verknad 2010		Venta verknad for 2012	
	Lågt overslag	Høgt overslag	Lågt overslag	Høgt overslag
Innblanding biodrivstoff <sup>1</sup>	-145 000	-416 000	-165 000	-470 000
Lågare utslepp nye personbilar <sup>2</sup>	-105 000	-210 000	-200 000	-400 000
Jernbaneprojekt <sup>3</sup>	-15 000	-15 000	-45 000	-45 000
Auka drivstoffavgifter – klimaforliket	-14 000	-28 000	-14 000	-28 000
Auka CO <sub>2</sub> -avgift luftfart <sup>4</sup>	-4 000	-9 000	-4 100	-9 200
El-bilar <sup>5</sup>	-1 500	-2 000	-3 000	-4 000
Vegprosjekt ferdig i 2012			3 690	3 690
Sum	-284 500	-680 000	-427 410	-952 510

<sup>1</sup> Det er føresett 35 pst. klimaeffekt i det låge alternativet og 100 pst. i det høge. Vidare er det føresett at biodrivstoff står for 3,5 pst. av drivstoffsålet i 2012.

<sup>2</sup> Samanlikna med nivået før 2007 (inkl. drosjer)

<sup>3</sup> Det er rekna at nye jernbaneprojekt i perioden 2010–2019 gir ein reduksjon på 150 000 tonn CO<sub>2</sub> i 2019, dvs. ein gjennomsnittleg verknad på 15 000 i året.

<sup>4</sup> 10 øre auke frå 2008

<sup>5</sup> I tabellen er det rekna med at el-bilar har halve køyrelengda som ordinære bilar og at 50–75 pst. av køyringa erstattar ordinær bilkøyring.

Regjeringa introduserte hausten 2007 eit nasjonalt mål om at utslepp frå nye personbilar i gjennomsnitt skal vere på 120 g/km eller lågare innan 2012. Frå 2007 er slagvolumkomponenten i eingongsavgifta erstatta med ein CO<sub>2</sub>-komponent. Det gjennomsnittlege CO<sub>2</sub>-utsleppet frå nyregistrerte bilar har blitt redusert frå 177 g/km i 2006 til 135 g/km i perioden januar–august 2011. Nye varebilar har hittil i år eit utslepp på i gjennomsnitt 189 gram CO<sub>2</sub> pr. km som er ein nedgang på 5 gram frå same periode i 2010.

Det blir auka vekt på CO<sub>2</sub> i eingongsavgifta frå 2012, ved at innslagspunkta i CO<sub>2</sub>-komponenten blir redusert. CO<sub>2</sub>-delen for varebilar aukar. Det blir auka frådrag i avgift for bilar med låge utslepp (110 – 50 gram CO<sub>2</sub>/km) og ytterlegare frådrag for bilar med utslepp under 50 gram CO<sub>2</sub>/km. Spesielt er det venta at ladbare hybridbilar vil nytte godt av desse frådraga.

Det er no 3 300 el-bilar i Noreg og 2 200 andre elektriske køyretøy. Hittil i 2011 er det seld rundt 1 000 el-bilar, mot 400 i 2010.

Til saman utgjorde biodrivstoff 3,1 pst. av drivstoffsålet til bilar i 2010. Klimaeffekten varierer etter kva for råstoff biodrivstoffet blir produsert av. EU har sett eit minstekrav til 35 pst. klimaverknad for drivstoff som blir seld. I Kyoto-avtalen som gjeld ut 2012, er det rekna 100 pst. klimaeffekt ved overgang til biodrivstoff.

I statsbudsjettet for 2011 blei det uttalt at Regjeringa såg behov for ein heilskapleg gjennomgang av avgiftene på køyretøy og drivstoff og at ein derfor ville kome tilbake til dette i komande

budsjett. Det var m.a. viktig å gi dei einskilde avgiftene ei prinsipiell forankring og sikre ulike aktørar forutsigbarhet med omsyn til utviklinga i framtidige avgifter. Regjeringa ønskjer ei omlegging til ei meir generell vegbruksavgift på drivstoff. Vegbruksavgifta skal dekkje eksterne kostnader og vareta omsynet til staten sine inntekter. Innan 2020 skal det leggjast vegbruksavgifter på alle drivstoff etter energiinnhaldet i drivstoffet. I 2015 skal unnataka evaluerast. Evalueringa skal leggje vekt på staten sine inntekter, klima- og miljøomsyn og næringslivet i distrikta. Regjeringa har ikkje no planar om å gjere endringar i vegbruksavgiftene for alternative drivstoff før evalueringa i 2015. Regjeringa har heller ikkje no konkrete planar om å endre rammevilkåra for elbilar. Heilskapen i rammevilkåra for elbilar må likevel vurderast i åra framover på bakgrunn av utviklinga i salet av slike køyretøy.

Statens vegvesen har opna ei internettløsning for at forbrukarane enklare skal kunne velje sikre og mindre miljøbelastande køyretøy. Løysinga blir kalla «nybilvelger» og vil gi dei som skal kjøpe person- og varebil på den norske marknaden, hjelp til å velje eit sikkert køyretøy med lågast mogleg CO<sub>2</sub>-utslepp.

Mange forbrukarar ønskjer å velje bilar med låge CO<sub>2</sub>-utslepp. Statens vegvesen vil frå 2012 kontrollere om bilforretningar gir gode nok opplysningar om CO<sub>2</sub>-utsleppa frå nye bilar, jf. omtale under programkategori 21.30 Vegformål.

Gjennom RENERGI-programmet støttar Samferdselsdepartementet forskning om miljøvenleg

teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren. Transnova-prosjektet har som hovudmål å medverke til reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp frå transportsektoren. Transnova skal gi tilskot til prosjekt som medverkar til raskare implementering av ny og meir miljøvenleg transportteknologi og transportpraksis. Det vises til omtale av forskning og utvikling under kap. 1301.

Tilskot til kollektivtransport og gang- og sykkelveggar, arealpolitikk og forskingsmidlar blir òg nytta for å stimulere til mindre bruk av bil og overgang til meir miljøvenlege transportmiddel.

Tiltak for å leggje til rette for å overføre gods-transport frå veg til jernbane er viktig for å redusere utsleppa frå dei tunge køyretøya, jf. omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Innanlandsk luftfart er omfatta av Kyoto-protokollen. Som eit av dei få landa i verda har Noreg innført ei eiga CO<sub>2</sub>-avgift på innanlandsk luftfart. Mykje av regelverket for luftfarten, spesielt når det gjeld tryggleik og miljø, blir utvikla internasjonalt, og særleg av EU. Frå 2012 inngår luftfart i EUs kvotesystem. Flyselskapa må da svare kvoter for sine utslepp relatert til alle flygingar internt i Noreg og Europa, og alle flygingar til og frå EU/EØS-området.

Venta vekst i flytrafikken kan medføre auka klimagassutslepp, viss ikkje energieffektiviserande tiltak blir sette i verk. Avinor samarbeider

med flyselskapa og NHO om å leggje til rette for reduserte klimagassutslepp.

#### NO<sub>x</sub>-utslepp

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2010–2019 å redusere NO<sub>x</sub>-utsleppa i planperioden. Tabellen under viser endringar i utsleppa så langt i planperioden. Utsleppa av NO<sub>x</sub> frå køyretøy er regulerte gjennom køyretøyforskrifta til vegtrafikklova. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Utsleppa frå vegtrafikken er redusert med 33 pst. frå 1990 til 2009.

Innførte og nye avgasskrav til køyretøy vil ytterlegare redusere utsleppa frå vegtrafikken. Frå 2012 blir det innført ein NO<sub>x</sub>-komponent i eingongsavgifta for bilar. Effektkomponenten blir redusert slik at inntektene frå eingongsavgifta samla sett blir uendra. Det er òg innført strengare NO<sub>x</sub>-krav til fly. Luftfart, jernbane og kystfart betalar NO<sub>x</sub>-avgift for innanrikstrafikken.

Auka trafikk motverker nedgangen. Verkna- den under er derfor usikker.

I 2012 vil ni gassferjer vere i drift i riksvegnettet. Dette reduserer utsleppa med om lag 1 300 tonn i året samanlikna med tilsvarande dieselferjer.

Tabell 5.12 Etappemål: Redusere NO<sub>x</sub>-utsleppa i sektoren. Indikator

	Status ved inngangen til planperioden (1.1.2010) <sup>1</sup>	Venta effekt i 2012	Venta effekt etter 3 år
Utslepp av nitrogenoksidar/forsurande utslepp frå transportsektoren	45 000 tonn	-2 000 tonn	-4–6 000 tonn

<sup>1</sup> Tal frå SSB (ny reknemetode gir høgare utslepp fra bilparken enn tidlegare rekna).

#### Lokal luftureining og støy

Eitt at etappemåla i Nasjonal transportplan 2010–2019 er å bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftureining og støy i planperioden.

I Nasjonal transportplan er det estimert at dei nasjonale måla for lokal luftkvalitet blir nådde før 2020. Den positive utviklinga går seinare enn forventna både for svevestøv (PM<sub>10</sub>) og NO<sub>2</sub>. Vinte-

ren 2010/2011 var det episodar med høge konsentrasjonar av forureining i fleire byar. Både teknologisk utvikling i bilparken, endring i køyrelengd, aktivitetsnivå i samfunnet og lokale tiltak har mykje å seie for den lokale luftureininga.

Krava for støy, svevestøv og NO<sub>2</sub> i forureiningsforskrifta blir i fleire byar vanskeleg å nå i 2012.

Tabell 5.13 Etappemål: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for luftureining og støy. Indikatorar.

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad i 2012	Venta verknad etter tre år	Handlings- program 2010–2013
Tal personar busette i område utsett for timemiddelkonsentrasjonar av NO <sub>2</sub> over nasjonalt mål	2 200	9	-1 300	-1 200
Tal personar busette i område utsett for døgnmiddelkonsentrasjonar svevestøv (PM10) over nasjonalt mål	6 200	870	1 460	-3 500
Støyplageindeks				
– veg	77 500	-128	-990	-4 100
– jernbane	13 714	-19	-38	-48
– luftfart	23 555			
Tal personar utsette for over 38 dB innandørs støy				
– veg	18 000	-53	-115	-510
– jernbane	3 494	0	0	
– luftfart	350			

Høge NO<sub>2</sub>-konsentrasjonar i nokre byar dei siste åra og problem med å oppfylle grenseverdiane i forureiningsforskrifta har aktualisert lokale tiltak mot NO<sub>2</sub>-utslipp. Ny kunnskap tyder på at nye køyretøy ikkje alltid har lågare utslepp enn dei eldre, trass i skjerpa avgasskrav. Frå 2012 blir det innført ein NO<sub>x</sub>-komponent i eingongsavgifta. Dette gjer at prisen på dieselbilar aukar i høve til bensinbilar.

Det blir arbeidd med å auke kunnskapsgrunnlaget for tiltak mot lokal NO<sub>2</sub>-ureining, og å leggje til rette for lokale verkemiddel. Statens vegvesen vil innan sitt ansvarsområde medverke til det lokale arbeidet i samarbeid med lokale styresmakter, og til arbeidet til statlege miljø- og helsestyresmakter.

I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen halde fram med tiltak mot svevestøv i fleire byar. Døme på slike tiltak er å setje ned fartsgrenser om vinteren og dempe støv med salt. Det blir også vurdert å redusere støvproblema ved høgare piggfridelar og kortare sesong. Vegdirektoratet tilrår at piggfridelen blir auka til 90 pst. i Oslo, Bergen og Stavanger og til 80–85 pst. i Trondheim. Bykommunane Oslo og Bergen har piggdekkavgift som gir god effekt. I Trondheim har det vore piggdekkavgift med god effekt fram til hausten 2010, da avgifta blei oppheva. Vinteren 2010/2011 auka bruken av piggdekk igjen i Trondheim.

Klima- og forureiningsdirektoratet har i samarbeid med Statens vegvesen, Helse- og miljødirektoratet og Nasjonalt Folkehelseinstitutt laga ein rettleiar om kva for krav som gjeld for lokal luftforurei-

ning, kven som har plikt til å gjere kva og kva for verkty som kan nyttast for å redusere luftforureininga på kort og lang sikt.

Det er krevjande for vegsektoren å oppfylle dei nasjonale måla for støy. For å nå målet for støyplageindeksen er det viktig med tiltak som reduserer støyen ved mange bustader samtidig. Det er nødvendig med tiltak som gir verknad på relativt mange kilometer veg. Det er derfor viktig å utforske mogleghetene innan internasjonale tiltak retta mot køyretøy og bildekk. Statens vegvesen vurderer kor det kan vere kostnadseffektivt å bruke støysvak asfalt og vil auke si erfaring med legging, vedlikehald, haldbarheit, kostnader og støyeffekt ved slike vegdekke. I tillegg til tiltak på køyretøy, bildekk og støysvake vegdekke er det viktig å vedlikehalde eksisterande støyskjermer, slik at dei gir den forventede effekten.

Støyplage er ei viktig miljøutfordring for jernbanen. Reviderte berekningar for støyplageindeksen frå 2010 gir ein reduksjon på over 30 pst. samanlikna med 1999, som inneber at jernbanen alleie har oppfylt sin del av det nasjonale målet for støyplageindeks i 2020. Støyplaga frå jernbane vil bli ytterlegare redusert fram mot 2020. Nye og meir stillegåande tog vil vege opp for trafikkauken samstundes som skjenesliping, støyskjerming og andre tiltak bidreg. I 2012 er det planlagt å gjennomføre skjenesliping på same nivå som dei siste åra, dvs. om lag 400 km av jernbanenettet, kor anslagsvis 20 pst. er gjennomført som støytiltak i tettbygde strom.

Støyplage frå luftfart gjekk ned med om lag 18,5 pst. frå 1999 til 2010. Støyplageindeksen var i

2010 på 23 555, trass i at det i perioden var ein samla trafikkauke. Det er venta ytterlegare reduksjon i planperioden. Dette har samanheng med utskifting til mindre støyande flytypar og endringar i inn- og utflygingsmønster ved nokre lufthamner. Statistisk sentralbyrå har berekna støypageindeks for luftfart for 2010, men har ikkje oppdatert tala for innandørs støy.

Det er venta at målet for innandørs støy blir nådd. Statens vegvesen og Jernbaneverket tilbyr støytiltak i form av fasadetiltak på bustader og støyskjermar der innandørs døgnekvivalent støynivå er over grenseverdien på 42 dB i forureiningsforskrifta. Dette grenseverdet blir overhalde i dei fleste delane av landet. Statens vegvesen skal gjennomføre tiltak for å løyse problemet i dei områda i landet der det framleis er overskridingar. Einskilde hus vil kome over grenseverdien på grunn av trafikkveksten.

### Biologisk mangfald

Regjeringa har som mål i planperioden å unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjonar.

Samferdselsanlegg og trafikk påverkar naturmiljø både ved direkte forbruk av areal, ved spreiding av forureining og ved barriereverknad for fisk og vilt. I tillegg kan samferdselsanlegg minske bruks- og opplevingsverdien av naturen for menneske. Omsynet til naturmiljø skal integrerast i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Naturmangfaldslova sine prinsipp om kunnskapsbasert forvaltning, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og at tiltakshavar skal dekkje kostnadene ved å hindre eller avgrense skader er sentrale for transportetatane. Lova har ei eiga føresegn om varsemnd for å unngå unødig skade på naturmangfaldet. Dei to nye forskriftene om utvalde naturtypar og prioriterte artar aukar trongen for varsemnd både ved planlegginga av nye tiltak og ved drifta av eksisterande anlegg.

Tabell 5.14 Etappemål: Unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjonar. Indikatorar.

	Venta verknad i 2012	Venta verknad etter tre år	Venta verknad i handlings- program 2010–2013
Tal daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparkar og landskapsvernområde	0	0	0
Tal daa inngrep i eller nærføring til naturreservat			
– veg	0	0	268 daa
– luftfart	24	28	Om lag 3 daa
Tal prosjekt med særstør negativ konsekvens for naturmiljø	0	1	1
Tal på utbetra registrerte konflikhtar mellom transportnett og biologisk mangfald			
– veg	38	80	179

Transportetatane vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde. Konsekvensar for biologisk mangfald vil inngå i etterundersøkingar av store anlegg der dette er aktuelt. Etterundersøkingar vil fortsette ved nokre opne strekkingar som t.d. E6 Gardermoen – Minnesund og E6 Skaberud – Kolomoen, medan etterundersøkingar vil bli gjennomførte i åra etter 2012 for nokre anlegg som opnar i 2012, som t.d. E39 Kvivsvegen.

Det vil ikkje bli gjort inngrep med nærføring til nasjonalparkar og landskapsvernområde eller

inngrep med nærføring til naturreservat i samband med riksveganlegg i 2012.

Etter tre år av handlingsprogrammet for Statens vegvesen vil 80 av 179 registrerte konflikhtar mellom veg og biologisk mangfald vere utbetra. Kartleggingsmetoden er evaluert, og forbetringar er foreslått. Dette vil gi eit betre grunnlag for å prioritere tiltak langs det eksisterande vegnettet.

I samsvar med dei regionale vassforvaltingsplanane som blei vedtekne etter vassforskrifta i 2010, skal det i 2012 gjennomførast tiltak med å utbetre kulvertar der fisk har problem med å vandre.

Tiltak mot spreiding av framande artar langs heile vegnettet og grøntskjøtsel i byar og tettstader er prioriterte. Handlingsplanar for å nedkjempe framande artar er utarbeidd og implementerte i Statens vegvesen. Desse vil inngå i arbeidet med driftskontraktane frå 2012. Ein skal og sikra at verna eller spesielt verdfull vegetasjon blir teken vare på.

I dei nasjonale forventningane til den regionale og kommunale planlegginga frå Miljøverndepartementet er krava til ivaretaking av m.a. naturmangfaldet presisert. Dette vil også gi foringar for planlegginga som skjer i regi av transportetatane.

Jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2013, medfører ikkje inngrep i eller nærføring til nasjonalpark, landskapsvernområde eller naturreservat, og dei er ikkje blitt vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø.

Jernbaneverket har registrert om lag 450 konflikter kor det er behov for tiltak for å redusere konfliktgrad mellom biologisk mangfald og jernbanenettet. Dei fleste konfliktane mellom verdfull natur og jernbane kjem av bruk av kjemiske plantevernmidlar i terrenget ved sidan av skjenegangen, graving og anna drift og vedlikehald av jernbanen. Tiltak for disse konfliktane er å tilpasse metodar for drift og vedlikehald. Jernbaneverket har i 2010 starta eit prosjekt for å vurdere alternative metodar for å fjerne vegetasjon langs skjenegangen. I tillegg arbeider Jernbaneverket med å innarbeide omsyn til dei verdfulle naturtypene i organisasjonen, m.a. gjennom informasjon om kor desse finst og avbøtande tiltak. Ved å endre rutinar for drift og vedlikehald er det rekna med at talet på utbetra konflikter vil vere om lag 425 i perioden 2013–2019.

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Jernbaneverket deltek i eit interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvaking av biologisk mangfald. Kartleggingsprosjekta medverkar til betre kunnskap om kor biologisk viktige naturtypar er, og lettar dermed planlegginga av nye prosjekt. Dei medverkar også til betre kunnskap om område som krev ekstra omsyn i drift og vedlikehald og om spreiding av framande planter langs veg og jernbane.

Miljøverndepartementet har, i samarbeid med m.a. Samferdselsdepartementet, utarbeidd ein nasjonal strategi mot framande artar. Strategien set krav til kartlegging av risiko, og tiltak og rutinar for å unngå spreiding av uønskte artar. Vidare set strategien krav til å setje i verk tiltak i samarbeid med kommunar, andre grunneigarar m.fl.

Transportetatane, Avinor AS, Sandefjord Lufthavn AS og Rygge sivile lufthamn AS følgjer opp strategien. Statens vegvesen har utarbeidd handlingsplanar som inngår i arbeidet med nye driftskontraktar.

For å kunne forvalte og ivareta område som er viktige for biologisk mangfald på lufthamnene har Avinor eit fleirårig prosjekt for å kartleggje biologisk mangfald, m.a. framande artar. Kartlegginga av lufthamnene skjer i ei rekkjefølgje prioritert etter vurdering av naturverde og planlagde byggeaktivitetar. Ved utgangen av 2010 var 12 av Avinors lufthamner kartlagde. Kartlegginga av resten er planlagt å vere fullført innan 2014. For dei kartlagde lufthamnene blir dette følgt opp med forvaltningsplanar.

Fleire av lufthamnene har store naturverde innafor lufthamna eller i rett i nærleiken. Spesielt store areal av ugjødsla/lite gjødsla slåttemarker langs rullebanane særmerker mange av lufthamnene. Slike ugjødsla slåttemarker/beitemarker var tidlegare vanlege i jordbrukslandskapet, men gjengroing og gjødsling har redusert disse naturtypene betydeleg dei siste tiåra. Lufthamnene utgjer derfor viktige erstatningsbiotopar for slike naturtypar, noko som også medfører eit betydeleg ansvar.

I 2012 vil det bli gjennomført tiltak som kan kome i konflikt med biologisk mangfald på Kjevik, Røst, Flesland, Kristiansund og Ålesund lufthamner.

#### Vass- og grunnureining

Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Det er påvist påverknad av grunnvatn og overflatevatn. Det kan derfor finnast konflikter mellom trafikktryggleik og omsynet til framkome på den eine sida, og miljøtilhøve på den andre sida. Saltbruken på fylkes- og riksvegnettet har auka dei seinare åra, frå 200 000 tonn i 2009/2010 til 238 000 tonn vinteren 2010/2011. Av dette blei 114 000 tonn brukt på riksvegane.

Statens vegvesen har gjennomført ei utvida oppfølging av innsjøundersøkinga frå 2006. I alt blei 97 sjøar undersøkte. Resultata viser at like mange sjøar som i 2006 (18) har eit stabilt saltsjikt i botn. Alt i alt synest vanskaner med saltsjikt i innsjøar nær veg å vere svakt aukande. Mellom første og siste undersøking har saltbruken auka med i storleiken 70–100 000 tonn samla på riks- og fylkesvegnettet. Undersøkinga viser også at halvparten av innsjøane hadde dårlegare tilstandsklasse for koparureining enn i 2005. Dette kan



tyde på at problemet med forureining av kopar frå vegtrafikken er aukande.

Statens vegvesen avsluttar prosjektet Salt SMART hausten 2011. Kunnskapen frå prosjektet blei nytta ved utarbeidinga av Ytre miljøplanar og konkurransegrunnlag for driftskontraktane som blir lyste ut i 2012. Statens vegvesen vil i denne samanhengen søkje å redusere bruken av salt.

Avinor nyttar kjemikalie for avvising av fly og for å halde banar frie for snø og is. Baneavising-kjemikala som blir nytta, er Svanemerka. Utsleppsløyva frå fylkesmennene er utforma slik at dei stiller vilkår om at bruk og utslepp av kjemikalier ikkje skal medføre at naturen og miljøet ved lufthamnene blir påverka. Det er etablert eit prosjekt som skal utgreie og gjennomføre tiltak for å sikre at lufthamnene tilfredsstiller utsleppsløyva frå fylkesmennene. Prosjektet skal gjennomførast over ein treårsperiode fram til 2013.

I 2010 har Jernbaneverket vore med i arbeidet med å følgje opp forskrift om rammer for vassforvaltninga. Fordi jernbanen blei bygd i ei tid da det blei teke omsyn til fisken si vandring, er det ikkje meir enn eit par vandringshinder for fisk langs jernbanen.

#### Kulturminne og dyrka jord

Regjeringa har som mål å avgrense inngrep som følgje av infrastrukturprosjekt i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord i planperioden. For det einskilde prosjekt prøver ein å gjere inngrepet minst mogleg og kompensere for dette. Det er gjort greie for venta inngrep i planperioden i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Tabell 5.15 Etappemål: Avgrense inngrep i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord. Indikatorar

	Venta verknad i 2012	Venta verknad etter tre år	Venta verknad i handlings- program 2010–2013
Tal kulturminne som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg			
– veg	32	51	80
– luftfart	5	5	5
Tal daa kulturmiljø som går tapt eller får redusert kvalitet som følgje av nyanlegg	15	15	40
Tal daa dyrka jord til transportformål			
– veg	155	550	1300
– jernbane		60	60
Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sitt verd vesentleg som følgje av nyanlegg (daa)	0	0	0

Det vil bli inngrep i eller nærføring til 32 verna eller foreslått verna kulturminne, 15 kulturmiljø vil gå tapt eller får redusert kvalitet, og 155 daa dyrka jord blir brukt til vegformål som følgje av prosjekt som opnar i 2012.

På veg blir det ikkje gjort inngrep i verna eller foreslått verna kulturmiljø eller nasjonalt viktige kulturlandskap i 2012. Arbeidet med å integrere omsynet til kulturmiljø, dyrka jord og estetikk ved bygging av nye veganlegg vil bli vidareført. Objekta i nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne som er i statleg eige, vil bli ivaretekne. Det er freda i alt 87 objekt i statleg

eige. Av disse er 43 i drift. Statens vegvesen skal ta omsyn til intensjonane i Den europeiske landskapskonvensjonen si verksemd, både i byar og tettstader og i det landlege landskapet.

Forprosjektet Nasjonale gater og plasser har som mål å styrkje den historiske betydninga av plassar og bygater for m.a. å markere nasjonsbygging og samfunnsutvikling. Prosjektet vil medverke til miljøvenleg byutvikling og bytransport ved å gi betre rom for sosialt liv, gåande og syklende. Forprosjektet er forankra hos Riksantikvaren og Statens vegvesen og med Riksantikvaren som prosjektleiar.

Ingen jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i perioden 2010–2013 har hatt inngrep i og eller nærføring til kulturmiljø. I perioden 2010–2013 vil det bli omdisponert 60 daa dyrka jord til jernbaneformål.

I 2012 vil det bli gjennomført tiltak som kan kome i konflikt med kulturminne eller kulturmiljø på lufthamnene i Haugesund, Røros, Fagernes, Kristiansand og Sandane.

#### 5.2.4 Universell utforming

Regjeringa legg prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for arbeidet sitt. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det eit hovudmål at transportsystemet skal vere universelt utforma.

Universell utforming er bra for alle og nødvendig for nokre. Barn/unge, vaksne og eldre har alle same rett til å delta i samfunnet. At alle kan flytte seg rundt enkelt, effektivt og trygt er ein føresetnad for å delta i arbeidsliv, skule og sosiale aktiviteter. Barn/unge, eldre og personar med nedsett funksjonsevne er i større grad enn andre hindra i å nytte ulike transportmiddel. Regjeringa vil derfor utvikle og leggje transportsystemet til rette slik at flest mogleg blir sikra ein god mobilitet og at ein i størst mogleg grad finn løysingar som alle kan nytte. Dette byggjer også opp under måla i Jobbstrategi for unge med nedsatt funksjonsevne, jf. omtale i Prop. 1 S (2011–2012) for Arbeidsdepartementet.

I den nasjonale reisevaneundersøkinga gjennomført av Transportøkonomisk institutt i 2009 meldte 11 pst. at dei hadde fysiske problem som innskrenkar moglegheitene deira til å bevege seg utandørs eller bruke transportmiddel. Nærmare halvparten av desse svarte at dei har problem med å bruke kollektive transportmiddel. Det blei undersøkt kva for barrierar reisande med varige fysiske problem opplevde i ulike kollektive transportmiddel. Dei opplevde barrierane er dei same for buss, tog og trikk/T-bane. Dei vanlegaste er knytte til avstandar, tilgjenge til haldeplass og stasjon, og til på- og avstiging. Fleire og nærare haldeplassar og stasjonar og lettare å kome om bord og å gå av, blei vurderte som nokre av dei viktigaste tiltaka retta mot kollektivtransport (TØI-rapport 1148/2011).

Slik omgrepet universell utforming er definert i lov om forbod mot diskriminering på grunn av

nedsett funksjonsevne, skal infrastruktur og transportmiddel utformast slik at kollektive transportløysingar, i så stor grad som råd er, kan nyttast av alle menneske, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Flest mogleg skal kunne nytte kollektivtransport utan å ty til særskilde hjelpemiddel eller assistanse. Der det er nødvendig, skal det finnast hjelpemiddel eller assistanse.

Eit viktig verkemiddel for å nå målet om ei universelt utforma reisekjede er standardisering. For å sikre tilgjenge og universell utforming må det etablerast konkrete standardar for korleis dei aktuelle løysingane skal vere, dvs. standardar for tilgang til haldeplass, utforming av haldeplass, overgangen mellom haldeplass og transportmiddel, utforming av betalingsalternativ, korleis informasjon blir gitt m.m.

Både på europeisk og nasjonalt nivå har det vore gjennomført kartleggingar av noverande standardar som er relevante for dei einskilde elementa i reisekjeda. Standard Norge gjennomførte våren 2010 ei kartlegging av standardar som fremjar prinsippa om universell utforming i reisekjeda. På grunnlag av kartlegginga skal det utarbeidast ein elektronisk rettleiar slik at det skal bli enkelt å finne fram til relevante standardar. Kartlegginga vil òg vere til hjelp for å identifisere eventuelle behov for nye standardar som skal dekkje dei delar av reisekjeda som enno ikkje er universelt utforma. Samferdselsdepartementet planlegg å lansere rettleiaren i byrjinga av 2012.

Fagområdet universell utforming er i rask utvikling etter kvart som dei ulike aktørane gjer seg erfaringar og ny kunnskap blir utvikla. Statens vegvesen utarbeidde i 2011 ei ny handbok; Universell utforming av veger og gater. Vegvesenet arbeider kontinuerlig med å innarbeide ny kunnskap om universell utforming i handbøker og rutinar.

Regjeringa har sett som mål for planperioden 2010–2019 at kollektivtransportsystemet skal bli meir universelt utforma. Både gjennom lover og regelverk og gjennom tilskot og fysiske tiltak finansierte over statsbudsjettet vil regjeringa arbeide for at målet blir nådd. Det er utvikla eit sett med indikatorar som skal synleggjere i kva grad målet gjennom fysiske tiltak blir nådd i planperioden. Oppfølging i 2012 og etter tre år av første fireårsperiode er oppsummert i tabellen nedanfor.

Tabell 5.16 Etappemål: Kollektivtransportsystemet skal bli meir universelt utforma i perioden. Indikatorar

	Status ved inngang til planperioden	Venta verknad 2012	Venta verknad etter 3 år
Del stamruter for kollektivtransport på veg i dei fire største byane som er universelt utforma	Oslo: 16 pst. Bergen: 0 pst. Trondheim: 1pst. Stavanger/ Sandnes: 0 pst. Totalt 7 pst.	Del aukar	Del aukar
Del av kollektivknutepunkt som er universelt utforma	7 pst.	Del aukar	Del aukar
Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er tilgjengelege	Sjå omtale i tekst	0 stasjonar	7 stasjonar
Del jernbanestasjonar og -haldeplassar som er universelt utforma	Sjå omtale i tekst	0 stasjonar	4 stasjonar
Del jernbanestasjonar og haldeplassar der informasjonssystema er universelt utforma	Ingen stasjonar	1 stasjon (Oslo S)	1 stasjon (Oslo S)
Del lufthamner som er universelt utforma	Sjå omtale i tekst	1 lufthamn	8 lufthamner
Del lufthamner der informasjonssystema er universelt utforma	Sjå omtale i tekst	1 lufthamn	8 lufthamner
Talet på ferjer i riksvegferjedrifta som er universelt utforma	30 ferjer	1 ferje	97 pst.

Statens vegvesen har frå og med 2010 ansvaret for om lag 6 500 busshaldeplassar og knutepunkt og 18 riksvegferjesamband. Med bakgrunn i handlingsprogrammet 2010–2013 arbeider Statens vegvesen med å oppgradere infrastrukturen knytt til kollektivtransporten langs riksveg. Det blir gjennomført tiltak som å heve kantstein, etablere leieliner/markering av stoppunkt/kant og byggje lehus kor det er mogleg å sitje og med auka lyssetjing. Slike tiltak fører til ei generell kvalitetsheving og auka tilgjenge. I 2012 er det lagt opp til at 13 kollektivknutepunkt langs riksveg og om lag 210 haldeplassar for kollektivtransport på riksveg blir oppgraderte til universell utforming. Ved utgangen av 2012 inneber budsjettforslaget 45 pst. måloppnåing for utbetring av knutepunkt og haldeplassar på riksvegnettet i fireårsperioden 2010–2013. Statens vegvesen har frå og med 2010 ansvar for 18 riksvegferjesamband. Ved utlysing av nye anbod på ferjer blir det sett krav om universell utforming. For riksvegferjedrifta vil talet på ferjer som er universelt utforma, auke med ein i 2012.

Stambussruter og store knutepunkt for kollektivtransporten ligg delvis langs riksveg og delvis langs fylkeskommunal og kommunal veg. Det er

tidlegare utført kartlegging og rapportering på dei 10 største knutepunkta i kvar region. Knutepunkta blei valde ut i frå storleik (tal på reisande og busspasseringar) og strategisk verdi for transporten/regional funksjon. Etter forvaltningsreforma ligg få av desse knutepunkta langs riksveg. Statens vegvesen sin innsats må derfor sjåast i samheng med arbeidet som bli gjort i fylkeskommunar og kommunar.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge til kollektivtransporten delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge, og som samstundes er avgjerande for at heile reisekjeda blir gjort tilgjengeleg. Statens vegvesen administrerer ordninga. Ordninga medverkar til forsterka koordinering av tiltak og styrkt samarbeid mellom forvaltningsnivåa, og gir ei kvalitetsheving av infrastrukturen langs fylkeskommunal og kommunal veg. Midlane blir løyvde over kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, og kjem i tillegg til dei midlane transportetatane/-verksemdene nyttar frå egne budsjett.

Statens vegvesen har arbeidd med å vidareutvikle indikatorane for universell utforming av kollektivtransporten langs veg. Konklusjonane og anbefalingane blir lagde til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 og forslag til indikatorar.

God tilgjenge til jernbanestasjonar og tog er viktig for kundane sine reisemoglegheiter, for konkurranseevna til togselskapa og for å realisere måla i samfunnet om høgare kollektivtransportdel og meir miljøvenleg transport.

Jernbaneverket vil i 2012 vidareføre arbeidet med å forbetre tilgjenget til stasjonar. Innanfor programområdet Stasjonar og knutepunkt blir det lagt opp til ei rekkje tiltak for å forbetre tilkomsttilhøve og tilgang til reiseinformasjon for trafikantane. Ved nybygging og ombygging av stasjonar skal prinsippa for universell utforming inngå som ein integrert del av planlegginga og bygginga.

Jernbaneverket nyttar to indikatorar knytt til universell utforming, ein til fysisk utforming av infrastrukturen og ein knytt til informasjonssystem. Ein fullt ut universelt utforma jernbanestasjon må oppfylle begge desse indikatorane. Å oppgradere den fysiske utforminga til universell utforming vil som oftast vere langt meir omfattande enn å oppgradere informasjonssystem. Det vil såleis kunne vere ulik framdrift på dei to indikatorane.

Å realisere ein universelt utforma stasjonsinfrastruktur vil krevje lang tid og store ressursar. Jernbaneverket legg derfor vekt på å oppnå etappvis forbetringar av tilgjenget gjennom tiltak i budsjetta for drift, vedlikehald og investeringar. Prioriteringa av dei ulike prosjekta byggjer på Jernbaneverkets handlingsprogram for 2010–2019. For 2012 vil ein stor del av ressursinnsatsen innrettast på å oppgradere stasjonar på strekningar som skal trafikkerast av dei nye togsetta til NSB. NSB har bestilt i alt 50 nye togsett frå sveitsiske Stadler, og i anbudsprosessen har dei funksjonshemmas organisasjonar vore involvert. Når dei nye togsetta blir sette i drift, må ein for å få størst mogleg samla effekt av investeringane i togmateriell og stasjonsinfrastruktur leggje særleg vekt på å koordinere tilgjengetiltak på stasjonane opp mot den planlagde ruteproduksjonen. I tillegg til å harmonisere plattformhøgde og innvendig golvnivå i toget er utbygginga av tilstrekkeleg lange plattformer ein viktig faktor for betre tilgjenge og punktleg framføring av tog.

På stasjonar som kan reknast som tilgjengelege vil det ved behov bli nytta hjelpemiddel for funksjonshemma ved av- og påstigning.

Parallelt med tiltak for å gjere stasjonane meir universelt utforma, vil Jernbaneverket i 2012 vidareføre tilbod om assistanse for personar med funksjonshemming og også utvide tilbodet til fleire stasjonar. Planlegginga av dette servicetilbodet skjer i nært samarbeid med dei funksjonshemmas organisasjonar og togselskapa.

For 2012 er det planlagt å vidareføre tiltak for betre informasjon på stasjonane, med m.a. fleire monitorar, toganvisarar og vognanvisarar. For å kunne realisere krav om universelt utforma informasjon vil det bli prøvd ut informasjonselement som gir trafikkinformasjon i fleire kanalar tilnærma samtidig. Nye monitorar/anvisarar skal vere teknisk førebudd for å kunne oppgraderast til å oppfylle krav til universelt utforma informasjon (monitortekst og høgtalarinformasjon på same tid). Ved utgangen av 2010 hadde totalt 33 pst. av stasjonane nye monitorar/anvisarar. For dei mest trafikkerte strekningane hadde 55 pst. av stasjonane slike monitorar. Innsatsen på jernbaneområdet i 2012 vil elles særleg vere retta mot pålagde tiltak knytt til plattformlengder.

Arbeidet med nytt regelverk som skal avklare kva for krav til universell utforming som skal gjelde for norske lufthamner, held fram. Arbeidet tek tid. Før det kan bli teke endeleg stilling til krava som skal gjelde for lufthamnene, må behova avstemmast mot kostnadene ved å oppgradere dei ulike lufthamnene. Etablering av kriteria for indikatorane vil vere ein integrert del av dette arbeidet. Samferdselsdepartementet tek sikte på å ha den nye forskrifta på plass i 2012.

Avinor AS følgjer i arbeidet med universell utforming dei krava som ligg i plan- og bygningslova. Desse krava gjeld for nye anlegg og blir følgde opp på lufthamnene i samband med nybygg eller ombyggingar. I første rekkje omfattar dette terminalbygg, men også tårn. I den prosjektadministrative handboka til Avinor er det teke inn ei sjekkliste som skal sikre at universell utforming blir ivareteke i dei innleiande fasane i byggjeprosessen. Sjekklista er retta mot eigen organisasjon, men også mot eksterne t.d. arkitektar.

Lufthamnene i Avinor er bygde ut over mange år. Terminalbygga varierer mykje ut frå når dei blei bygde, men også ut frå passasjermengda dei er meint å handtere. Eldre bygg vil over tid bli erstatta. I dag oppfyller desse krava til universell utforming i varierende grad. Oslo lufthavn AS planlegg for tida ein ny terminal 2, der universell utforming blir ivareteke. Tilsvarende gjeld for fleire store utbyggingsprosjekt som er inne i Avinors langsiktige investeringsplan.

Nye lufthamner som er tilpassa nye krav til universell utforming etter plan- og bygningslova, er Kirkenes, Brønnøysund, Stavanger og Gardermoen. Haugesund vil vere universelt utforma i 2012 og Kristiansand i 2013. Svalbard og Alta blei ferdige før norsk standard om universell utforming blei publisert. Det er likevel på disse lufthamnene lagt til grunn gode løysningar innafor dei områda universell utforming skal ta omsyn til.

Assistansenesta på Avinors lufthamner gjeld for reisande med redusert mobilitet. Tenesta gjeld frå den reisande kjem fram til flyplassen til vedkommande er om bord i flyet. Ei forskrift frå 2008 fastsett kvalitetskrav til tenesta. Avinor hjelper om lag 150 000 passasjerar i året på lufthamnene sine.

Assistansenesta fungerer godt. Avinor er i sluttfasen av et prosjekt kor ein testar ut nye løfte/heiseanordningar frå bakken og om bord i flyet. Prosjektet skjer i dialog med de funksjonshemmas organisasjonar.

### 5.3 Kollektivtransportstrategien

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har regjeringa lagt fram ein kollektivtransportstrategi som skal medverke til å nå målet om betre framkome og miljø i byane. Strategien legg opp til at det i byane og pendlingslandet rundt skal satsast sterkare på kollektivløysingar som medverkar til å nå måla om betre framkome og miljø i byane. For å oppnå dette må delen av reiser med kollektive transportmiddel aukast, samtidig som biltransporten blir dempa. Personreiser, spesielt i rushtida, må overførast frå personbil til kollektivtransport. Regjeringa har skisert fleire tiltak som skal medverke til å nå måla. I tillegg vil regjeringa sikre gode kollektivløysingar i distrikta.

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten yter dessutan midlar direkte til kommunale og fylkeskommunale tiltak over kap. 1330, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport.

Fylkeskommunane har ansvar for den lokale kollektivtransporten, som finansierast over fylkeskommunanes frie inntekter. Det er dei siste åra opna for at bompengar kan brukast til å finansiere investeringar, og i byane også drift av kollektivtransporten. Dei statlege midlane til kollektivtransport på veg, løyvd som alternativ bruk av riksvegmidlar, er no ein del av det generelle rammetilskotet til fylka. Gjennom forvaltningsreforma som ble gjennomført frå 1. januar 2010, kan fylkeskommunane i langt større grad enn tidlegare foreta

heilskaplege avvegingar mellom veg og kollektivtransport. I 2010 hadde fylkeskommunane 9,9 mrd. kr i utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjett, ein auke på 22 pst. frå året før. Den fylkesvise fordelinga av utgifter i 2010 er vist i tabell under programkategori 13.70.

I byområda tilseier både miljøomsyn og omsynet til knappe areal og avgrensa vegkapasitet, at kollektivtransporten tek ein vesentleg del av den venta auken i transporttterspørselen framover. Dette krev ei samordna areal- og transportplanlegging, restriksjonar for bruk av bil, t.d. kjøprising og/eller ein restriktiv parkeringspolitikk og større økonomiske ressursar både til investeringar og drift av eit vesentleg forbetra kollektivtilbod. Både stat, fylkeskommune og kommune har ansvar for verkemiddel i areal- og transportplanlegginga. Det er behov for eit godt samarbeid mellom fylkeskommune, bykommune og omegnskommunar for å leggje til rette for gode kollektivtilbod og ein arealbrukspolitikk som byggjer opp under dette.

#### *Utviklinga i kollektivtransporten*

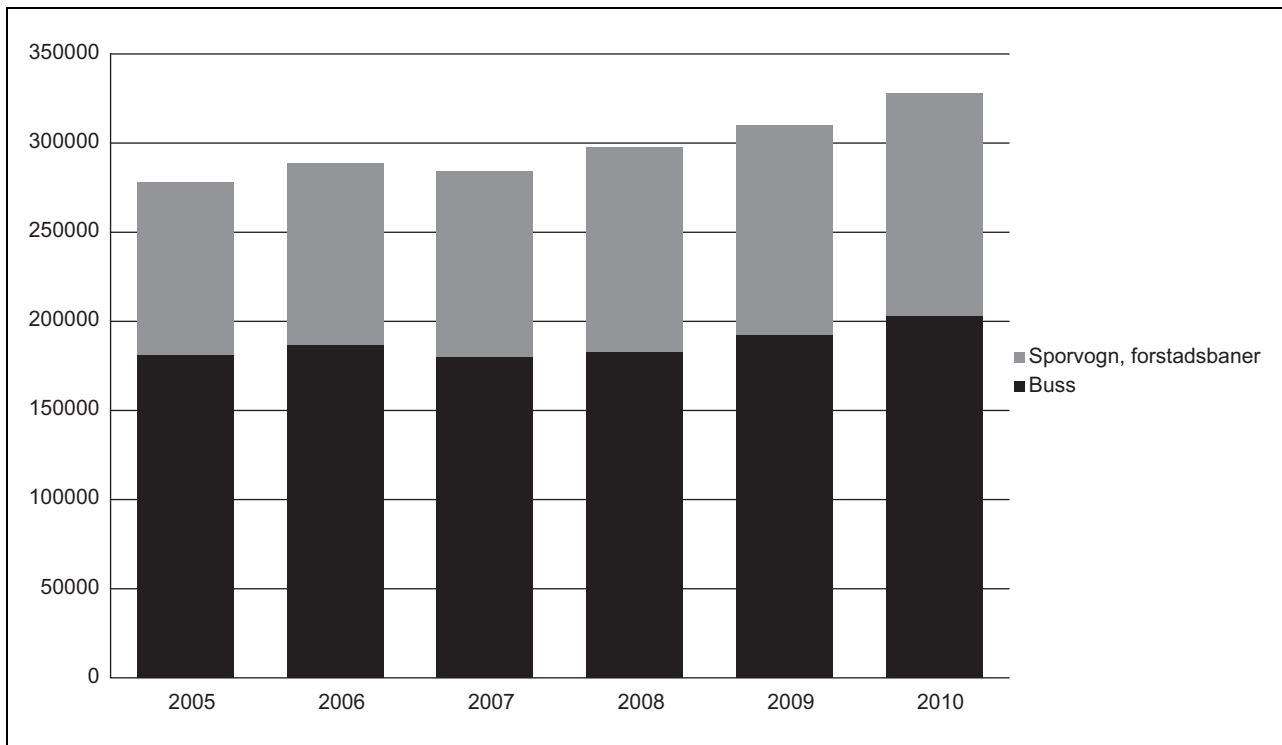
Det har vore ei positiv utvikling i kollektivtransporten dei seinare åra. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var over 500 millionar reiser med kollektivtransport i 2010. Det reiste 4,5 pst. fleire med kollektivtransport i 2010 i høve til 2009. Sidan 2005 har det vore ein vekst på 14,3 pst. Det har vore størst auke i talet på passasjerar med banetransport i femårsperioden. Passasjerveksten sidan 2009 har skjedd utan vesentlege aukar i offentlege kjøp, og tala for 2010 viser at rutedrifta har blitt meir effektiv.

Transportarbeidet for kollektivtransporten (passasjerkm) auka med 4,1 pst. frå 2009 til 2010 (jernbane med 0,8 pst., sporvogn med 5,2 pst., buss med 6,7 pst. og båt med 3,2 pst.). Sidan 2005 har transportarbeidet auka med 7,4 pst. Her har bane hatt den største auken med 15 pst. frå 2005 til 2010.

Det meste av passasjerauken har skjedd i byområda, og særleg i dei tre største byane. I 2010 reiste 20 pst. fleire i byområda med lokal kollektivtransport enn i 2005, jf. figur 5.2 (jernbane inngår ikkje i tala).

#### *Tiltak for å styrkje kollektivtransporten*

Regjeringa følgjer opp strategien for kollektivtransport i Nasjonal transportplan 2010–2019 i budsjettet for 2012. For løyvingar som har direkte verknad for kollektivtransporten gir budsjettfram-



Figur 5.2 Antall kollektivpassasjerer i byområda (ekskl. jernbane). Kjelde: Statistisk sentralbyrå

legget for 2012 ein auke i løyvingane på i alt 9,1 pst. frå saldert budsjett 2011.

Ein viktig del av kollektivtransportstrategien er å styrkje jernbanen. Det er foreslått å løyve

9,9 mrd. kr til jernbaneinfrastruktur og 2,5 mrd. kr til statleg kjøp av persontransport med tog i 2012. Dette gir ein samla auke på om lag 1 mrd. kr eller om lag 8,8 pst. frå saldert budsjett for 2011.

(i 1 000 kr)

	Saldert budsjett 2011	Forslag 2012	Pst. endr. 11/12
Kjøp av persontransport med tog	2 220 100	2 516 700	13,4
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	9 240 800	9 948 200	7,7
Kollektivtiltak over vegbudsjettet infrastruktur	125 000	156 900	26
Særskilde tilskot til kollektivtransport	513 100	493 100	-3,9
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	12 099 000	13 197 900	9,1

På vegbudsjettet blir det foreslått å løyve 156,9 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming, ein auke på 26 pst. frå 2011. 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. I 2012 er 13 kollektivknutepunkt langs riksveg og 210 haldeplassar venta oppgradert.

Budsjettforslaget for 2012 inneber at 59 pst. av målet for bygging av kollektivfelt langs riksveg i perioden 2010–2013 er oppfylt. Eigne kollektivfelt og signalprioritering medverkar til tidsvinstar.

Budsjettet legg opp til at det skal byggjast 2 km kollektivfelt på riksveg i 2012.

Regjeringa har som mål at for kollektivtransport skal køyretida i rushtid forbeholdt, jf. omtale i kapittel 5.2.1 Framkome og regional utvikling. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og kryssprioriteringar er sentrale verke-middel, i tillegg til billetterings- og informasjons-system.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane til jernbane og veg er gitt i del II i proposisjonen.

Statens særskilde tilskot til kollektivtransport omfattar tiltaka belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda, tilskotsordninga til tilgjengeiltak, kollektivtransport i distrikta, elektronisk billettering og nasjonal reiseplanleggjar. I tillegg er det frå 2012 foreslått ei ny forsøksordning med forbetra TT-tilbod til brukarar med tunge funksjonshemmingar. I alt blir det foreslått å løyve 493,1 mill. kr til desse tiltaka i 2012. Særskilde transporttiltak er nærare omtalt under kap. 1330, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, i del II i proposisjonen.

Gjennom belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda vil regjeringa gi lokale styresmakter i byområda eit økonomisk insentiv til å føre ein areal- og transportpolitikk som støttar opp under målet om ein høgare kollektivdel. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til at løyvinga til belønningsordninga skal doblast i perioden 2010–2013. For 2012 er det sett av 411 mill. kr til ordninga.

I den nasjonale reisevaneundersøkinga i 2009 svarte 11 pst. at dei hadde fysiske problem som innskrenkar moglegheitene deira til å flytte seg utandørs eller bruke transportmiddel. Nærmare halvparten av desse har problem med å bruke kollektive transportmiddel. For ein stor del av befolkninga er det derfor viktig at kollektivtransporten er universelt utforma. Som eit ledd i utforminga av eit universelt utforma samfunn er målsettinga å tilby dei reisande togstasjonar, haldeplassar, knutepunkt og ferjer som tilfredsstill krava som er fastsett i lova. Regjeringas oppfølging av hovudmålet universell utforming i Nasjonal transportplan 2010–2019 er nærare omtalt i kapittel 5.2.4.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Midlane kjem i tillegg til dei midlane transportetatane/-verksemdene nyttar frå eigne budsjett. Det er sett av 45,1 mill. kr til ordninga i 2012.

I distrikta er det eit mål å sikre eit akseptabelt kollektivtilbod av omsyn til dei som ikkje kan eller ikkje ønskjer å bruke eigen bil, og for å knyte regionane saman. Gode kollektivtilbod i distrikta gjer det meir attraktivt å bu utanfor storbyområda. Eit godt kollektivtilbod er spesielt viktig for unge og eldre, og andre som ikkje kan bruke eigen bil, og er ein viktig byggjestein i velferdspolitikken. Gjennom tilskot til prøveprosjekt og erfaringsutveksling i fylka gjennom ordninga med tilskot til kollektivtransport i distrikta vil regjeringa også skape meir effektiv samordning og eit betre kollektivtilbod i distrikta. Det er sett av 22 mill. kr til ordninga i 2012.

Samferdselsdepartementet foreslår å sette i gang eit forsøk med et forbetra tilbod til TT-brukarane med tunge funksjonshemmingar. Forsøket skal gjelde dør-til-dørtransport for funksjonshemma med spesielt stort behov for ein slik ordning. Gjennom forsøket ønskjer departementet m.a. å få auka kunnskap om organisering og kostnader knytte til eit slikt forbetra tilbod. Det er sett av 10 mill. kr til forsøket i 2012.

Vi reiser på tvers av geografiske, administrative og kommersielle grenser. Desse grensene gjer at det i dag er komplisert å reise kollektivt. Styresmakter og selskap informerer berre om eigne transporttilbod, og dei nyttar ulike takst- og billetteringssystem. Aktørane ser avgrensa eigen nytte i å samarbeide. Samferdselsdepartementet held fram arbeidet med å medverke til å etablere nasjonalt koordinerte informasjons- og billetteringstiltak for kollektivtransporten. I 2012 vil det bli sett av inntil 5 mill. kr for å halde fram arbeidet med å etablere ei nasjonal eining for administrasjon av elektroniske billettsystem og ein nasjonal reiseplanleggjar. Arbeidet skjer i samarbeid med regionale styresmakter.

#### 5.4 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien

Regjeringa vil styrkje infrastrukturen i nord, slik at Noreg står fram som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklinga av nordområda. Oppfølging av nordområdestrategien er òg ein del av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

Regjeringa har ei tredelt strategisk tilnærming til utviklinga av transportinfrastrukturen i nord: Eit nord-sør perspektiv der formålet er å sikre framkomst og styrkje konkurranskrafta til næringslivet gjennom auka innsats for å styrkje infrastrukturen som bind landet saman; eit aust-vest perspektiv der formålet er å binde landsdelen betre saman og gi betre vilkår for samhandel og samarbeid med våre naboland gjennom å styrkje infrastrukturen over grensene til Russland, Finland og Sverige; og eit langsiktig perspektiv der formålet er å få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om dagens infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov.

Vegprosjektet E6 vest for Alta i Finnmark har i tidlegare periodar vore drive fram gjennom utbygging av meir eller mindre korte delstrekningar. For å få ei mest mogeleg rasjonell framdrift er det sett av midlar på ein eigen post på vegbudsjettet til

prosjektet. For 2012 er det foreslått å løyve 320 mill. kr. I tillegg er det føresett om lag 40 mill. kr i ekstern finansiering.

Eit viktig prosjekt i regjeringas nordområdestrategi og i Nasjonal transportplan 2010–2019, er E105 Storskog – Hesseng i Finnmark. E105 er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland, og er venta å bli viktigare etter kvart som samhandelen med Russland aukar. Begge landa utbetrar no vegane mot grensa. Arbeidet med delstrekninga Storskog – Elvenes blei starta i juni 2011. Det er føresett at prosjektet blir opna for trafikk i juni 2013.

Det er òg prioritert midlar til prosjektet E6 Brenna – Kapskarmo i Nordland. Prosjektet er venta opna for trafikk i oktober 2012.

Det er i tillegg sett av midlar til rassikring og til å gjennomføre utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddutvidingar, fjerning av flaskehalsar og utbetring av særleg trafikkfarlege punkt. M.a. er det føresett midlar til å vidareføre nødvendig utbetring av E6 Korgfjell-tunnelen i Nordland og til å starte utbetring i E12 Umskardtunnelen i Nordland. Det er òg sett av midlar til strakstiltak for å betre trafikktryggleiken på E8 i Lavangsdalen i Troms. I tillegg er det lagt opp til å starte bygging av midtrekkverk på denne strekninga i 2012. Prosjekta på rv 94 ved Skjåholmen bru og i Hammerfest sentrum i Finnmark blir vidareførte i 2012. Tiltak på vegnettet er nærare omtalt i del II i proposisjonen under Vegformål.

Det er behov for auka kapasitet på Ofofbanen i åra framover. Malmsekskapa LKAB og Northland Resources AB har lagt fram planar om å auke malmtransporten på bana fram mot 2015 og vidare til 2019. Dei har òg lagt fram forslag til konkrete tiltak for å realisere ein slik kapasitetsauke. Samferdselsdepartementet er positiv til den auka aktiviteten på Ofofbanen, men det er ei utfordring å få plass til nye og omfattande investeringar ut over det som ligg i Nasjonal transportplan 2010–2019. Dersom kommersielle aktørar ønskjer å framskunde eller gjennomføre nye tiltak i infrastrukturen, så kan dette m.a. gjerast ved avtalar om forskotering og/eller anleggsbidrag. Samferdselsdepartementet legg opp til at Jernbaneverket kan forhandle fram konkrete avtalar mellom staten og dei involverte eksterne transportbrukarane om finansieringsløyser knytt til gjennomføringa av nærare avtalte infrastrukturtiltak eller pakkar av tiltak. Slike avtalar må godkjennast av departementet og ev. også leggjast fram for Stortinget.

Tiltak på jernbana er nærare omtalte i del II i proposisjonen under Jernbaneformål.

Regjeringa sikrar flyrutetilbodet i Nord-Noreg gjennom Samferdselsdepartementets anbodskonkurranse på drift av regionale flyruter.

Regjeringa vurderer tiltak for å styrkje lufthamninfrastrukturen i Nord-Noreg. I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 har transportetatane og Avinor AS kartlagt lokale initiativ til å endre lufthamninfrastrukturen. Samferdselsdepartementet har i retningsline 2 for etatanes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014–2023, gitt etatane og Avinor i oppdrag å greie ut dei ulike lokale initiativa. Avinor AS har foreslått å vurdere tiltak for å betre tilkomsten for større fly på Kirkenes lufthamn, Høybukta-moen. Departementet har opna for at moglege infrastrukturtiltak ved lufthamna i Kirkenes òg kan inkluderast i utgreiingane fram mot Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er lokalt i Hammerfest-regionen sett i gang eit arbeid med å greie ut lokalisering av ei ny lufthamn på Grøtnes, sør for Hammerfest. Samferdselsdepartementet har opna for at Avinor AS kan trekkjast inn i dette utgreiingsarbeidet.

Transportetatane fekk i februar 2010 i oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å ta ein særskild gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområda. Utgreiinga har vore gjennomført i to fasar. Første fase skulle å få fram utviklingstrekk i viktige næringar som påverkar transportbehovet, mens andre fase skulle sjå nærare på korleis transportnettet bør utviklast i eit 30 års perspektiv. Aktuelle tiltak og forslag til investeringsprosjekt frå utgreiinga vil vurderast av transportetatane og Avinor som ein del av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan 2014–2023. Regjeringa tek sikte på å leggje fram planen for Stortinget i vårsesjonen 2013.

#### *Nokre hovudfunn frå nordområdeutgreiinga frå transportetatane og Avinor*

Transportetatane ventar ein sterk vekst innan mineral- og bergverksindustrien, både i Nord-Noreg og i nabolanda. Dette får i første rekkje konsekvensar for jernbane og sjøtransport. Det blir peikt på eit behov for å forsterke kapasiteten på Ofofbanen. På kort sikt må fleire kryssingsspor forlengjast, og på noko lengre sikt bør ein i samarbeid med svenske styresmakter vurdere utbygging av dobbeltspor. Transportetatane har ikkje funne grunnlag for å gå vidare med å planleggje nye jernbanestrekningar i nord på eiga hand, men om våre naboland vil gå vidare med



dette, vil transportetatane delta i arbeidet. Transportetatane gir råd om å vidareutvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen til gode transporttilbod til og frå landsdelen. Auka aktivitet i olje- og gassindustrien vil i første rekkje dreie seg om utvikling av basestrukturar, hamneområde og sikring av farleier. Fiskeri- og havbruksnæringa vil framleis spele ei nøkkelrolle for busetjing og næringsliv langs kysten. Når det blir produsert meir fersk fisk, påverkar dette behovet i retning av raske og punktlege transporter til marknaden. Det vil vere nødvendig å gjere vegnettet meir robust, og sikre meir kapasitet og betre opningstider på ferjer. Utvikling av flyfrakt og jernbanetransport vil også vere viktig for desse transportane. For å utvikle reiselivsnæringa i eit heilårs perspektiv vil det vere nødvendig å koordinere lokal rutetransport betre og leggje til rette for direkte flyruter (også

charter) til og frå utlandet. Ein slik auka næringsaktivitet vil krevje auka tilførsle av kompetent arbeidskraft. Utreiinga peikar på kor viktig det er å utvikle varierte bu- og arbeidsmarknadsregionar og peikar ut desse vekstregionane: Helgeland, Bodø – Salten, Midtre Hålogaland, Tromsø med omland, Hammerfest – Alta og Kirkenes – Varanger. Transportetatane og Avinor meiner det bør leggjast til rette for ei heilskapleg utvikling av transportsystemet i desse vekstregionane, noko som vil vere positivt for verdiskapinga og befolkninga. Utvikling av effektive knutepunkt, både for gods- og persontransport, vil vere viktig framover. Transportsystemet må sjåast i samanheng over landegrensene i nord. Transporter til og frå landsdelen er svært avhengig av infrastrukturen i nabolanda. Det internasjonale samarbeidet må derfor styrkjast for alle transportformane.

## 6 Omtale av særlege tema

### 6.1 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

#### Generelt

Samferdselsdepartementets arbeid med samfunnstryggleik og beredskap tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik, St.meld. nr. 39 (2003–2004) Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid, jf. Innst. S. nr. 49 (2004–2005) og St.meld. nr. 22 (2007–2008) Samfunnssikkerhet, samvirke og samordning, jf. Innst. S. nr. 85 (2008–2009), i tillegg til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under fredskriser, beredskap og krig i størst mogleg grad blir dekte. Det overordna målet for departementet sitt arbeid med samfunnstryggleik og beredskap er å førebygge uønskte hendingar, og å minske følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre eit robust transportnett innan bane-, veg- og luftfartssektoren og innan elektronisk kommunikasjon (ekom). Både departementet, underliggjande etatar og tilknytte verksemder må vere førebudde på tilsikta så vel som utilsikta hendingar.

Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal prioriterast i etatane sine ordinære budsjett og inngå som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sikre god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett. Det blir sett av midlar over budsjettet til Samferdselsdepartementet for å ta vare på den overordna beredskapen på tvers av samferdselsgreinene, m.a. til utgreiingar, analyser, planverk og samøvingar, til transportberedskapsordninga og til øvingar innan luftfart, post, elektronisk kommunikasjon og hamner.

#### Tiltak på strategisk nivå

På bakgrunn av det overordna målet for samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren har departementet formulert fire strategiske utgangspunkt for arbeidet. Desse kjem m.a. fram i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» utgitt av Samferdselsdepartementet i 2009:

- sektoren skal kontinuerleg arbeide med førebyggjande tiltak, med å styrkje evne og kapasitet til å handtere kritiske situasjonar og til restituering etter kriser
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle gode beredskapsplanar og tiltak
- sektoren skal utvikle gode arenaer for læring og gjensidig erfaringsoverføring
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for ei samordna beredskapsplanlegging og krisehandtering nasjonalt og gjennom deltaking i internasjonalt arbeid

For å fremme det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovafor, vil departementet, etatar og verksemder halde fram med å leggje vekt på arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalyser, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Dei siste par åra har samferdselssektoren m.a. kjent konsekvensane av pandemiutbrot, flaum, ras og vulkanutbrot, og vore med på øvingar med ulike scenario. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar blir lagde til grunn for forbetringar i planverket. Kunnskapsgrunnlaget for arbeidet vil i 2012 m.a. bli styrkt gjennom prosjektet SAMROS II som startar i 2011. Prosjektet vil revidere ei analyse av sårbarheit og risiko i samferdselssektoren frå 2007 (SAMROS I), og knyte arbeidet opp mot oppfølging av krava til identifisering og utpeiking av kritisk infrastruktur i forskrift om objektsikkerhet og lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Siviltforsvaret. Allereie gjennomførte prosjekt som «Krisescenario i samferdselssektoren (KRISIS)» og «Sektorovergripande beredskapsplanar» har gitt

kunnskap og resultat som det vil bli teke omsyn til i utviklinga av beredskapen, medan strategien for samfunnstryggleik og beredskap og Nasjonal transportplan 2010–2019 gir retning for nye prosjekt og utgreiingar.

Samferdselsdepartementet vil i 2012 halde fram med halvårlege kontaktmøte med etatane og verksemdene, og organisere møte i departementet sitt rådgjevande forum for sivil transportberedskap og med fylkeskommunane. Deltaking i samfunnstryggleiks- og beredskapsaktivitetar med andre nasjonale styresmakter og innan EU og NATO vil bli vidareført.

### Særskilde utfordringar

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap har i «Nasjonal sårbarhets- og beredskapsrapport (NSBR) 2011» presentert eit nasjonalt risikobilette som omfattar naturhendingar, store ulykker og tilsikta hendingar. Ekstremvêr, skred, pandemiutbrot, terror og tryggleikspolitiske kriser utgjør delar av dette biletet. I KRISIS-prosjektet blei fleire krisescenario identifiserte og drøfta. Samferdselssektoren har eit breitt og samansett risiko- sårbarheits- og trusselbilette å ta omsyn til.

Terrortrusselen har i lengre tid vore til stades i Europa. Stockholm blei utsett for eit bombeåtak i desember 2010, og 22. juli 2011 blei også Noreg råka av ei terrorhending. Samferdselsdepartementet må også framover sjå terror som eit relevant scenario i sine risiko- og sårbarheitsvurderingar og prosjekt, og følgje opp nasjonale og internasjonale krav og regelverk på dette området.

Scenario med bortfall av kritisk infrastruktur, uavhengig av om årsaka er ei tilsikta hending som terror og sabotasje, eller utilsikta hending som ulykke eller naturkatastrofe, må liggje til grunn for beredskapsplanlegginga i både transport- og ekomsektoren. I 2011 har det vore bortfall av mobilnettet til ein stor ekomtilbydar. Bortfallet gjorde det synleg for både enkeltpersonar og styresmakter kor avhengig samfunnet er av elektroniske kommunikasjonstenester. I samarbeid med Justis- og politidepartementet har Samferdselsdepartementet bede Post- og teletilsynet og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap om å vurdere viktige beredskapsaktørar si sårbarheit overfor brot og andre feil i elektroniske kommunikasjonsnett. Dei skal sjå på kva slags konsekvensar denne sårbarheita kan ha for samfunnet sin samla beredskap og evne til krisehandtering. Prosjektet skal også vurdere kor avhengige andre brukarar enn beredskapsaktørane er av ekomnett,

og foreslå tiltak som kan redusere samfunnet si sårbarheit for feil i slike nett.

Klimaendringar og risiko for naturhendingar må vurderast i beredskapsplanlegginga, og i samband med utbyggingsprosjekt i samferdselssektoren. I 2011 har fleire stader i Noreg blitt utsette for omfattande flaum og ras. Innan veg- og jernbanesektoren utgjør rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier, tiltak og ressursar som må tilpassast dei utfordringane som klimaendringane fører med seg.

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor AS og Kystverket har over fleire år arbeidd med å vurdere klimaendringane sin påverknad på eiga verksemd, ikkje minst gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan. Målet med klimatilpassing er å oppretthalde tryggleik og framkome, også med endra klima. Dette omfattar både forebyggjande arbeid og beredskap. Klimatilpassing vil inngå som ein del av dei ordinære utgreiings- og planprosessane og i vedlikehald og fornyings- tiltak.

Statens vegvesen har sett i gang eit arbeid med å oppdatere skredsikringsplanane som grunnlag for prioriteringar i forslaget frå transportetatane til Nasjonal transportplan 2014–2023. Metodikken som ligg til grunn for skredsikringsplanen er revidert, og tek no i større grad omsyn til konsekvensar av auka skredfrekvens. Oppdaterte skredsikringsplanar for riksvegnettet vil liggje føre i løpet av hausten 2011.

I 2011 har omfanget av ras og flaum svekt jernbanen sin driftsstabilitet med til dels betydelege konsekvensar for togselskapa og transportbrukarane. Det er behov for å setje i verk nye tiltak for å gjere jernbanenettet meir robust. Jernbaneverket vil utarbeide ein langsiktig plan for arbeidet med klimatilpassingar og tiltak mot ras og flaum.

Meir ekstremvêr kan føre til at lufthamner oftare må stengjast for trafikk. Avinor har gjennomført fleire tiltak for å redusere klimasårbarheita, som etablering av nye dimensjoneringskriterium for kritisk infrastruktur. Avinor vil også kartlegge sårbarheita i tilbringarsystemet til lufthamnene.

Vulkanutbrota på Island våren 2010 og 2011 gav ei påminning om naturkreftane og sårbarheita ved bortfall av lufttransport. Øvingar, utgreiingar og kontinuerleg arbeid med å forbetre planverk og regelverk nasjonalt og internasjonalt, skal gjere luftfartssektoren betre i stand til å møte liknande utfordringar i framtida.

For omtale av samfunnstryggleik og beredskap innanfor jernbane- og vegsektoren blir det vist til omtaler i del II.

## 6.2 Styring av store samferdselsprosjekt

Statens vegvesen har årleg meir enn 500 prosjekt under bygging og langt fleire under planlegging. Også Jernbaneverket har fleire prosjekt under bygging og planlegging. Det er viktig å ha oversikt og god styring av prosjektporteføljen.

### *Planlegging*

Som det går fram av omtalen av effektiviseringsprosjektet til Statens vegvesen i del II i proposisjonen, er det nødvendig å sjå på ulike tiltak som kan effektivisere planlegginga av samferdselsprosjekt. Gangen fram til eit veg- eller jernbaneprosjekt blir lagt fram for Stortinget er omfattande og tidkrevjande. I tillegg til planlegging etter plan- og bygningslova er større prosjekt også omfatta av krav om ekstern kvalitetssikring. Planleggingstida er frå 5 til over 15 år. Ei normal planleggingstid på over 9 år er alt for lenge. Departementet meiner at dette går ut over samfunnet si nytte av prosjekt som er viktige for å styrkje næringsliv, regional utvikling og trafikktryggleik. Det er derfor nødvendig å sjå på tiltak som kan korta ned planleggingstida for statlege veg- og jernbaneprosjekt.

### *Ekstern kvalitetssikring*

Finansdepartementet har rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø for ordninga med ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt med anslått kostnad over 750 mill. kr. Oppdragsansvarleg for eit kvalitetssikringsoppdrag er rette fagdepartement og Finansdepartementet. Målet med kvalitetssikringa er å få ein uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga omfattar to ulike delar, KS1 og KS2.

KS1 skal gjennomførast i ein tidleg fase, normalt før prosjektplanlegging etter plan- og bygningslova tek til. Formålet med ordninga er å sikre tilfredsstillande styring med planlegging av store prosjekt på eit tidleg stadium. Samferdselsdepartementet har, i samråd med Finansdepartementet, fastsett retningsliner for ordninga. I samferdselssektoren utarbeider Statens vegvesen og Jernbaneverket konseptvalutgreiingar. Samferdselsdepartementet sender konseptvalutgreiinga til ekstern kvalitetssikring, samtidig som etatane

sender utgreiinga på høyring. Konseptvalutgreiinga, høyringa og KS1 er grunnlaget for prinsippvedtak i regjeringa om val av konsept og føringar for vidare planlegging.

Sidan innføringa i samferdselssektoren i 2006 har 27 vegstrekningar, 13 byområde og 7 jernbaneprosjekt blitt omfatta av KS1-ordninga. Dei fleste prosessane har blitt organiserte slik at gjennomført KS1 skal inngå i grunnlaget for melding til Stortinget om Nasjonal transportplan. Det blei gjennomført ein del KS1 i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, og det blir no gjennomført eit omfattande arbeid med KS1 som ledd i førebuingane til Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg vil det i 2012 vere aktuelt å starte arbeidet med konseptvalutgreiingar for Nasjonal transportplan 2018–2027.

KS2 omfattar kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag for eit prosjekt, før det blir lagt fram for Stortinget. Formålet med KS2 er å leggje til rette for god prosjektstyring innafor dei definerte rammene for kostnader, gjennomføringstid og prosjektomfang. Gjennom KS2 blir det gjort ei uavhengig kvalitetssikring av prosjektkostnaden og uvisse knytt til denne. Kvalitetssikringa gir grunnlag for å fastsetje kostnads- og styringsrammer for dei store investeringsprosjekta. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med vurderingar av trafikkgrunnlaget, finansieringsplan, og samanlikning av utbyggingsalternativ. Kvalitetssikring av trafikkgrunnlag og finansieringsplan er obligatorisk for bompengeprojekt over terskelverdien på 750 mill. kr, også når bompengειnnkrevinga gjeld prosjekt på fylkesvegnettet.

Kostnadsramma er grunnlaget for Samferdselsdepartementet si fullmakt frå Stortinget til å gjennomføre prosjektet og binde opp staten for framtidige budsjetterminar. Forslag om kostnadsramma skal omfatte nødvendige avsettingar for uvisse. Kostnadsauke ut over fastsett kostnadsramme må leggjast fram for Stortinget. Styringsramma er prosjektet sin forventta sluttkostnad på starttidspunktet, og den kostnaden som Samferdselsdepartementet har som mål at prosjektet skal realiserast innafor. I dei årlege budsjettframlegga gjer Samferdselsdepartementet greie for framdrifta i prosjekta og forventta sluttkostnad i høve til fastsette kostnads- og styringsrammer.

### *Porteføljestyling o.a.*

Statens vegvesen starta i 2006 eit arbeid med å etablere eit porteføljestylingssystem for etaten. Systemet skal gjere det lettare å ha oversikt over

og styre prosjektporteføljen. Formålet med systemet er m.a. å sikre optimal prosjektgjennomføring og å betre budsjettprosessane og budsjettstyringa i etaten. Jernbaneverket arbeider med å etablere eit tilsvarande system for si verksemd. Vidare har Jernbaneverket sett i gang eit arbeid kor det blir vurdert nærare kva for prosjekt som bør vere underlagd overordna strategiar eller felles retningslinjer, og kor det er mest hensiktsmessig at ein finn løysingar for kvart einskild prosjekt.

For Statens vegvesens porteføljestyringssystem blei prosjekt- og kontraktsdata lagt inn i systemet våren 2011. Statens vegvesens prosjekt- og kontraktsportal er no basert på dette systemet. Portalen gir interesserte entreprenørar ei oversikt over ei rekkje pågåande og planlagde utbyggingsprosjekt og driftskontraktar. Det er sett i gang arbeid for å utvikle prosedyrar med sikte på å ta systemet i bruk i samband med arbeidet med statsbudsjettet for 2013. Systemet vil bidra til at sentrale data om Statens vegvesens prosjekt blir samla på ein stad, og vil betre moglegheitene for kvalitetssikring av data og analysar av heile prosjektporteføljen.

Jernbaneverket vil i 2012 etablere ein prosjekt- og kontraktsportal som vil innehalde opplysningar om planlagde kontraktsutlysningar.

Statens vegvesen sitt verktøy for utarbeiding av kostnadsoverslag (Anslag) er revidert og modernisert. Det er lagt meir vekt på å kunne identifisere uvisse og krava til kvalitet på plangrunnlaget er skjerpa. Metoden er eigna for bruk på alle trinn i utviklinga av eit prosjekt. Statens vegvesen tok nye retningslinjer i bruk våren 2011.

Det er sett i verk eit arbeid for å vurdere aktuelle tiltak for å betre etterprøving og dokumentasjon i Jernbaneverket og Statens vegvesen sine metodikkar for estimering av kostnader. Dette er eit samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og konsulentmiljøa som er inne i rammeavtalen om ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt.

Saman med Statoil ASA og Telenor ASA deltek Statens vegvesen i eit større forskingsprosjekt om praktisk styring av uvisse i utbyggingsprosjekt. Prosjektet er støtta av Noregs forskingsråd. Statens vegvesen har utarbeidd utkast til retningslinjer og køyrereglar for styring av uvisse, inkl. risikostyring, ved gjennomføring av vegprosjekt. Prinsippa for styring av uvisse i gjennomføringsfasen heng nøye saman med identifiseringa av uvisse i planfasen. Målsettinga er å ta systemet i bruk i alle store utbyggingsprosjekt som skal til ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) i løpet av hausten 2011.

### *Etterprøving*

Det er ei ordning for å etterprøve store prosjekt innafor samferdsel. Formålet med ordninga er å undersøkje om dei faktiske verknadene er i samsvar med føresetnadene som blei lagde til grunn da prosjekta fekk løyving. Ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige samferdselsprosjekt.

Statens vegvesen etterprøver om lag fem prosjekt årleg. Etaten har så langt etterprøvd 16 prosjekt. Etterprøvinga har fokus på dei prissette konsekvensane av tiltaket. For 12 av desse prosjekta har lønsemda vore på same nivå eller høgare enn føresett. Hovudårsaka til auka lønsemd er at trafikkveksten har vore til dels langt høgare enn i dei fylkesvise prognosane som blei lagde til grunn i plangrunnlaget. Anleggskostnader og reduksjon i ulykker er andre sentrale område der det kan vere endringar samanlikna med føresetnadene. Hovudårsaka til lågare lønsemd enn føresett har vore auka anleggskostnader.

Jernbaneverket har utvikla ein metodikk for å etterprøve jernbaneprosjekt med forventta investeringskostnad over 200 mill. kr. Metodikken har så langt vore nytta på dei to investeringsprosjekta dobbeltsporparellane i Sande og Nationaltheatret stasjon. Jernbaneverket vil sette i gang ei etterprøving av investeringa i den nye godsterminalen på Gandal i 2013.

## **6.3 Entreprenørmarknaden**

Statens vegvesen og Jernbaneverket nyttar store delar av sine løyvingar til bygging av infrastruktur og til drift og vedlikehald av denne. Det er derfor viktig at det finst ein vel fungerande entreprenørmarknad som gir best mogleg konkurranse om oppdraga. Vidare er det viktig at etatane har strategiar som sikrar god konkurranse og effektiv gjennomføring av oppdraga.

Anleggsmarknaden og marknaden for drift og vedlikehald er dominerte av dei same entreprenørane. Marknadene er likevel ulike. Driftsoppdraga stiller m.a. krav om at entreprenøren skal vere til stades over fleire år enn det som er tilfellet for anleggsarbeid. Kompleksiteten og spennvidda i oppgåvene er ulik. Krava og dermed risikoen, knytt til evna til å handsame ulike tilhøve, m.a. vørtilhøva, er mykje større i driftsoppdraga.

Erfaringane er at bransjen har stor fleksibilitet i produksjonskapasiteten. Arbeidskrafta i anleggssektoren er mobil, og sjølv mindre verksemdar tek på seg oppdrag over heile landet. Gjennomfø-

ringa av store anleggsprosjekt er derfor ikkje avhengig av lokal arbeidskraft. Maskinar er lett tilgjengelege og i hovudsak ikkje sett på som ein avgrensande faktor.

#### *Anleggsarbeid*

Offentlege investeringar dominerer anleggsmarknaden.

I den norske anleggsmarknaden har dei siste åra fleire mindre og mellomstore entreprenørar som tradisjonelt har vore underentreprenørar, teke på seg større og meir krevjande oppdrag. Dei inngår i aukande grad kontraktar med Statens vegvesen og Jernbaneverket. Interessa for utbyggingsoppdrag auka i 2009 og 2010, både for store og små entreprisar. Det er fleire entreprenørar i mellomsjiktet som konkurrerer med dei store entreprenørane.

Etatane registrerer ei stigande interesse for den norske marknaden frå utanlandske entreprenørar. Dei vil stimulere denne utviklinga ved å leggje til rette for at oppdrag blir så attraktive at utanlandske entreprenørar vil delta i konkurransen. I ein slik strategi vil det vere naturleg å vurdere storleiken og innhaldet i oppdraga. Oppdraga må vere av ein viss storleik for å vekke interesse. I tillegg må ein vurdere kva for fagdisiplinar som skal inkluderas, m.a. om prosjektering, bygging, drift og vedlikehald bør inngå i same oppdrag.

Medan interessa for utbyggingsoppdrag i regi av Statens vegvesen auka i 2009 og 2010, har det i 2011 vore ei utvikling med dårlegare konkurranse, særleg på mindre oppdrag. Konkurransen i 2011 er svekt samanlikna med 2010. For mindre oppdrag nærmar konkurransen seg fleire stader eit kritisk lågt nivå. På Jernbaneverket sitt område er det generelt god konkurranse når det gjeld anleggsarbeid, med unntak av einskilde mindre lokale oppdrag.

#### *Driftskontraktar*

Driftskontraktane for Statens vegvesen blir lyste ut kvart femte år. Dei første kontraktane tok til å gjelde i perioden 2003–2006. Desse kontraktane er rekna som første generasjon driftskontraktar. I dei første åra med konkurranseutsetting var det ein klar reduksjon i kostnadene samanlikna med kostnadsnivået før konkurranseutsettinga. Det er krevjande å samanlikne kontraktane fordi innhaldet er endra i samband med dei nye utlysingane. Årsakene til kostnadsauken etter dei første kontraktane er fleire, m.a. auka arbeidsomfang, skjerpning av kvalitetskrav, opning av nye vegar, endra

vinterstrategi frå vinterveg til bar veg, og ein vesentleg prisauke som følge av entreprenørane sine erfaringar med kva det faktisk kostar å drifte vegnettet i kontraktperioden. Kostnadene for nye driftskontraktar med heilårsverknad for åra 2009–2011 auka med høvesvis 41 pst., 44 pst. og om lag 80 pst. samanlikna med dei kontraktane som dei erstatta. Kontraktane med heilårsverknad frå 2012 viser ein gjennomsnittleg kostnadsauke på vel 60 pst. samanlikna med dei kontraktane som dei erstattar. I dei nye kontraktane er det gjort endringar som gir ei meir balansert risikodeling mellom byggherre og entreprenør. Samferdselsdepartementet reknar med at dette er hovudårsaka til at kostnadsauken har stagnert. Talet på tilbydarar har auka sidan 2010, frå 2,8 til 3,7 i gjennomsnitt for kvar kontrakt.

#### *Asfaltmarknaden*

Gjennomsnittleg prisstigning for heile kontraktporteføljen i 2011 er rekna til om lag 5 pst. ved tidspunkt for anbod. Dette er mellom 2 og 3 pst. lågare enn verknaden av prisendringar på innsatsfaktorar (materialar, løn, transport osv.). 2011 verkar å vere eit år med relativt god konkurranse for store delar av landet. I utkantområda er det lite asfaltlegging, noko som gir lågare konkurranse. Det blir arbeidd med andre verkemiddel for å ha kontroll med prisnivået i desse områda.

Etter at Statens vegvesen inngjekk kontraktane for 2011 har det skjedd endringar i eigarstrukturen i entreprenørmarknaden for asfalt. Etter samanslåinga av to sentrale entreprenørar har desse nær halvparten av det totale asfaltvolumet for Statens vegvesen i 2011. Dette vil kunne svekke konkurransesituasjonen i asfaltmarknaden. Statens vegvesen sine oppdrag, som utgjør om lag 30 pst. av marknaden, er årvisse, godt geografisk fordelte og på eit stabilt nivå. Det er likevel vesentlege svingingar frå år til år i dei marknadsdelane som entreprenørane har for Statens vegvesen.

Konkurransetilsynet etterforskar moglege brot på konkurranseregelverket om prissamarbeid og marknadsdeling mellom Vegdekke og NCC Roads. Etter at denne etterforskinga er avslutta, vil Statens vegvesen lyse ut eit oppdrag for å granske heile asfaltindustrien. For nærare omtale sjå del II under Vegformål.

#### *Tiltak for auka konkurranse og effektivitet*

I det alt vesentlege har Statens vegvesen og Jernbaneverket ut frå marknadssituasjonen valt å nytte

utføringssentreprise og kontraktar med einingsprisar på utbyggingsoppdrag, og har dermed ein stor portefølje av mindre oppdrag. For driftskontraktar har utviklinga gått i retning av redusert risiko for entreprenørane og meir detaljerte bestillingar. Det er sett i gang forsøk med å dele driftskontraktane i reine fagkontraktar.

Auka volum innafor samferdselssektoren og andre delar av anleggsmarknaden gjer det nødvendig å leggje til rette for ein meir differensiert strategi for å sikre effektiv gjennomføring og dermed større kapasitet både gjennom å betre dei tradisjonelle kontraktformene, og å auke bruken av andre kontraktformer. Det er òg nødvendig å gjennomgå prosjekt- og oppgåvestrukturen ved å sjå lengre strekkingar i samanheng, vurdere samordning av likearta oppgåver og verkemiddel som spesialisering og standardisering.

Kontraktstrategien må vere i samsvar med den kapasitet og kompetanse marknaden kan tilby og slik at den totale kapasiteten aukar. Ein meir differensiert strategi må leggje til rette for mindre, mellomstore og større nasjonale og internasjonale aktørar, og gjere utviklinga av leverandørmarknaden føreseieleg.

Saman med bransjeorganisasjonane søker derfor Statens vegvesen og Jernbaneverket å utvikle både utbyggings- og driftsoppdraga for å oppnå auka effektivitet og optimal risikofordeling. Bruk av totalentreprise, samhandlingskontraktar og kontraktstildeling etter konkurranseprega dialog, vil medverke til dette. Det blir òg arbeid for å auke bruken av andre kriterium i tillegg til pris ved tildeling av oppdrag.

Ansvarsdelinga i eit konkret arbeid blir definert i entreprisen, og er regulert gjennom det standardiserte kontraktsinnhaldet (Norsk standard). Standarden er forhandla fram mellom entreprenør og byggherre. Kontrakttypen deler risiko gjennom val av kva måte oppgåva blir formulert, detaljeringsgrad, reglar for oppgjer, prisreguleringsklausular m.m. Dette er hovudelementa i alle kontraktar. Det er ikkje uvanleg å nytte ulike kombinasjonar av desse elementa. Insentiv og prosedyrar for samhandling er viktige moment for auka samhandling innafor alle kontrakttypar. Det skjer ei systematisk utvikling for å utnytte moglege kombinasjonar som finst, gjennom tilpassingar i kontraktane. Den aktuelle marknadssituasjonen er blant dei momenta som blir vurdert særskilt. Auka prosjektstorleik vil generelt sett auke moglegheita til å gjere tilpassingar i kontrakten.

I tilknytning til arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 vil det bli gjort analysar av

gjennomføringsstrategi og kapasitet ved ulike nivå på omsetnaden.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og fylkeskommunane har saman med rådgivar- og entreprenørbransjen oppretta ei gruppe der kompetanseutvikling, kapasitetsutnytting, vidareutvikling av kontraktformer og modellar for gjennomføring er viktige tema. Det er indikasjonar på at bygge- og anleggsnæringa har hatt ein svakare produktivtetsvekst enn andre næringar. Det er eit mål å medverke til betring gjennom oppdragsspesifikasjonar og kontraktutforming.

#### *Jernbanespesifikke anlegg*

Jernbaneverket opplever framleis at det er mangel på ressursar innafor fleire jernbanespesifikke fag. Dette gjeld sjølv om fleire utanlandske entreprenørar no viser interesse for den norske marknaden og har fått oppdrag av Jernbaneverket i 2011. Jernbaneverket arbeider m.a. med å stimulere marknaden, for å få til ei betring av konkurransen innanfor desse faga, både ved å få inn nye aktørar og ved faglege samansettinga av oppdraga.

#### *Rådgivingsbransjen*

Rådgivingsbransjen er bidragsytarar av kompetanse og kapasitet innafor veg- og jernbanesektoren. Bistand til både etatane og entreprenørane skjer innafor områda planlegging, prosjektering, anlegg og byggeleing. Ei framtidig utfordring vil vere å ha god nok kapasitet innafor desse områda.

Den store auken innafor veg- og jernbaneutbygging krev noko omstilling og kompetanseoppbygging hos rådgivarane. Langsiktige planar gjer at fleire firma satsar sterkare på samferdsel, og ein kan derfor vente tre til fem tilbod i konkurransar om store prosjekteringsoppdrag i høve til val av trasé og gjennomføring av anlegg.

Innanfor prosjektering av jernbanespesifikke anlegg opplever Jernbaneverket framleis at det er manglande ressursar innafor fleire jernbanetekniske fag. Jernbaneverket arbeider også her med å stimulere marknaden, for å få til ein betre konkurranse.

## **6.4 Intelligente kommunikasjonsløysingar**

EUs direktiv for ITS (intelligente transportsystem) trådde i kraft i 2010 og vil etter planen bli teke inn i EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet

vil i samarbeid med Vegdirektoratet arbeide med å implementere direktivet.

ITS-direktivet er eit rammeverk for å utvikle spesifikasjonar som er nødvendige for å sikre koordinert innføring og samanhengande ITS i Europa. Direktivet er knytt til EU-kommisjonen sin handlingsplan for ITS (ITS Action Plan). Denne handlingsplanen inneber m.a. ei tydelege prioritering av ITS i vegsektoren.

Direktivet vil støtte opp under norsk samferdselspolitikk, og vil kunne vere bra for avanserte norske teknologiverksemder. I direktivet er det òg lagt viktige føringar for personvernet. Direktivet inneheld seks prioriterte tiltak som gjeld multimodal reiseinformasjon, sanntids trafikkinformasjon, harmoniserte reglar for eCall, og informasjonssystem og bestillingstenester for sikre og trygge parkeringsplassar for lastebilar og nyttekøyretøy.

Det er meininga å få til samanhengande tenester og felles europeiske løysingar der det er føremålsteneleg. Samferdselsdepartementet deltek i arbeidet med støtte frå norske fagmiljø. Det er starta eit ITS-råd under leiing av Statens vegvesen kor det er meininga at næringsliv, organisasjonar og forskning deltek. Etter direktivet har EU-kommisjonen fullmakt til å definere spesifikasjonar for utvalde ITS-tenester som er bindande for medlemslanda om slike tenester blir etablerte nasjonalt. Dette vil påverke framtidige løysingar. Samferdselsdepartementet prioriterer derfor at Noreg medverkar i utforminga av slike spesifikasjonar. Behovet for endringar i lover og/eller forskrifter vil bli vurdert fortløpande. Statens vegvesen vil med støtte i ITS-rådet koordinere norsk faginnsetts i dette arbeidet.

## 6.5 Organisering og forvaltning av transportsektoren

God koordinering av luftfarts-, sjøtransport-, veg- og jernbanepolitikken medverkar til å sikre effektiv ressursbruk innafor transportsektoren og legg grunnlaget for å løyse samfunnet sine transportoppgåver for personar og gods på ein god måte. Det er viktig å sjå transportformene i samanheng. Eit nærare samarbeid eller ei samanslåing av statlege transportetatar og -verksemder er moglege verkemiddel for betre samordna langsiktig planlegging og utbygging av transportinfrastrukturen. I diskusjonen av dei føremoner nærare samarbeid eller samanslåing kan ha, må ein òg ta omsyn til at reformer av denne typen vil kunne ha negative effektar.

Det er i dag eit betydeleg samarbeid mellom dei tre transportetatane Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket, og Avinor AS. Eit viktig døme på slikt samarbeid er utarbeidinga av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan, men det blir òg samarbeidd på andre område der departementet eller verksemdene meiner dette er tenleg. Eit alternativ til samanslåing kan derfor vere å styrkje og vidareutvikle eksisterande tverrgåande koordineringsfunksjonar eller etablere nye der dette kan medverke til betre og meir effektiv organisering og samhandling.

I samband med ei vurdering av ei eventuell samanslåing av transportetatar og -verksemder er det viktig å sortere ut kva for utfordringar det er mogleg å løyse ved ei samanslåing, og kva for utfordringar som best kan løysast gjennom å vidareutvikle eksisterande samordningsmekanismer. M.a. kan det vere aktuelt å vurdere andre og mindre omfattande organisatoriske grep i forkant av ei ev. samanslåing.

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet kartlagt organiseringa av forvaltninga av transportsektoren i Sverige, Finland og Danmark. Formålet var å få oversikt over dei organisatoriske løysingane med vekt på likskapar og skilnader frå organiseringa i Noreg.

I rapporten frå Difi er situasjonen i dag og utviklinga dei siste åra gjennomgått når det gjeld struktur, ansvar, roller og oppgåvefordeling mellom ulike organ og verksemder. Vidare er det sett på finansieringsformer og regulering i Sverige, Finland og Danmark. Det er m.a. sett på:

- samanslåing eller utskilling av einingar/verksemder
- endringar i organisasjonsform og eigarskap
- bakgrunn og grunngeving for viktige endringar.

Samferdselsdepartementet meiner det er nødvendig å analysere dei konkrete utfordringane ved samordning av transportetatane og -verksemdene i Noreg. Dette bør gjerast før ein tek stilling til om, og i kva for grad, organisatoriske reformer gjennomført i andre land også kan vere relevante i Noreg. I ein slik analyse må ein m.a. sjå nærare på organisering av statsorgan og statleg verksemd i Noreg samanlikna med dei andre landa.

Samferdselsdepartementet vil vurdere nærare kva for område samordninga mellom transportetatane/-verksemdene i Noreg kan bli betre. Det vil bli sett særskilt på moglegheitene for å ytterlegare styrkje samordninga av overordna planlegging (og utbygging) av veg-, jernbane- og annan



transportinfrastruktur. Departementet vil deretter, m.a. på bakgrunn av Difi-rapporten, vurdere om det bør setjast i gang eit meir omfattande utgreiingsarbeid for å sjå nærare på organisering og samarbeid mellom transportetatane/-verksemdene i Noreg.

## **6.6 Likestilling i transportsektoren**

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Transportpolitikken skal òg medverke til likestilling mellom menn og kvinner. Vidare skal menn og kvinner få same høve til å delta i planlegging og avgjerder innafor transportområdet.

Universell utforming av transportsystemet er eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målet i planperioden er å gjere kollektivtransportsystemet meir universelt utforma. Saman med den kraftige satsinga på kollektivtransport som regjeringa legg opp til i planperioden vil dette òg virke utjamnande fordi m.a. kvinner og låginntektsgrupper vil få eit betre transporttilbod. Departementet viser elles til omtalen av universell utforming i pkt. 5.2.4.

Nedafør blir det gitt ein oversikt over status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar.

*Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar*

*Generelt*

Status for likestillinga i departementet og underliggende etatar er gitt i to tabellar for den enskilde verksemda. Ein viser kjønnsfordelinga etter stillingskategoriar og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategoriar.

Den andre viser kjønnsfordelinga for deltid, midlertidig tilsette, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær.

Generelt er samferdselssektoren eit mannsdominert område kor mange har ein teknisk bakgrunn. Samferdselsdepartementet har ein kvinndel på litt under 50 pst. Av etatane er det berre Statens jernbanetilsyn kor eit fleirtal av dei tilsette i 2010 var kvinner. For dei andre ligg kvinndelen på mellom 20 og 37 pst. av dei tilsette. Kvinndelen varierer òg mellom dei ulike stillingskategoriane.

Kvinner tente i 2010 generelt mindre enn menn i alle verksemdene, men det er i mange tilfelle ikkje vesentlege forskjellar i løna for menn og kvinner. Lønnsforskjellane varierer også mellom dei ulike stillingskategoriane.

Menn står for størstedelen av overtida i verksemdene i 2010, med unntak av Statens jernbanetilsyn.

Med unntak av dei to store etatane, Statens vegvesen og Jernbaneverket, arbeidde få tilsette deltid i 2010 og få var midlertidig tilsette.

Sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt. For dei fleste av desse var sjukefråværet i 2010 høgare for kvinner enn for menn. Fleire av verksemdene har etter måten få tilsette, slik at m.a. langtidsfråvær vil slå sterkt ut i fråværsprosenten.

*Samferdselsdepartementet*

Ved utgangen av 2010 hadde Samferdselsdepartementet 143 tilsette. Kvinndelen var på 46,4 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2010	53,6	46,4	143	47 164	43 138	45 297
	2009	55,3	44,7	140	43 999	40 132	42 265
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjef)	2010	66,8	33,2	6	85 521	89 916	86 986
	2009	66,8	33,2	6	79 229	83 166	80 542
Fagdirektørar	2010	100	–	2	51 766		51 766
	2009	–	–	–	–		–
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2010	84,6	15,4	13	61 143	62 900	61 413
	2009	84,6	15,4	13	58 187	59 891	58 449
Underdirektør, seniorrådgivar mv.	2010	50,0	50,0	74	44 981	44 919	44 950
	2009	53,6	46,4	69	42 831	42 081	42 454
Seniorkonsulent	2010	–	100	6	–	33 817	33 817
	2009	–	100	6	–	31 623	31 623
Rådgivar, førstekonsulent	2010	54,0	46,0	37	35 382	34 724	35 079
	2009	53,5	46,5	43	32 966	32 963	32 964

I dei stillingskategoriane kor begge kjønn er representerte er det eit fleirtal av menn, med unntak av i stillingskategorien underdirektør, seniorrådgivar mv., kor kjønnsfordelinga var 50 pst. Det er ikkje vesentlege forskjellar i lønsnivået mellom

kvinner og menn i dei stillingskategoriane kor begge kjønna er representerte.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legeomeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	3	2	0	0	69,6	30,4	33,3	66,7	0,8	1,3
2009	2	2	1	1	72,1	27,9	16,7	83,3	3,0	3,7

Menn arbeidde meir overtid enn kvinner i 2010, men frå 2009 til 2010 har kvinnene sin del av overtida auka noko. Sjukefråværet er noko høgare for kvinner enn for menn, men har gått ned for begge kjønna frå 2009 til 2010.

#### *Statens vegvesen*

Ved utgangen av 2010 hadde Statens vegvesen 5 956 tilsette. Kvinnedelen var på 37,2 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2010	62,8	37,2	5 956	38 293	33 790	36 610
	2009	62,7	37,3	5 578	36 826	31 863	34 968
Etatsleingi	2010	66,7	33,3	9	88 722	81 083	86 176
	2009	60,0	40,0	10	86 930	79 396	83 917
Leiarar	2010	65,6	34,4	384	51 132	50 670	50 967
	2009	69,1	30,9	327	48 636	49 452	48 865
Merkantile saksbehandlarar	2010	33,0	67,0	1 960	34 860	30 445	31 897
	2009	32,0	68,0	1 898	32 429	28 302	29 604
Tekniske saksbehandlarar	2010	79,4	20,6	3 022	39 138	37 949	38 957
	2009	80,3	19,7	2 811	37 337	36 148	37 289
Inspektørar	2010	79,8	20,8	470	31 957	31 952	31 956
	2009	85,3	14,7	423	30 562	29 955	30 443
Arbeidarstillingar	2010	76,1	23,9	71	30 662	27 735	29 822
	2009	75,7	24,3	70	29 182	25 373	28 193
Reinhald mv.	2010	12,5	87,5	40	5 034	18 530	17 592
	2009	11,4	88,6	39	4 816	17 685	16 776

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Menn tente meir enn kvinner i alle stillingskategoriane med unntak av i katego-

rien reinhald. I kategorien inspektørar var løna lik.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	231	445	68	60	80,2	19,8	35,3	64,7	2,7	5,4
2009	194	418	90	45	80,6	19,4	22,3	77,7	2,7	5,7

Menn arbeidde vesentleg meir overtid enn kvinnene. Sjukefråværet blant kvinner var dobbelt så høgt som blant menn.

Statens vegvesen arbeider systematisk og på mange område for å fremje likestilling og hindre diskriminering både når det gjeld kjønn, nedsett funksjonsevne og innvandrarakgrunn. Vegvesenet ser dette som nødvendig for å styrkje moglegheitene for Statens vegvesen til å rekruttere, utvikle og halde på kvalifisert arbeidskraft og gjennom det sikre at etaten når sine overordna mål.

I rekrutteringa er no Statens vegvesen særleg oppteken av mangfald. Hovudtiltaket med å tal-feste mål for rekrutteringa har betra inkluderinga i etaten. Det er no 35 pst. kvinner i leiarstillingar,

ein auke på 28 pst. frå 2009. I 2010 var sju pst. av dei nyttilsette personar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarakgrunn som er betre enn måltalet på fem pst. for statens etatar. Statens vegvesen vil halde fram innsatsen for å bli en meir inkluderande arbeidsgivar.

I årsrapporten for 2010 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremje likestilling og hindre diskriminering. Det blir m.a. arbeid med å få gode kvinnelige søkjarar til leiarstillingar og likeløn. Etaten haldt fram med å byggje opp kompetansen om det å vere leiar og tilsett i ei kulturelt mangfaldig verksemd.

*Jernbaneverket*

Ved utgangen av 2010 hadde Jernbaneverket 3 601 tilsette. Kvinnedelen var på 20,7 pst. Kjønn-

fordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn pst.	Kvinner pst.	Tilsette i alt	Menn	Kvinner	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2010	79,3	20,7	3 601	33 482	33 738	33 610
	2009	81,0	19,0	3 313	33 778	34 376	34 077
Leiing	2010	87,8	12,2	535	51 994	57 332	52 502
	2009	89,4	10,6	510	46 520	47 832	46 620
Saksbehandlarar/utgreiarar	2010	45,6	54,4	502	43 475	36 949	39 946
	2009	50,0	50,0	452	40 851	34 032	37 458
Ingeniørar	2010	83,3	16,7	928	50 831	47 775	50 293
	2009	83,7	16,3	839	48 534	43 320	47 665
Køyreveg/trafikk	2010	75,0	25,0	754	46 759	43 469	46 019
	2009	77,7	22,3	737	43 621	41 925	43 265
Arbeidarstillingar	2010	97,9	2,1	813	44 277	28 846	43 887
	2009	97,9	2,1	784	41 218	34 746	41 098
Kontorstillingar	2010	17,9	82,1	78	31 694	22 245	24 088
	2009	20,3	79,7	79	37 565	21 956	24 794

I stillingskategoriane saksbehandlarar/utgreiarar og kontorstillingar er eit fleirtal av de tilsette kvinner. I dei andre kategoriane er det eit klart fleirtal

av menn. Med unntak av for stillingskategorien leiing er mannløna høgare enn kvinneløna.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette og sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Permisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	127	130	60	40	93,4	6,6	39,5	60,5	3,5	1,1
2009	118	123	64	39	94,4	5,6			4,4	1,5

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefråværet er høgare for menn enn for kvinner.

Jernbaneverket har i 2011 utarbeidd ein likestillingspolitikk som vil bli implementert i løpet av året.

I 2010 sette Jernbaneverket i gang ei omfattande leiartrening som i dag omfattar 284 personar, med ein kvinnedel på 22,2 pst.

I stillingsutlysingar blir kvinner og dei med minoritetsbakgrunn oppmoda til å søkje stillingar. Oppmodinga vil bli utvida til å omfatte personar med nedsett funksjonsevne. I samband med

rekruttering er etaten bevisst på å bruke bilete av ulike personar med omsyn til alder, etnisitet og kjønn.

*Post- og teletilsynet*

Ved utgangen av 2010 hadde Post- og teletilsynet 153 tilsette. Kvinnedelen var på 33 pst. Kjønnfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2010	67	33	153	43 292	40 133	42 500
	2009	66	34	158	41 625	37 892	40 067
Leiing	2010	71	29	21	54 967	62 083	56 742
	2009	71	29	21	52 517	55 575	53 833
Seniornivå	2010	79	21	77	43 292	42 500	43 292
	2009	76	24	67	42 400	40 850	41 625
Juniornivå	2010	47	53	55	36 708	36 100	36 708
	2009	54	46	66	35 292	34 075	34 658

På juniornivå var eit fleirtal av tilsette kvinner, medan det på dei to andre nivåa var eit fleirtal av menn. På leiarnivå tente kvinner meir enn menn. På dei to andre nivå var ikkje lønnsforskjellen mel-

lom kvinner og menn vesentleg, sjølv om menn tente meir enn kvinner.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	3	3	1	2	90	10	12,7	87,3	2,7	1,1
2009	3	3	4	3	86	14	14,7	85,3	1,7	2,4

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefråværet var i 2010 lågare for kvinner enn for menn.

Post- og teletilsynet utarbeider kvart år ein likestillingsrapport som gjer greie for statusen for likestillingsarbeidet i etaten. Rapporten medverkar til å oppfylle tilpassingsavtalen i Hovudavtalen som m.a. har som formål å oppnå reell likestilling mellom kjønna og størst mogleg mangfald.

Post- og teletilsynet har i 2010 arbeidd for å få ei tilnærma proporsjonal fordeling mellom kjønna i råd, delegasjonar, prosjekt og utval. Ein ny løns-politikk er framforhandla i etaten som m.a. skal medverke til å fjerne eventuelle forskjellar som har si årsak i kjønn, og leggje til rette for at eldre arbeidstakarar kan arbeide lengre. Det er sett i

verk tiltak for å rette opp lønsforskjellane i sam-svar med likestillingslova.

Det blir teke omsyn til behova til den einskilde t.d. ved utforming av arbeidsplassen. Etaten har også gjennomført tiltak for å ivareta tilretteleg-ging for personar med nedsett funksjonsevne.

#### *Luftfartstilsynet*

Ved utgangen av 2010 hadde Luftfartstilsynet 170 tilsette. Kvinnedelen var på 33,5 pst. Kjønnsforde-linga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stil-lingsskategoriar går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2010	66,5	33,5	170	45 406	45 314	45 394
	2009	67,1	32,9	170	47 310	43 683	43 881
Toppleiing	2010	75,0	25,0	8	69 046	67 417	68 639
	2009	72,7	27,3	11	66 386	61 992	63 188
Mellomleiing	2010	85,7	14,3	14	55 694	54 983	55 592
	2009	75,5	25,0	16	54 825	48 731	53 302
Seniorrådgivar mv.	2010	75,2	24,8	105	47 697	44 204	46 832
	2009	81,7	18,3	93	46 813	42 988	46 114
Rådgivar mv.	2010	50,0	50,0	24	39 138	35 203	37 170
	2009	40,0	60,0	25	36 510	32 572	34 147
Førstekonsulent mv.	2010	22,2	77,8	9	21 710	33 469	30 856
	2009	12,5	87,5	8	29 167	30 968	30 711
Konsulent/sekretær mv.	2010	20,0	80,0	10	31 771	29 858	30 241
	2009	22,2	77,8	9	29 908	28 246	28 616

For rådgivarar var kjønnsfordelinga 50 pst. I stillingskategoriane førstekonsulent mv. og konsulent/sekretær mv. var det eit fleirtal kvinner. Berre i stillingskategorien førstekonsulent mv. hadde kvinner eit høgare lønsnivå enn menn.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og lege-meldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	3	2	4	2	80,5	19,5	6	94	1,5	3,6
2009	2	2	4	1	83,5	16,5	20	80	3,3	4,1

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefråværet var over dobbelt så høgt for kvinner som for menn.

Luftfartstilsynet utarbeider no ein ny handlingsplan for likestilling for etaten som er venta ferdig hausten 2011.

Som ein del av rekrutteringsprosessen blir kvinner oppmoda til å søkje på stillingar i Luftfartstilsynet.

Personar med innvandrarakgrunn blir oppmoda til å søkje stillingar i Luftfartstilsynet. Minst ein søkjar med innvandrarakgrunn skal innkal-

last til intervju når dei oppfyller kvalifikasjonskrava i utlysingsteksten.

#### Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2010 hadde Statens jernbanetilsyn 36 tilsette. Kvinnedelen var på 56 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)		
		Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda	2010	44	56	36	54 986	47 171	50 645
	2009	44	56	34	52 835	45 440	48 703
Toppleiing	2010	100	–	1	85 475	0	85 475
	2009	100	1	1	80 383	0	80 383
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2010	50	50	4	68 249	69 316	68 782
	2009	50	50	4	66 841	66 841	66 841
Seniorrådgivar	2010	60	40	22	50 599	51 257	50 868
	2009	59	41	18	50 704	48 770	49 737
Rådgivar, førstekonsulent	2010	0	100	7	0	40 304	40 304
	2009	33	67	9	40 710	38 654	39 339
Sekretær	2010	0	100	2	0	30 674	30 674
	2009	0	100	2	0	29 410	29 410

I stillingskategoriar kor begge kjønn er representerte var det i kategorien seniorrådgivar eit fleirtal av menn, medan i kategorien mellomleiing var fordelinga 50 pst. I dei to kategoriane kor begge

kjønn var representerte, tente kvinner meir enn menn. Forskjellane var ikkje vesentlege.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	0	2	3	2	43	57	26	74	0,39	2,24
2009	0	1	1	1	59	41	3	97	0,64	2,44

Over 50 pst. av overtida blei utført av kvinner. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

Likestillingsarbeidet i Statens jernbanetilsyn er integrert i løns- og personalarbeidet.

#### *Statens havarikommisjon for transport*

Ved utgangen av 2010 hadde Statens havarikommisjon for transport 42 tilsette. Kvinnedelen var på 31 pst. Kjønnsfordelinga på dei ulike stillingskategoriane og gjennomsnittleg brutto månadsløn fordelt på kjønn og stillingskategori går fram av tabellen under.

	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn (kr)			
	Menn	Kvinner	Tilsette	Menn	Kvinner	Tilsette	
	pst.	pst.	i alt			i alt	
I alt i verksemda	2010	69	31	42	51 750	47 213	50 347
	2009	69	31	42	49 542	44 316	47 924
Toppleiing (direktør)	2010	0	100	1	0	85 475	85 475
	2009	0	100	1	0	80 383	80 383
Mellomleiing (avdelingsdirektør)	2010	83	17	6	65 483	65 483	65 483
	2009	83	17	6	64 133	64 133	64 133
Fagstab	2010	33	67	3	56 758	52 962	54 228
	2009	33	67	3	52 517	51 854	52 075
Havariinspektør	2010	84	16	24	49 085	50 094	49 211
	2009	87	13	24	46 900	47 517	46 977
Administrative stillingar	2010	25	75	8	42 912	34 435	36 554
	2009	25	75	8	39 308	30 890	32 994

I stillingskategoriar kor begge kjønn var representerte var det berre i kategorien administrative stillingar kor det var eit fleirtal av kvinner. I stillingskategorien havariinspektør tente kvinner noko

meir enn menn, medan det for mellomleiinga var løna lik for kvinner og menn.

Tabellen under viser tal for deltid og midlertidig tilsette, overtid, foreldrepermisjon og lege-meldt sjukefråvær fordelt på kjønn.

	Deltid (tal)		Midlertidig tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2010	1	1	0	0	84,7	15,3	100	0	0,4	1,2
2009	1	1	0	0	91,2	8,8		100	0,04	4,5

Menn utførte ein vesentleg del av overtida. Kvinner hadde eit høgare sjukefråvær enn menn, men for begge kjønna var det lågt.

Kvinner blir oppmoda til å søkje stillingar i Havarikommisjonen for transport. Kvalifiserte kvinner blir innkalla til intervju. Etaten har no tilsett kvinner i alle avdelingane.

## 6.7 Omtale av tilsetjingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Nedafør blir det gjort greie for tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene som ligg under Samferdselsdepartementet i august 2011. Med heileigd statleg verksemd forstår ein her selskap eigd av staten ved Samferd-

selsdepartementet eller staten ved dei forvaltningsorgana som ligg under departementet.

Ut frå dei nemnde føresetnadene gir departementet nedafør opplysningar om tilsetjingsvilkåra for dagleg leiar i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS. For Posten Norge AS og Baneservice AS er tala henta frå årsrekneskapa for 2010. Både NSB AS og Avinor AS har fått ny konsernsjef i 2011, og det er tilsetjingsvilkåra for dei som det blir opplyst om. Tala er i heile tusen kr.

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein innleigd konsulent. Avtalen med konsulenten som gjekk ut 30.06.2011, er forlenga med to år til 30. juni 2013 i tråd med opsjon i kontrakten.



---

 NSB AS – konsernsjef Geir Isaksen
 

---

Årsløn	3 200 000 kr
Vilkår ved oppseiing	12 måneders sluttlønn, utan rett og plikt til å arbeide i oppseiingstida. Fråtrekk for andre inntekter dei siste 6 månedene.
Spesielle vilkår	Bonus med maksimal ramme på 4 månedsløner. Bilgodtgjersle
Pensjon	66 pst. av løn ved avgang. Pensjonsalder 67. Årleg pensjonskostnad 680 000 kr.

---



---

 Posten Norge AS – konsernsjef Dag Mejdell
 

---

Årsløn	3 197 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 måneders løn i oppseiingstida. 9 måneders etterlønn som etter 3 månader blir avkorta mot anna inntekt.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av årsløn. Bilgodtgjersle.
Pensjon	66 pst. av løn ved avgang. Pensjonsalder 65 år. Årleg pensjonskostnad 2 061 000 kr.

---



---

 Avinor AS – konsernsjef Dag Falk-Pedersen
 

---

Årsløn	2 200 000 kr inkludert godtgjersle for styrearbeid i dotterselskapa i konsernet.
Vilkår ved oppseiing	3 måneders løn i oppseiingstida. 12 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjersle.
Pensjon	Ikkje avklara

---



---

 Baneservice AS – administrerande direktør Lars Skålnes
 

---

Årsløn	1 217 000 kr
Vilkår ved oppseiing	6 måneders løn i oppseiingstida. 6 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Rett til lån frå selskapet til kjøp av bil, avgrensa til 350 000 kr.
Pensjon	Pensjonsalder 67 år. Årleg pensjonskostnad 54 000 kr.

---

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

1. I Prop. 1 S om statsbudsjettet for år 2012 blir dei summene førde opp som er nemnde i eit framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	Kr	31 750 100 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5618–5619 og 5622–5624	Kr	2 880 300 000

---

## Forslag

### til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2012, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618–5619 og 5622–5624

#### I Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet			
	01 Driftsutgifter		135 200 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner		30 700 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.		31 100 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap		2 600 000	199 600 000
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.		17 600 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>		155 500 000	
	72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>		74 800 000	247 900 000
	Sum Administrasjon m.m.			447 500 000
Luftfartsformål				
1310	Flytransport			
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>		705 600 000	705 600 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>		27 400 000	27 400 000
1313	Luftfartstilsynet			
	01 Driftsutgifter		183 900 000	183 900 000
1314	Statens havarikommisjon for transport			
	01 Driftsutgifter		60 600 000	60 600 000
	Sum Luftfartsformål			977 500 000

Kap.	Post	Kroner	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>	7 587 400 000	
	26	Vegtilsyn	11 200 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	434 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 610 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	536 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	330 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	220 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	320 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	175 000 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i>	538 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	491 900 000	16 255 200 000
		Sum Vegformål		16 255 200 000
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	493 100 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	738 500 000	1 231 600 000
		Sum Særskilte transporttiltak		1 231 600 000
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 185 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	92 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 395 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	275 000 000	9 948 200 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
1351	Persontransport med tog			
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>		2 516 700 000	2 516 700 000
1354	Statens jernbanetilsyn			
	01 Driftsutgifter		56 900 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg		18 700 000	75 600 000
	Sum Jernbaneformål			12 540 500 000
Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester			
	70 Kjøp av post- og banktjenester		89 000 000	89 000 000
1380	Post- og teletilsynet			
	01 Driftsutgifter		167 500 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>		14 300 000	
	70 Tilskudd til telesikkerhet og -bered- skap, <i>kan overføres</i>		27 000 000	208 800 000
	Sum Post og telekommunikasjoner			297 800 000
	Sum departementets utgifter			31 750 100 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet				
4300	Samferdselsdepartementet			
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet		2 200 000	2 200 000
4312	Oslo Lufthavn AS			
	90 Avdrag på lån		444 400 000	444 400 000
4313	Luftfartstilsynet			
	01 Gebyrinntekter		133 500 000	133 500 000
4320	Statens vegvesen			
	01 Salgsinntekter m.m.		161 300 000	
	02 Diverse gebyrer		296 900 000	
	03 Refusjoner fra forsikringsselskaper		30 800 000	489 000 000
4322	Svinesundsforbindelsen AS			
	90 Avdrag på lån		20 000 000	20 000 000
4350	Jernbaneverket			
	01 Kjørevegsavgift		27 400 000	
	02 Salg av utstyr og tjenester mv.		239 200 000	
	06 Viderealg av elektrisitet til togdrift		272 200 000	

Kap.	Post		Kroner	Kroner	Kroner
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen		92 000 000	630 800 000
4354		Statens jernbanetilsyn			
	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg		14 500 000	14 500 000
4380		Post- og teletilsynet			
	01	Diverse gebyrer		161 800 000	
	51	Fra reguleringsfondet		10 000 000	171 800 000
		Sum Samferdselsdepartementet			1 906 200 000
		Renter og utbytte mv.			
5611		Aksjer i NSB AS			
	85	Utbytte		76 000 000	76 000 000
5618		Aksjer i Posten Norge AS			
	85	Utbytte		156 000 000	156 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80	Renter		201 800 000	201 800 000
5622		Aksjer i Avinor AS			
	85	Utbytte		502 000 000	502 000 000
5623		Aksjer i Baneservice AS			
	85	Utbytte		5 300 000	5 300 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS			
	80	Renter		33 000 000	33 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.			974 100 000
		Sum departementets inntekter			2 880 300 000

## Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

### *Andre fullmakter*

#### II

#### Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 2012 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 2012 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 2012 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 000 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 2012 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2011–2012) 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 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6

vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

### VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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 4 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

### VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 400 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kroner.

### IX

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

### *Andre fullmakter*

### X

Forhåndsinnkreving av bompenger

Stortinget samtykker i at:

1. bompengeselskapet får tillatelse til å forhåndsinnkreve bompenger til å finansiere videre planlegging og prosjektering av fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Viklårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

## Jernbaneformål

*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

### XI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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*

XII

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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

XIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

XIV

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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.

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser  
knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2011–2012) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjer og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 400 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser  
utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 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*

## XVII

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 2012 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 815 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

## XVIII

Fullmakt til å inngå kontrakt om kjøp av persontransporttjenester med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan inngå kontrakt med NSB AS om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2012–2017 innenfor en samlet økonomisk ramme på 15 420 mill. kroner målt i prisnivået for 2012 .

**Post og telekommunikasjoner***Andre fullmakter*

## XIX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2012 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

---

---

Offentlege institusjonar kan tinge fleire  
eksemplar frå:  
Servicesenteret for departementa  
Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)  
E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto: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](mailto:offpub@fagbokforlaget.no)  
Telefon: 55 38 66 00  
Faks: 55 38 66 01  
[www.fagbokforlaget.no/offpub](http://www.fagbokforlaget.no/offpub)

Publikasjonen er også tilgjengeleg på  
[www.regjeringa.no](http://www.regjeringa.no)

Trykk: 07 Aurskog AS 10/2011

