



Statens vegvesen

Handlingsprogram 2010-2013 [2019] Utkast

18. mai 2009



Foto: Knut Opeide

Oppfølging av St. meld. nr. 16 (2008-2009)
Nasjonal Transportplan 2010-2019.

FORORD

Regjeringen har lagt fram St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* med en historisk satsing på samferdsel. Statens vegvesen får en økning på om lag 40 % fra forrige nasjonale transportplan. Med denne takten i utbyggingene vil vi ha god standard på hele riksvegnettet i løpet av 25 år med dagens vegnormaler og krav. Innsatsen vil merkes i reduserte reisetider, bedre trafiksikkerhet, bedre tilgjengelighet og på mange områder høyere miljøstandarder.

Handlingsprogrammet for Statens vegvesen gjelder for perioden 2010 til 2019, men med hovedfokus på første fireårsperiode. Programmet er etatens gjennomføringsplan for stortingsmeldingen. Målsetninger, føringer og prioriteringer fra meldingen danner grunnlag for utformingen av handlingsprogrammet.



I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan har regjeringen konkretisert hvilke store investeringsprosjekter som planlegges gjennomført i planperioden. I utkastet til handlingsprogram er investeringsplanene på den enkelte riksveggrute ytterligere konkretisert gjennom detaljerte planer for en rekke mindre men svært virkningsfulle tiltak.

Den økte ressursinnsatsen gir store planleggingsutfordringer og utfordringer når det gjelder kontraktsinngåelse og kontraktsoppfølging. Dette er sentralt i handlingsprogrammet. Kostnadene for funksjonskontrakter innen drift- og vedlikehold har økt vesentlig de to siste årene. Dersom kostnadene fortsetter på dette nivået, vil det gi konsekvenser for vedlikeholdet av riksvegnettet. Statens vegvesen vil i 2009 intensivere arbeidet for å vurdere alternative kontraktsformer og kontraktsstrategier med sikte på reduserte kostnader innen både drifts- og vedlikeholdsområdet. At flere dårlige vegstrekninger erstattes med ny veg, teller positivt for utfordringene på vedlikeholdsområdet.

I perioden fra 18. mai til 26. juni vil fylkeskommunene, de store bykommunene og andre få mulighet til å uttale seg til dette utkastet til handlingsprogram. Stortinget behandler meldingen om Nasjonal transportplan, samt Oslopakke 3 den 11. juni 2009. Basert på Stortingets behandling, uttalelser fra fylkeskommuner, kommuner og interesseorganisasjoner og videre kvalitetssikring, vil Statens vegvesen stadfeste handlingsprogrammet 1. oktober 2009.

Statens vegvesen imøteser innspill innen 26. juni 2009.

Terje Moe Gustavsen

Innholdsfortegnelse:

KAPITTEL 1 INNLEDNING OM HANDLINGSPROGRAMMET.....	5
1.1 Investeringer i riksvegnettet	5
1.2 Forfall	6
1.3 Drift og vedlikehold av riksvegnettet	6
1.4 Trafikant og kjøretøy	7
1.5 Sektoransvar	7
1.6 Sekretariat for Nasjonal transportplan	9
1.7 Nasjonale turistveger	9
1.8 Sams vegadministrasjon.....	9
1.9 Strategier for gjennomføring av Nasjonal transportplan	9
1.10 Forskning og utvikling	11
KAPITTEL 2 ØKONOMISKE RAMMER OG ANDRE PLANFORUTSETNINGER.....	12
2.1 Økonomiske rammer	12
2.2 Prisforutsetninger	12
2.3 Trafikkutvikling.....	13
2.4 Plankrav	14
KAPITTEL 3 MÅL OG VIRKNINGER.....	15
3.1 Framkommelighet.....	15
3.2 Trafikksikkerhet	17
3.3 Miljø.....	19
3.4 Universell utforming.....	22
3.5 Samfunnsøkonomisk nytte	22
KAPITTEL 4 TRAFIKANT OG KJØRETØY.....	23
4.1 Tjenester og tilsyn.....	23
4.2 Trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak.....	23
KAPITTEL 5 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGNETTET	28
5.1 Økonomiske rammer	28
5.2 utfordringer	29

5.3	Prioriteringer	30
5.4	Konsekvenser	30
5.5	Miljørelaterte drifts og vedlikeholdsoppgaver	34
KAPITTEL 6 INVESTERINGER I RIKSVEGNETTET		36
6.1	Økonomiske rammer og bindinger	36
6.2	Hovedtrekk og prioriteringer	40
6.3	Programområder	41
6.4	Rassikring	45
6.5	Investeringer i de største byene	45
KAPITTEL 7 PLANLEGGINGSPROGRAM		48
7.1	Planleggingsutfordringer	48
7.2	Videre prosess	49
7.3	Nye krav til planprosesser	49
KAPITTEL 8 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER		50
KAPITTEL 9 INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER (ITS).....		52
9.1	Handlingsplan for ITS.....	52
9.2	Tiltak med ITS i handlingsprogrammet	52

Kapittel 1 INNLEDNING OM HANDLINGSPROGRAMMET

Handlingsprogrammet for Statens vegvesen 2010-2013 (2019) omfatter drift, vedlikehold og investering av alle veger som inngår i riksvegnettet pr. 1.1.2010. Etter forvaltningsreformen vil det utgjøre om lag 10 200 km. I dette vegnettet inngår 17 ferjestrekninger.

I tillegg til å sikre gjennomføring av Nasjonal transportplan, skal handlingsprogrammet være detaljert nok til å danne grunnlag for de årlige budsjettprosessene. Handlingsprogrammet er det viktigste referansepunktet for å følge opp målene i Nasjonal transportplan.

Dette er et utkast til handlingsprogram med fokus på tema som har offentlig interesse. Vi har også gitt en kort omtale av enkelte tema som vil bli behandlet i større bredde i det endelige handlingsprogrammet.

Fredag 15. mai la regjeringen fram kommuneproposisjonen for budsjettåret 2010. Her fremgår at Nasjonale turistveger, som i hovedsak vil ligge på fylkesvegnettet etter forvaltningsreformen, fortsatt skal finansieres over Statens vegvesens budsjett. I utkastet til handlingsprogram har det ikke vært tid til å innarbeide dette. Fram til endelig handlingsprogram skal Statens vegvesen finne plass til disse prosjektene innenfor investeringsrammen.

I St.meld. nr. 17 (2008-2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* er det forutsatt at prosjektprioriteringene innenfor Oslopakke 3 skal skje med utgangspunkt i porteføljestyling. Statens vegvesen legger derfor opp til at detaljeringen av prioriteringene på riksvegnettet skal forelegges styringsgruppen for Oslopakke 3 før de innarbeides i det endelige handlingsprogrammet.

1.1 Investeringer i riksvegnettet

Mill. 2009-kr årlig

	Saldert budsjett 2009 (ekskl. tiltakspakke)	Handlingsprogram 2010-2013	Økning
Investeringer i riksveg inkl statsmidler til rassikring ^{1) 2)}	4 584	7 235	58 pst
Herav:	2 290	4 309	88 pst
Store prosjekt (post 30, 35, 36 og 37)			
Programområder (post 30)	1 039	1 733	67 pst
Rassikring ¹⁾ (post 31)	443	1 000	126 pst

1) I handlingsprogrammet skal 500 mill. kr per år benyttes til fylkesvegnettet

2) Eksklusive OPS

St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* legger opp til en sterk økning i satsingen på store vegprosjekter over hele landet. Utbyggingen vil gi økt fremkommelighet og betydelige besparelser i reisetid. De største besparelsene på 30-35 minutter er på strekningene E6/E136 Oslo – Ålesund, E39 Bergen – Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø – Tromsø og E6 Oslo – Trondheim. Utbyggingen vil redusere flaskehalsen for næringslivet og bidra til å opprettholde bosetningen i distriktene.

I tillegg legges det opp til økt satsing på målrettede tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak. Slike tiltak har ofte god og direkte nytte i forhold til kostnadene. Særlig gir trafiksikkerhetstiltak god effekt pr investert krone.

Bevilgningene til rassikring økes betydelig både på riksveg- og fylkesvegnettet.

1.2 Forfall

Forfallet på riksvegnettet er anslått til om lag 7 mrd. kr. I hovedsak knyttes forfallet til utilstrekkelig vedlikehold av vegdekker, tunneler, bruer, vegutstyr og miljøtiltak. Både raskere utbygging av lengre strekninger og økning i mindre utbedringer vil virke positivt i forhold til å ta igjen forfallet.

Beregning av forfall er beheftet med usikkerhet. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til en utredning for å få en ny vurdering av beregningsmetodikken for vedlikeholdsforfallet i vegsektoren.

1.3 Drift og vedlikehold av riksvegnettet

Mill. 2009-kr årlig

	Saldert budsjett 2009 (ekskl. tiltakspakke)	Handlingsprogram 2010 til 2013	Økning
Drift og vedlikehold	3 739	4 120	10 pst

Driften av vegnettet, sammen med noe av vedlikeholdet, ivaretas gjennom funksjonskontrakter. Dagens kontrakter inngås med løpetid på 5 år. Om lag 20 pst av funksjonskontraktene utløper og fornyes hvert år. Fornyng av asfalt, vegfundament, bruer og tunneler samt andre større oppgaver omtales som tyngre vedlikehold og kjøpes gjennom egne kontrakter.

Gjennom 2008 og 2009 har om lag 40 pst av funksjonskontraktene utløpt og er blitt utlyst på nytt. Prisen på funksjonskontraktene har økt langt utover generell prisstigning. Kostnadsøkningene er med på å svekke den økte innsatsen knyttet til vedlikeholdet som det er lagt opp til i St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019*. Denne problemstillingen gis en nærmere omtale under kapittel 5 om drift og vedlikehold.

Nasjonal transportplan 2010-2019 legger opp til å ta bedre vare på kapitalen som er nedlagt i vegnettet. Intensjonen i stortingsmeldingen er at kvaliteten på driften av riksvegnettet skal opprettholdes, og på enkelte områder forbedres.

Drift prioriteres foran vedlikehold. Vinterdriften prioriteres innenfor driftsområdet. Strekninger med mange og alvorlig ulykker vil bli fulgt opp spesielt nøye.

1.4 Trafikant og kjøretøy

Trafikant- og kjøretøyområdet leverer hoveddelen av sine tjenester gjennom 72 trafikkstasjoner. Her tilbys praktiske og teoretiske førerprøver, samt godkjenning og registrering av kjøretøy. Trafikant- og kjøretøyområdet er en viktig bidragsyter i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er forutsatt at trafikkstasjonsstrukturen opprettholdes.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* skal tilbudene på trafikkstasjonene forbedres. Det er satt mål for ventetider på trafikkstasjonene, både i forhold til bestillingstid for praktiske førerprøver og ventetid for teknisk kontroll i hall av lette og tunge kjøretøyer.

Handlingsprogrammet innebærer en økning på om lag 185 mill. kr for trafikant- og kjøretøyområdet i forhold til bevilgningen i 2009. Området tilføres mer ressurser også for å håndtere en nødvendig utvikling og implementering av nye systemer. Det pågår en intern utredning for å definere dagens situasjon, utfordringer og mulig effektivisering.

Trafikksikkerhetsinnsatsen styrkes fra 2009 til 2010 og trappes videre opp utover i handlingsprogramperioden.

1.5 Sektoransvar

Av hensyn til trafikantene er det viktig å ha en helhetlig tilnærming til vegpolitikken, uavhengig av hvem som er ansvarlig for vegnettet. Sektoransvar innebærer en pådriver- og kompetanserolle. Det fordrer godt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene. Målet er helhetlig utvikling av transportnettet gjennom kunnskapsdeling, dialog og læring. Det er særlig viktig å få de relevante aktørene til å bidra med sine virkemidler i arbeidet for å nå overordnede mål for vegsektoren.

Statens vegvesen har sektoransvar for:

1. Trafikksikkerhet:

- Formalisere og følge opp samarbeidet mellom ulike myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv.
- Koordinere trafikksikkerhetsinnsatsen regionalt og lokalt for å oppfylle etappemålet.
- Inspirere til økt trafikksikkerhetsinnsats.
- Ivareta sekretariatsfunksjonen for fylker som har trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
- Lede arbeidet med å revidere og følge opp Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Planen utarbeides i samarbeid med politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg trafikk. Fylkeskommunene vil trekkes inn i arbeidet.

Fylkeskommunene har ansvar for trafikksikkerheten i eget fylke i h.h.t. Vegtrafikklovens § 40 a.

2. Kollektivtransport:

- Bidra til kompetanseutvikling på og utenfor Statens vegvesens ansvarsområder.
- Være aktiv pådriver for gjennomføring av tiltak.

- Ta hovedansvar for å initiere og koordinere planlegging, bygging og drift mv. av innfartsparkering, knutepunkter og stoppesteder i nært samarbeid med Jernbaneverket og fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet vil sette i gang et arbeid for å styrke og klargjøre dette ansvaret og for å skape en mer helhetlig og samordnet politikk for utvikling av knutepunkt for kollektivtrafikk.

3. Universell utforming:

- Være pådriver i koordineringsarbeidet med universell utforming regionalt.
- Bidra til at hele reisekjeder blir utbedret.
- Ta initiativ til felles prosjekter og tiltakspakker i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommuner og kommuner.

4. Miljø:

- Bidra til samarbeid mellom aktørene og til å utvikle kunnskapsgrunnlag som kan bidra til effektiv og miljøvennlig godstransport i byene.
- Utvikle ny kunnskap og sikre at denne blir gjort kjent i befolkningen, næringslivet og offentlige myndigheter.
- Være en aktiv pådriver overfor lokale og regionale myndigheter for en mer miljøvennlig transport og ta initiativ til samarbeid.
- Utvikle metodikk, verktøy og standarder for miljøhensyn i areal- og transportplanlegging og være en pådriver for at dette tas i bruk.
- Samarbeide aktivt med bilbransjen og godstransportbransjen for å fremme miljøvennlig og effektiv transport.

5. Sykkel:

- Være pådriver og sikre at kunnskap om sykling og sykkeltiltak spres til viktige aktører.
- Drive sykkelbynettverket, et forum for erfaringsoverføring og kunnskapsformidling mellom byer og tettsteder som satser på økt sykkelbruk.
- Arbeide med tiltak for å heve statusen for planlegging av sykkeltiltak.
- Utvikle en generell mal for et sykkelregnskap som byene kan bruke i sin oppfølging.

6. FoU innenfor vegsektoren:

- Ta ansvar for at det finnes kompetansemiljøer.
- Ta ansvar for at det foregår langsiktig kunnskapsutvikling.

7. Intelligente transportsystemer (ITS):

- Statens vegvesen skal være en sentral pådriver i arbeidet med å ta i bruk ITS-løsninger.
- Satse på informasjonsteknologi for å styre trafikken bedre og for å informere trafikantene om gjeldende trafikksituasjon.

8. Statens vegvesen har overordnet ansvar for standardisering gjennom håndbøker, normaler og forskrifter.

1.6 Sekretariat for Nasjonal transportplan

Statens vegvesen er sekretariat for transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan. Transportetatene har et stort ansvar for å involvere alle aktører på en god måte. Samhandlingen med fylkeskommunene skal styrkes.

1.7 Nasjonale turistveger

Statens vegvesen har ansvar for at 18 ulike kjøreruter gjennom det ypperste av norsk natur utvikles til turistattraksjonen – Nasjonale turistveier. Av kommuneproposisjonen for 2010 følger at finansiering av gjenværende prosjekter skal finnes innenfor Statens vegvesens rammer jf. omtale under innledningen til kapittel 1 og kapittel 6.

1.8 Sams vegadministrasjon

I tillegg til det ansvaret Statens vegvesen har for riksvegene, er de statlige regionvegkontorene gjennom veglovens § 10 stilt til disposisjon og underlagt fylkeskommunene for oppfølging av fylkesvegene. For riksveger er regionvegkontorene underlagt Vegdirektoratet. Siden regionvegkontorene tjener både staten og fylkeskommunene, blir dette kalt ”sams vegadministrasjon”. Det gjøres ingen endringer i dette som følge av forvaltningsreformen, og vegadministrasjonen vil bestå som i dag. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* er det pekt på at felles vegadministrasjon for fylkesvegnettet og riksvegnettet vil bidra til kontinuitet i arbeidet.

Begrepet sams vegadministrasjon brukes om hele funksjonen regionvegkontorene har i forhold til den enkelte fylkeskommune, ikke bare hva staten skal dekke av utgifter for fylkeskommunene. Etter § 20 i vegloven, skal fylkeskommunene dekke utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av fylkesveger, herunder også utgiftene til eiendomsinngrep, på fylkesveg.

Gjennom sams vegadministrasjon framgår det av kommuneproposisjonen for 2010 at staten skal dekke utgifter til:

- Vegforvaltning og administrasjon av riks- og fylkesvegnettet
- Byggherrekostnader til drift og vedlikehold.

Det er usikkerhet knyttet til hva de endelige kostnadene for sams vegadministrasjon blir etter forvaltningsreformen som omtalt i kommuneproposisjonen. Vi viser for øvrig til omtale i kapittel 5.

1.9 Strategier for gjennomføring av Nasjonal transportplan

Effektiv gjennomføring av Nasjonal transportplan krever god planlegging av Statens vegvesens ressursbruk. Statens vegvesen vil legge til rette for gode interne prosesser og god samhandling med andre sentrale aktører. Vi vil ta i bruk tilgjengelig kunnskap, men også bidra til ny kunnskap gjennom et omfattende forskningsbasert utviklingsarbeid.

Den store økningen i omsetning er en utfordring for Statens vegvesen. Vi vil jobbe for mer effektiv planlegging etter plan- og bygningsloven og bedre kontraktsstrategier og kontraktsoppfølging.

Byggherrestrategier og kontraktsformer

Statens vegvesen legger vekt på god dialog med rådgivnings- og entreprenørbransjen. Felles forståelse av de utfordringer vi står overfor og utveksling av erfaringer vil gi positive resultater for samfunnet. Statens vegvesen er en stor byggherre innen anleggsbransjen i Norge, og våre kontraktsstrategier er med på å påvirke utviklingen av bransjen. Gode kontrakter må ta utgangspunkt i regelverket for offentlige anskaffelser. Det er likevel rom for vurderinger av kontraktsform, størrelse og innhold ellers. Målet er effektive markeder basert på konkurranse, der entreprenørene leverer riktig kvalitet til riktig pris. Det er viktig å finne den gode avveiningen blant annet for fordeling av risiko som totalt sett gir de laveste kostnadene for samfunnet. Vi ønsker også å legge til rette for kontrakter som fremmer innovasjon og nytenkning, og der det er incitamenter til at entreprenører og rådgivningsselskaper gjør et godt arbeid.

I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan foreslo Statens vegvesen å prøve ut kontrakter der lengre strekninger vurderes i sammenheng, og der både investeringer, vedlikehold og drift inngår. Kontraktene bør dessuten gå over flere år enn det som er vanlig fram til i dag. Dette vil gi entreprenørene bedre forutsigbarhet i forbindelse med tilpasning av utstyr og bemanning. I tillegg kan muligheten for å se investeringer, drift og vedlikehold i sammenheng bidra til bedre utnyttelse av både vedlikeholds- og investeringsmidlene. Statens vegvesen vil i handlingsprogramperioden prøve ut slike kontraktsformer, og det vurderes å bruke en slik kontraktsform for blant annet E6 på Helgeland.

Statens vegvesen vil i handlingsprogramperioden gjøre en nærmere vurdering av behovet for oppfølging av arbeid som gjøres av entreprenørene. Dette vil bli vurdert sammen med kontraktsstrategiene. Målet er å gjøre totale kostnader lavere.

Det vises ellers til omtale i kapittel 5 om behovet for å vurdere andre kontraktsformer som alternativ til dagens funksjonskontrakter knyttet til drift- og vedlikehold.

Rasjonell anleggsdrift

Forutsigbar og rasjonell framdrift i prosjektene er nødvendig for å få lavest mulig kostnader. Beregninger som er gjort både innenfor veg- og jernbanesektoren viser at kostnadene ofte øker med 10 – 15 pst dersom prosjekter må trekkes ut i tid og framdriftsplaner omarbeides. Statens vegvesen vil i de årlige budsjettprosesser utarbeide forslag til budsjett som legger til rette for rasjonell anleggsdrift på alle prosjekter.

Samordning mellom tyngre vedlikehold og programområder

Av hensyn til effektiv ressursbruk vil det bli satset på mer samordning mellom vedlikeholdstiltak og investeringer over programområdet mindre utbedringer. Dette kan være effektivt både for vegholder, som kan samordne ulike tiltak, og for trafikantene, som vil møte færre hindringer som følge av vegarbeid.

Nok midler til planlegging

Kraftig økning i midler til veganlegg krever langt større ressurser til planlegging og mer effektiv planlegging enn i dag. I kapittel 7 har vi omtalt aktuelle tiltak for å styrke planleggingen.

1.10 Forskning og utvikling

Forskning og utvikling er konsentrert til Statens vegvesens kjerneområder og de oppgaver som følger av sektoransvaret. Hovedsatsingene i Statens vegvesens forsknings- og utviklingsvirksomhet styres gjennom etatsprogrammer med en tidsramme på 4–5 år og en gjennomsnittlig økonomisk ramme på ca. 20 mill. kr pr program.

Satsingen på forskning og utvikling i det neste tiåret defineres med utgangspunkt i Nasjonal transportplan. I tillegg gir et økende internasjonalt samarbeid klare føringer for hva som er viktig både bilateralt og multilateralt. I de kommende årene vil hovedtyngden av etatens forskning og utvikling ligge innenfor følgende hovedområder:

- A. Planlegging og utforming
 - Overordnet planlegging
 - Transportanalyse
 - Miljøvennlig transport
 - Næringslivets transport
 - Persontransport og myke trafikanter
 - Universell utforming

- B. Byggherre
 - Drift og vedlikehold
 - Vegteknologi
 - Vegkapital

- C. Kunstbygg
 - Bruer
 - Tunneler

- D. Trafikksikkerhet / Miljø / Intelligente transportsystemer
 - Energiøkonomisering
 - Intelligente transportsystemer og tjenester – ITS
 - Trafikksikkerhet
 - Sikkerhet, trygghet og sårbarhet
 - Miljø generelt og klima spesielt

Det er lagt opp til at FoU-innsatsen vil bli nærmere beskrevet i det endelige handlingsprogrammet for Statens vegvesen.

Kapittel 2 ØKONOMISKE RAMMER OG ANDRE PLANFORUTSETNINGER

2.1 Økonomiske rammer

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* er det lagt til grunn en statlig økonomisk ramme til vegformål på i gjennomsnitt 15 398 mill. 2009-kr pr år. Rammen er fordelt på poster og fordelt mellom fireårsperioden 2010–2013 og seksårsperioden 2014–2019.

Tabell 2.1 viser de årlige statlige økonomiske rammene til vegformål pr post for perioden 2010–2019 før Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

	Mill. 2009-kr				
	NTP 2006–2015	Saldert budsjett 2009	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. 1)	4 485	4 999	5 772	5 772	5 772
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	452	380	427	427	427
Post 30 Riksveginvesteringer (inkl. Post 60 for perioden 2006 – 2015 og bidrag til post 35 Utbygging i Bjørvika)	3 935	4 141	5 917	7 575	6 912
Post 31 Rassikring 2)	339	443	1 000	1 000	1 000
Post 36 E16 over Filefjell			155	177	167
Post 37 E6 vest for Alta			163	65	104
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	0	248	839	604
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	330	412	412	412	412
	9 541	10 375	14 093	16 267	15 398

- 1) Summen inkluderer ikke finansieringen av fylkeskommunal andel av sams vegadministrasjon. Med utgangspunkt i kommuneproposisjonen for 2010 er det antatt at rammene til post 23 skal økes med 537 mill. kr per år i perioden 2010 – 2013. Dette er tatt inn i beløpene til drift- og vedlikehold i kapittel 5.
- 2) Omfatter også midler til framtidig fylkesvegnett.

2.2 Prisforutsetninger

Statens vegvesens forslag til budsjett 2010 og handlingsprogram 2010–2013 (2019) er utarbeidet i 2009-kroner. Tabellene 2.2. og 2.3 viser hvilke indekser som benyttes for omregninger til 2009-kroner. For perioden 2000-2008 er dette faktiske prisindekser (regnskapsindekser) fra SSB. For omregning fra 2008- til 2009-kroner benyttes Finansdepartementets budsjettindekser.

Tabell 2.2: Kostnadsindeks for post 23 og 72

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
2000	100									
2001	103	100								
2002	105,1	102	100							
2003	109,1	105,9	103,8	100						
2004	112,2	108,9	106,8	102,9	100					
2005	117	113,6	111,4	107,3	104,3	100				
2006	122,4	118,9	116,5	112,3	109,1	104,6	100			
2007	129,3	125,5	123,1	118,5	115,2	110,5	105,6	100		
2008	140,8	136,7	134,0	129,1	125,5	120,3	115,0	108,9	100,0	
2009	147,0	142,7	139,9	134,8	131,0	125,6	120,1	113,7	104,4	100,0

Tabell 2.3: Kostnadsindeks for investeringspostene

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
2000	100									
2001	103,1	100								
2002	105,4	102,2	100							
2003	108,8	105,6	103,3	100						
2004	112,9	109,5	107,1	103,7	100					
2005	117,4	113,9	111,4	107,8	104	100				
2006	122,3	118,6	116,1	112,4	108,4	104,2	100			
2007	130	126,1	123,4	119,5	115,2	110,8	106,3	100		
2008	140,7	136,5	133,5	129,3	124,6	119,8	115,0	108,2	100,0	
2009	146,5	142,1	139,0	134,6	129,8	124,8	119,7	112,6	104,1	100

Riktig kompensasjon for prisstigning er en avgjørende faktor for å kunne gjennomføre Nasjonal transportplan som forutsatt. I 2008 økte prisene langt mer enn forutsatt, og langt mer enn den prisøkningen som ble lagt til grunn i budsjettet. Kostnadsindeksene er basert på SSB sine målinger av priser på innsatsfaktorene. Indeksen fanger dermed ikke opp endringer i prising fra entreprenørene. Endring i markedspriser for funksjonskontraktene er nærmere omtalt i kapittel 5.

2.3 Trafikkutvikling

For å utforme transportpolitikken må utgangspunktet være et best mulig bilde av drivkreftene som ligger bak transportetterspørselen og hvordan denne kan ventes å utvikle seg i årene framover. Det er både ønskelig å forutsi en utvikling uten nye tiltak, og å påvirke utviklingen i mer bærekraftig retning.

Prognosene som er lagt til grunn er beheftet med usikkerhet. De er langsiktige og tar ikke opp kortvarige svingninger. I siste del av 2008 kom en kraftig internasjonal økonomisk tilbakegang som øker usikkerheten knyttet til utviklingen i de nærmeste årene. Dette er ikke avspeilet i prognosene for transportutvikling i Nasjonal transportplan. Prognosene i St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er såkalte grunnprognoser som tar utgangspunkt i regjeringens perspektivmelding fra høsten 2008 når det gjelder økonomisk vekst, SSBs befolkningsprognoser, lik relativ prisutvikling mellom transportmidlene og at bundne investeringsprosjekter innen veg og jernbane gjennomføres som forutsatt. Prognosene tar ikke hensyn til alle de nye prosjektene som ligger i Nasjonal transportplan, og heller ikke til bruk av ulike nye tiltak i sektoren.

På landsbasis gir grunnprognosene en årlig vekst i trafikkarbeidet på veg på 1,4 pst for perioden 2010 – 2014.

2.4 Plankrav

Statens vegvesen er avhengig av forutsigbarhet for egen virksomhet, og vi ønsker å opptre forutsigbart. Det er derfor et mål at det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjekter som krever dette når Statens vegvesen sender budsjettforslaget til fylkeskommunene for uttalelse. Det er en forutsetning at reguleringsplaner skal være kvalitetssikret i forhold til gjeldene krav og retningslinjer. Planarbeidet skal være kommet så langt at usikkerheten i prosjektkostnaden ikke overskrider +/- 10 pst.

Kapittel 3 MÅL OG VIRKNINGER

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er å:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

I dette kapittelet gis en samlet oversikt over mål og virkninger av tiltak i perioden 2010-2013. Virkningene er relatert til de mål og strategier som presenteres i St.meld.nr.16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan* og de måleindikatorer som inngår i Statens vegvesens styringssystem. I tillegg vises resultatet av samfunnsøkonomiske analyser av investeringer i store prosjekter.

I utkastet til handlingsprogram har vi begrenset oss til å vise effektene av handlingsprogrammet for noen sentrale indikatorer. Vi vil gi en mer utfyllende presentasjon i det endelige handlingsprogrammet høsten 2009.

3.1 Framkommelighet

Hovedmålet er *bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret*. I St.meld.nr.16 (2008–2009) er det angitt fem etappemål for framkommelighet. Disse gjenspeiler en differensiert transportpolitikk tilpasset utfordringene i de ulike deler av landet. I byene er det spesielt viktig å bedre framkommeligheten for gange, sykkel, kollektivtransport og næringslivets transport for å effektivisere trafikkavviklingen. I øvrige deler av landet er reduserte avstandskostnader viktigst, både for å gi tilknytning til regionale sentra og for at næringslivet lettere skal komme ut til markedene.

Satsingen på utbedring og utbygging er først og fremst knyttet til E39, E6, rv 3, E16 og fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet/Nordvestlandet. Målet er å gi økt vegstandard og dermed kortere reisetider og reduserte avstandskostnader. Dette omfatter bl.a. utbygging til firefelts veg på de trafikkerte riksvegstrekkene E6 Oslo – Lillehammer, E18 Oslo – Kristiansand, E16 Sandvika – Hønefoss og rv 2 Kløfta – Kongsvinger.

Det legges opp til at om lag 140 km riksveg blir utbedret slik at de får gul midtstripe. Dette betyr at lengden riksveg med den dårligste standarden blir redusert fra om lag 1 240 km i dag til 1 100 km i 2013. I hele tiårsperioden får om lag 350 km av riksvegene gul midtstripe.

Det skal ferdigstilles om lag 50 km firefelts veg i perioden 2010-2013. Per 1.1.2014 forventes riksvegnettet å ha om lag 540 km firefelts veg mot 490 km i dag. Det startes utbygging av flere firefeltsveger i perioden 2010–2013, som vil bli åpnet for trafikk i siste seksårsperiode. Totalt i tiårsperioden vil det bli bygget om lag 230 km riksveg med fire felt.

Reduksjonen i reisetid mellom ulike regioner vil bli på mellom 5 og 20 minutter i første fireårsperiode. Reisetidsgevinsten blir størst på strekningene E6/E136 Oslo – Ålesund, E39 Stavanger – Ålesund og E6 Oslo – Trondheim med besparelser på 15-20 minutter. I tiårsperioden blir det besparelser i reisetid på 30 – 35 minutter i snitt på disse strekningene.

Tabell 3.1 Reisetidsgevinster på ulike ruter

Rute	Redusert reisetid i minutter 2010-2013	Redusert reisetid i minutter 2010-2019
E18 Oslo – Kristiansand	8	10
E39 Kristiansand - Stavanger	2	16
E39 Stavanger – Bergen	0	8
E39 Bergen – Ålesund	19	32
E39 Ålesund - Trondheim	6	14
E6 Trondheim – Bodø	9	17
E6 Bodø – Tromsø	8	32
E6 Tromsø – Alta	5	13
E6 Alta – Kirkenes	0	0
E6 Oslo – Trondheim	5	32
E6/rv. 3 Oslo - Trondheim	1	22
E6/E136 Oslo – Ålesund	16	38
E16 Oslo – Bergen	6	15
E16/rv. 7/rv. 52 Oslo - Bergen	4	26
E134 Oslo – Haugesund	3	25
E18 Oslo – Ørje	6	6

Gående og syklende vil få økt framkommelighet. Midlene til gang- og sykkelveger økes mye. Sammenlignet med perioden 2006-2015 er økningen på over 150 pst. Det skal legges til rette for om lag 250 km gang- og sykkelveger i fireårsperioden, inklusive de gang- og sykkelveger som bygges som del av store vegprosjekter. Dette reduserer gjenstående utbyggingsbehov til 850 km i forhold til det som er kartlagt i grunnlagsrapporten for Nasjonal sykkelstrategi. I tiårsperioden skal det legges til rette for om lag 500 km for gange og sykkel. Den økte satsingen på gange og sykkel vil bidra til økt sykkelandel. I St.meld.nr.16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er det et mål om å øke sykkelandelen i Norge fra 5 til 8 pst.

Hastigheten for kollektivtrafikken i rushtiden i de største byregionene er redusert de siste årene. Tiltak på stamrutene for kollektivtrafikk, som for eksempel kollektivfelt og signalprioritering, vil bidra til at denne trenden snus. Slike tiltak sammen med restriksjoner mot biltrafikken vil øke hastigheten for kollektivtransporten.

Det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Den økte satsingen på investeringer i store prosjekter og programområder vil bidra til å nå dette.

I tillegg legges det opp til en betydelig økt satsing på rassikring, som vil øke både tryggheten og påliteligheten for transportene i distrikts-Norge. I underkant av 60 rasutsatte punkter og 9 rasutsatte strekninger vil bli utbedret i perioden 2010-2013. I denne perioden vil om lag 30 km riksveg bli sikret mot ras. I tiårsperioden vil om lag 80 km riksveg bli sikret mot ras. Vesentlig lengre strekninger får nytte av tiltakene fordi hele vegruten får bedre pålitelighet gjennom rassikring på utsatte steder.

3.2 Trafikksikkerhet

Mål for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

I St.meld. nr 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er hovedmålet for trafikksikkerhet at *transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren*. I perioden 2005-2008 var det i gjennomsnitt i underkant av 1200 drepte eller hardt skadde i vegtrafikken hvert år. I St.meld. nr 16 er etappemålet at antall drepte eller hardt skadde maksimalt skal være 775 i 2020. Dette er å anse som en viktig etappe i retning av en ønsket tilstand hvor ingen blir hardt skadd eller drept i vegtrafikken (nullvisjonen).

Jo lavere antall drepte eller hardt skadde, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere forbedring. For at vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet for 2020 bør det relativt sett være størst reduksjon i begynnelsen av tiårsperioden. Statens vegvesen legger til grunn at det som et delmål ikke bør være flere enn 950 drepte eller hardt skadde i 2014.

Det forventes at Statens vegvesens tiltak i planperioden 2010–2013 vil gi om lag 55 – 60 færre drepte eller hardt skadde i år 2014. Av dette gir fysiske tiltak et bidrag med om lag 45 færre drepte eller hardt skadde, hovedsakelig fra større investeringsprosjekter og fra tiltak innenfor programområdet Trafikksikkerhet. I tillegg skal økt kontrollvirksomhet gi et forventet bidrag med mellom 10 og 15 færre drepte eller hardt skadde. Det er betydelig usikkerhet knyttet til disse beregningene.

Statens vegvesens tiltak alene vil langt fra være tilstrekkelig til å sikre at antall drepte eller hardt skadde reduseres til 950 innen 2014. Vi er avhengig av at også en rekke andre aktører bidrar; politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, helsesektoren, frivillige organisasjoner og Jernbaneverket (overføring av gods og personer fra veg til bane). I tillegg er vi avhengig av at trafikkveksten begrenses og at kjøretøyparkens trafikksikkerhetsmessige standard forbedres. Ved årsskiftet 2009/2010 vil det foreligge en ”Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013”. Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvilke tiltak de mest sentrale aktørene vil gjennomføre for å redusere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken.

Tiltak som bidrar til å nå trafikksikkerhetsmålet

Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid vil bli trappet opp. Møteulykker, utforkjøringsulykker og påkjørsler av myke trafikanter står for til sammen 85 pst av alle ulykker med dødelig utgang. Forebygging av disse ulykkestypene skal ha hovedfokus i planperioden.

Tiltak mot møteulykker vil bli gitt særlig høy prioritet, og det vil bli utarbeidet en egen tiltaksplan for å forebygge møteulykker. Foruten ferdigstillelse av 50 km firefelts motorveger, vil det bli bygd midtrekkverk på 100 km riksveg med to eller tre felt hvorav 70 km på eksisterende veg. I tillegg vil det bli etablert forsterket midtoppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller på om lag 200 km riksveg.

Det skal settes i gang et systematisk arbeid for å redusere antall drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker. Målet er at riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere på noe sikt skal få en minstestandard der gjeldende krav i Statens vegvesens håndbøker med hensyn til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master og profilert kantlinje er oppfylt. I

tillegg skal overraskende og farlige kurver utbedres eller skiltes. Nødvendig utbedring av sideterrenget utføres der det ikke er satt opp siderekkerverk.

Til tross for at det over tid har vært en positiv utvikling, har gående og syklende fortsatt en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn de som kjører bil. Statens vegvesen vil prioritere arbeidet med å sikre kryssingspunkter, gjennom etablering av planfrie kryssinger og sikring av gangfelt. Gangfelt på veier med fartsgrense 50 km/t eller høyere vil bli gjennomgått og nødvendige sikringstiltak utført.

Statens vegvesen vil i planperioden fortsette å gjennomføre strakstiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner av eksisterende veier. Fokus vil derimot i større grad dreies over mot tematiske inspeksjoner, f.eks rettet mot utforkjøringsulykker og sikring av gangfelt.

Risikoanalyser og trafiksikkerhetsrevisjon av planer er viktige verktøy for å sikre god sikkerhetsmessig standard på nye vegprosjekter. Statens vegvesen vil trappe opp dette arbeidet i planperioden.

Automatisk fartskontroll (ATK) har god trafiksikkerhetseffekt. Statens vegvesen vil i 2010 fullføre arbeidet med å installere digitalt utstyr i ATK-boksene. Dette vil bidra til en mer effektiv håndtering av ATK-saker. Regjeringen har åpnet for innføring av gjennomsnittsmåling av fart mellom to punkter med automatisk trafikkontroll (streknings-ATK). De første strekningene blir etablert i 2009. Omfanget av streknings-ATK i planperioden 2010-2013 vil bli vurdert, blant annet med utgangspunkt i en evaluering av strekningene som etableres i 2009.

Enkelte trafikantgrupper er overrepresentert i ulykkesstatistikken, og utgjør en fare både for seg selv og for andre. Den trafikantertede virksomheten vil i større grad enn tidligere bli rettet inn mot disse gruppene. Statens vegvesen avslutter i 2010 et fireårig forskningsprosjekt om høyrisikogrupper i vegtrafikken, der det er sett spesielt på unge bilførere, ruspåvirkede førere, motorsyklister, eldre trafikanter og enkelte innvandrergupper. Dette vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for utarbeidelse av målrettede tiltak.

I planperioden 2010-2013 vil det være en særskilt satsing på tiltak mot ungdomsulykker. Ungdom i aldersgruppen 18 – 24 år er involvert i ca 25 pst av dødsulykkene i trafikken, mens de står for ca 7 pst av reisevirksomheten. Dette viser at denne aldersgruppen er spesielt utsatt. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet vil i løpet av første halvår 2009 slutføre arbeidet med en egen tiltaksplan mot ungdomsulykker, som vil vise hvordan det skal jobbes målrettet for å redusere ungdomsulykkene.

Statens vegvesen vil videreføre dagens strategi med å satse på et fåtall større nasjonale trafiksikkerhetskampanjer med en varighet over flere år. Den største satsingen i planperioden 2010–2013 er å gjennomføre en kampanje innenfor temaet fart og fartsrelaterte ulykker. I tillegg planlegges det å bruke ressurser innenfor kampanjetemaene bilbeltebruk, søvnrelaterte ulykker og samspill i trafikken. Kampanjene vil i større grad enn i dag bli samordnet med økt kontrollaktivitet, både fra politiet og Statens vegvesen.

Statens vegvesen vil i perioden 2010–2013 trappe opp ressursbruken til bilbeltekontroller, tekniske kontroller av tunge kjøretøyer og kjøre- og hviletidskontroller. Dette vil gi forbedringer med hensyn til bilbeltebruk, andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses og overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Prioriteringer og tilstandsmål innenfor den trafikanter- og kjøretøyrettede virksomheten er omtalt i kapittel 4.

Det ligger et betydelig trafikksikkerhetspotensial i tiltak som framskynder utviklingen mot en sikrere kjøretøypark. Statens vegvesen vil gå i front gjennom å stille strenge krav til sikkerhet i egne kjøretøyer og i kjøretøyer som leverer varer og tjenester til Statens vegvesen.

Intelligente transportsystemer og –tjenester (ITS) vil i økende grad bidra til redusert antall drepte eller hardt skadde. Statens vegvesens prioriteringer innenfor ITS-området er omtalt i kapittel 9.

3.3 Miljø

Hovedmålet for miljøsatsingen er at *transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet*. Det er seks etappemål under hovedmålet. Etappemålene faller i stor grad sammen med de nasjonale miljømålene som er fastsatt av Stortinget basert på tålegrenseprinsippet.

Miljøet skal bedres gjennom å gjøre det mer attraktivt å bruke miljøvennlige transportformer og ved å stimulere til tiltak som reduserer personbilbruken. Mer av økningen i godstransporten skal overføres fra veg til sjø og bane. I byene skal mer av økningen i personbilbruk overføres til gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er et mål at 8 pst av alle reiser skal være reiser på sykkel og at 80 pst av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. Statens vegvesen skal utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående.

For å få sikre fremtidsrettede transportløsninger i byene, kreves det som det framgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019, en mer helhetlig virkemiddelbruk i byområdene, sterkere politiske krav, mer helhetlige areal- og transportplaner og tiltakspakker. Innsats for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken må økes. Det krever godt samarbeid med fylkeskommuner og byer.

Klima

For klimagassutslipp er målet å bidra til å nå klimamålet for transportsektoren fra St.meld.nr.34 (2006–2007) *Norsk klimapolitikk*, som er en reduksjon på 2,5 - 4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til utslipp i 2020 uten tiltak. Utslipp av CO₂-ekvivalenter må reduseres med 1 - 1,6 millioner tonn i forhold til forventet utslipp i 2014 for å ta en ideell andel av kuttet i første perioden. For å nå klimamålet for transportsektoren trengs omfattende tiltak innenfor hele sektoren og på tvers av forvaltningsgrensene.

Tiltak som bidrar til økt gange og sykkelbruk vil virke positivt på klimamålet. Arbeid rettet mot overholdelse av fartsgrenser og tiltak som gjør det mulig å kjøre med jevn hastighet, fører til lavere utslipp av klimagasser. Mer gods på bane vil gi om lag ti pst mindre godstransport på veg enn vi ville hatt uten den satsingen det er lagt opp til for å få mer gods på bane i Nasjonal transportplan 2010 - 2019. For å bidra til at Norge skal være et foregangsland i arbeidet med å utvikle et marked for mer miljøvennlige biler, vil Statens vegvesen arbeide for å øke kunnskapen hos trafikanter og bilbransje, samt tilby bedre datagrunnlag når det gjelder utslipp og kjøretøyer. I løpet av handlingsprogramperioden vil dette inngå i en nasjonal kampanje for å få til holdningsendringer i forhold til kjøretøy og klima. Statens vegvesen jobber aktivt for å påvirke EU-direktiv for å fremme strengere krav til utslipp fra kjøretøy. Statens vegvesen prioriterer økt kunnskap om klima i FoU-arbeidet. Virkningene av konkrete tiltak i handlingsprogrammet er ikke tilstrekkelige til å nå klimamålet. Foreslått utbedring og

utbygging av vegnettet i planperioden 2010-2013 vil i seg selv gi en liten økning av utslippene av CO₂-ekvivalenter (om lag 0,0074 mill. tonn).

Transnova er opprettet av Samferdselsdepartementet. Enheten er lagt til Statens vegvesen og plassert i Trondheim og skal bidra til å redusere CO₂-utslippene fra transportsektoren i Norge.

Avgifter på innkjøp og bruk av bil, samt kommunenes bruk av virkemidler som parkeringspolitikk, køprising og styring av arealbruken, vil ha stor betydning for å nå målene. Tekniske tiltak som nye drivstofftyper og motorteknologi forventes å kunne få stor effekt.

Det pågår et utredningsarbeid som ledes av SFT ("Klimakur 2020"), der effekten av ulike tiltak og virkemidler innenfor blant annet transportsektoren analyseres. I løpet av 2010 skal stortingsmeldingen om norsk klimapolitikk revideres. Dette vil gi grunnlag for en ny vurdering av tiltak innenfor bl.a. transportsektoren.

Forsuring

Vegtrafikkens utslipp av NO_x reduseres årlig på grunn av utskiftingen i bilparken til biler med katalysator. Overgang til ferjer med gassdrift bidrar ytterligere. Målet om å redusere NO_x-utslippene fra sektoren vil nås.

Lokal luftforurensning og støy

Vegtrafikken er den viktigste årsaken til høye konsentrasjoner av lokal luftforurensning og støy. Luftforurensning fører til hjerte- og karsykdommer. Å være utsatt for mye støy forringer livskvaliteten og kan gi helseplager.

For å bidra til å oppfylle nasjonale mål om lokal luftforurensning og støy er det viktig med tiltak som reduserer biltrafikken i byene, reduserer farten og piggdekkbruken, demper støv fra vegene og skjermer bebyggelsen for støy gjennom fasadeisolering og støyskjermer. Med vegprosjekter, støyskjermer og fasadetiltak vil om lag 500 personer ikke lengre bli utsatt for et innendørs døgnekvivalentnivå over 40 dB. Statens vegvesen forventer å nå målet for innendørs støy i handlingsprogramperioden.

Endringen i støyplageindeks blir imidlertid marginal med disse tiltakene. Dersom det lykkes å utvikle støysvake vegdekker som fungerer under norske forhold vil dette bidra positivt på støyplageindeksen. Forskning på kilderettede støytiltak prioriteres innenfor FoU. Det arbeides også for å differensiere bildekk etter støynivå. Men for å nå målet er det nødvendig med strengere internasjonale støykrav til kjøretøy og bildekk.

Om lag 1 200 personer færre vil bli utsatt for timemiddelkonsentrasjoner over nasjonale mål av NO₂ i handlingsprogramperioden. Målet er at ingen skal utsettes for NO₂ over grenseverdien. I 2009 utarbeides tiltaksutredninger for å innfri grenseverdiene for NO₂ i forurensningsforskriften.

Antall personer som utsettes for timemiddelkonsentrasjoner for svevestøv utover nasjonale mål er beregnet å bli redusert med 3 500 i løpet av handlingsprogramperioden. Støvdemping med salt vil gi positiv effekt og øke tallet, men virkningen kan per i dag ikke beregnes. Grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften forventes overholdt i handlingsprogramperioden ved bruk av miljøfartsgrenser, piggdekkavgifter/-kampanjer, målrettede driftstiltak som renhold og støvdemping og den generelle utskiftningen av kjøretøyparken.

Statens forurensingstilsyn utarbeider nå en handlingsplan som skal vise hvordan de nasjonale målene for lokal luftkvalitet skal nås. Disse er noe mer ambisiøse enn grenseverdiene i forskriften. Statens vegvesen vil følge opp i forhold til riksveg. For å nå målene for NO₂ kan det bli nødvendig å innføre avgifter, parkeringsrestriksjoner, lavutslippssoner eller andre virkemidler som ligger utenfor handlingsprogrammets ramme.

Naturmiljø

Transportanlegg kan medføre store inngrep i og fragmentering av viktige naturområder. Feil skjøtsel og bruk av ikke stedegne planter kan bidra til tap av sårbare arter og til spredning av uønskede arter. Det er et nasjonalt mål å stanse tapet av biologisk mangfold. Viktige økologiske funksjoner skal ivaretas.

Bruk av salt har negativ påvirkning på omgivelsene, men virker positivt og anses nødvendig for trafikksikkerheten. For å redusere miljøskader fra salting utarbeider Statens vegvesen en metode for redusert salting på strekninger som er spesielt sårbare for salt. Målet er at sikkerhet og framkommelighet skal opprettholdes uten uakseptable miljøskader.

Handlingsprogrammet vil omfatte en plan for utbedring av konflikter mellom vegnettet og biologisk mangfold og en tiltaksplan for å bedre vannkvaliteten. I 2010 skal det i tillegg utarbeides handlingsplaner med tiltak for å begrense og bekjempe spredning av fremmede arter.

Utbyggingsprosjekter skal planlegges slik at inngrep i viktige naturområder om mulig unngås og viktige økologiske funksjoner ivaretas. Avbøtende tiltak gjennomføres der det er nødvendig. Om lag 20 pst av registrerte konflikter mellom biologisk mangfold og eksisterende vegnett vil bli utbedret i perioden. Tiltak for å bedre vannkvaliteten vil sikre at kravene i forskrift om rammer for vannforvaltningen overholdes.

Med tiltakene i handlingsprogrammet beregnes det å bli inngrep i eller nærføring til naturreservater på om lag 270 daa i perioden 2010-2013.

Kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord

Det er et mål å redusere inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord. Om lag 3 pst av arealet i Norge er dyrket mark. Nye prosjekter kan være en stor utfordring for jordvernet. Omdisponering av dyrket mark til transportformål må følge en restriktiv linje. Dette gjelder også for å ivareta kulturminner og kulturarv.

Inngrep i og nærføring til viktige kulturminner, kulturmiljøer, kulturlandskap og dyrket jord skal begrenses ved planlegging av utbyggingsprosjekter. Tiltakene i handlingsprogrammet beregnes å føre til at om lag 150 kulturminner og 220 daa kulturmiljøer går tapt eller får redusert kvalitet. Om lag 2 700 daa dyrket jord blir tatt i bruk til transportformål.

Statens egne kulturminner i verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner ivaretas gjennom handlingsprogrammet.

3.4 Universell utforming

Hovedmålet fra St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er at *kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden*. Et universelt utformet transportsystem kan brukes av alle. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming.

Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av infrastruktur i Statens vegvesens regi. Krav om universell utforming av ferjer settes fortløpende ved utlysning av nye anbud.

Det er en økning av midler til programområdet kollektivtransport og universell utforming i handlingsprogrammet. Dette innebærer at om lag 100 kollektivtransportknutepunkter og 1 500 – 2 000 av totalt 6 500 holdeplasser på riksvegnettet vil bli oppgradert til universell utforming i tiårsperioden. I perioden 2010–2013 regner Statens vegvesen med å kunne oppgradere om lag 60 knutepunkter og om lag 800 holdeplasser til universell utforming. Alle nye anlegg som bygges skal være universelt utformet.

Det vil bli utarbeidet en nasjonal reiseplanlegger som blant annet gir kunnskap om tilgjengelighetsforholdene i alle ledd av reisekjeden.

3.5 Samfunnsøkonomisk nytte

Hovedmålet for transportpolitikken er å *tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling*. Samfunnsøkonomiske virkningsberegninger gir et mål på den samfunnsøkonomiske effektiviteten av de tiltak som inngår i handlingsprogrammet. Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke prissatte komponenter, for eksempel er flere av miljøkomponentene ikke prissatte. Den beregnede samfunnsøkonomiske nettoytten av investeringer er den samlede prissatte samfunnsnyten fratrukket kostnadene ved tiltaket.

Reduserte transportkostnader er en viktig del av samfunnsnyten. De store prosjektene gir reduserte transportkostnader med om lag 18 300 mill. kr i perioden 2010–2013. I distriktene blir det beregningsmessig 5 600 mill. kr i sparte transportkostnader. De bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet beregnes å bli redusert med om lag 5 700 mill. kr.

Samlet sett gir vegprosjektene som åpnes i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 beregningsmessig en negativ netto nytte. De store prosjektene gir en negativ nytte på om lag 5 400 mill. kr. Tiltakene innenfor programområdet trafikksikkerhet gir en positiv netto nytte på om lag 3 000 mill. kr. Det er ikke gjort samfunnsøkonomiske analyser innenfor andre programområder.

Analysene viser således at tiltak innenfor programområdet trafikksikkerhet gir stor prissatt nytte, mens store prosjekter generelt sett gir liten nytte i forhold til kostnadene. Dette varierer imidlertid mye med prosjektene. De beregningsmessig mest lønnsomme store prosjektene som åpnes i perioden 2010-2013 er E18 gjennom Vestfold, E39 Stangeland - Sandve, E39 Vågsbotn – Hylkje, E134 Haugalandspakken, rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, E6 Oppdal sentrum, E136 Tresfjordbrua og rv 80 Røvika – Strømsnes.

Kapittel 4 TRAFIKANT OG KJØRETØY

Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede aktiviteter omfatter tre hovedområder:

- Tjenester
- Tilsyn
- Trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak

4.1 Tjenester og tilsyn

En nærmere detaljering av tiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdet vil bli presentert i endelig handlingsprogram.

St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* og vegvesenets mål medfører krav til bestillings- og ventetider på trafikkstasjonene og til trafikksikkerhetsinnsats knyttet til kontroller og kampanjer. Trafikant og kjøretøyområdet styrkes med om lag 140 mill.kr fra 2009 til 2010. I tillegg vil midler til utvikling av Autosys og andre IT-systemer blir økt.

Hovedutfordringen på trafikant- og kjøretøyområdet er å sikre at etaten til enhver tid har medarbeidere med riktig kompetanse. Det er et arbeidsintensivt område, og vi vil i planperioden øke antall medarbeidere som skal jobbe med myndighetsoppgavene.

En viktig forutsetning for en god og effektiv myndighetsutøvelse, er å sørge for et elektronisk tjenestetilbud for de tjenester som ikke krever personlig oppmøte på våre trafikkstasjoner. Dette betyr både en utvidelse og utvikling av etatens elektroniske tjenestetilbud.

Et nytt effektivt sentralt kjøretøyregister, Autosys, er under utvikling, og innføring vil skje mot slutten av perioden. Også andre store IT-støttesystemer vil videreutvikles og bli en effektiv støtte både i forhold til tjenestetilbudet og tilsynsaktiviteten.

4.2 Trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak

”Trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak” omfatter:

- Trafikksikkerhetskampanjer m.m.
- Tiltak for økt mengdetrening
- Tiltak for å realisere intensjonene i føreropplæringen
- Kontroll av bruk av bilbelte
- Utekontroll av tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold)
- Kontroll av kjøre- og hviletid
- Utekontroll av lette kjøretøyer
- Arbeid i ulykkesgrupper/ulykkesanalysegrupper

Statens vegvesens regioner vil til sammen bruke om lag 200 mill. kr til disse aktivitetene i 2009. Det legges opp til en økning til om lag 220 mill. kr i 2010 opp til om lag 270 mill. kr i 2013.

Det er for 2009 bevilget 25 mill. kr til nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Beløpet vil bli økt til 30 mill. kr pr. år i perioden 2010-2013.

Det er beregnet at den foreslåtte opptrappingen av Statens vegvesens kontrollvirksomhet vil gi om lag 10 til 15 færre drepte eller hardt skadde i 2014 sammenliknet med om innsatsnivået i 2009 ble videreført i planperioden 2010-2013. I tillegg forventes Statens vegvesens trafikksikkerhetskampanjer og tiltak knyttet til føreropplæringen å bidra til en ytterligere reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Dette er tiltak der vi mangler et tilstrekkelig faglig grunnlag til å tallfeste virkningen.

4.2.1 Trafikantrettede tiltak

Trafikksikkerhetskampanjer - informasjonsinnsats

Statens vegvesen vil videreføre dagens strategi med å satse på et fåtall større nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med en varighet over flere år. Ved valg av tema er det lagt vekt på at det skal være innenfor områder der en endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi betydelig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Den største satsingen i planperioden 2010-2013 vil være å gjennomføre en kampanje innenfor temaet fart og fartsrelaterte ulykker. Kampanjen igangsettes i 2009 og er planlagt med fire års varighet. I tillegg planlegges det brukt ressurser innenfor kampanjetemaene bilbeltebruk, søvnrelaterte ulykker og samspill mellom syklister og bilister i trafikken.

Statens vegvesens regioner vil innenfor sine ressursrammer prioritere arbeidet med å understøtte de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene blant annet regionale kampanjer innenfor enkelte tema.

For å oppnå størst mulig effekt må kampanjene i større grad enn i dag samordnes med økt kontrollaktivitet. Dette innebærer forsterket samarbeid med politiet og koordinering med Statens vegvesens egen kontrollvirksomhet.

Eldre bilførere har behov for særskilte opplærings- og informasjonstiltak. 65+ kursene har vist seg å være et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppen. I 2008 deltok nær 20 pst av 70-årskullet med førerkort på disse kursene. Statens vegvesen har som mål å øke andelen til 30 pst innen 2014. 65+ kursene vil bli videreutviklet i planperioden. Det vil bli lagt økt vekt på eldre som fotgjengere og på samspillet mellom fotgjengere og kjøretøy. I tillegg vil det bli utviklet et eget e-læringskurs.

Tiltak for økt mengdetrening

Omfattende øvingskjøring før førerprøven virker ulykkesforebyggende. En forutsetning for å få positiv effekt av føreropplæringen er at kandidatene erverver realistisk kjøreefaring i opplæringsperioden. Mye øving over tid særlig etter at grunnopplæringen ved trafikkskolen er over er et viktig element i føreropplæringsmodellen.

Førerprøvekandidatene har i dag i gjennomsnitt øvelseskjørt 100 timer før førerprøven. Statens vegvesen har som mål at antall timer skal økes til minst 140 timer innen 2014.

For å oppnå økt mengdetrening må det stimuleres til et konstruktivt samarbeid mellom elev, trafikkskole og privat ledsager gjennom hele opplæringsperioden. Aktuelle tiltak vil blant

annet være informasjonsmøter for foresatte, informasjon i forbindelse med trafikalt grunnkurs, samarbeid med ungdomsskoler, bruk av internett og SMS, ulike former for premiering og aktiv bruk av media.

Tiltak for å realisere intensjonene i føreropplæringen (Oppfølging av KRAFT-prosjektet)

Gjeldende føreropplæring ble iverksatt i 2005. Implementeringen har vært vanskelig og opplæringen fungerer på flere måter ikke slik den var tenkt. Med dette som bakgrunn ble prosjektet Krafttak for god føreropplæring (KRAFT) igangsatt i 2007. Prosjektet har deltakere fra Statens vegvesen, trafikkskolebransjen og Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Målet med prosjektet er å sikre at den førerkortretta opplæringa skjer etter intensjonene i trafikkopplæringsforskriften og gjeldende læreplaner. Dette gjøres ved å sørge for at:

- grunntanker, progresjon og trinndeling er godt kjent og bevisstgjort
- trafikklærere og medarbeider på trafikantområdet i Statens vegvesen har nødvendig kompetanse
- impliserte parter er motiverte
- innhold og metoder i undervisningen er på høyde med det læreplanene legger opp til

Prosjektet blir avsluttet i år. Tiltakene skal gjennomføres i samarbeid mellom Statens vegvesen, trafikkskolebransjen og høgskoler. Sammen med tilsynet av trafikkskolene, skal disse tiltakene bidra til at føreropplæringen gjennomføres i tråd med forskrift og læreplan.

I alle regionene vil det i planperioden bli gjennomført samlinger med trafikkskolene for å bedre forståelsen av læreplanen og de kravene som gjelder. I tilknytning til dette samarbeidet vil det også bli gjennomført samlinger som omfatter kjøring i bil for å klargjøre mål og standard for god bilkjøring. Observasjon av rene undervisningstimer er det tilsynet som skal ta seg av.

I tillegg legges det opp til sentrale konferanser og samlinger som skal gi informasjon, inspirasjon og skape ettertanke.

Det er et mål at det i 2010 skal gjennomføres tiltak med deltakelse fra 50 pst av trafikklærerne, og at deltakelsen i 2013 skal økes til 80 pst.

4.2.2 Kjøretøyrettede tiltak

Statens vegvesens utekontrollvirksomhet er viktig i trafikksikkerhetsarbeidet. I handlingsprogramperioden skal utekontrollvirksomheten i større grad målrettes. Kontroller skal prioriteres på steder og til tider der trafikksikkerhetsgevinsten forventes å være spesielt høy. Kvalitet skal prioriteres foran kvantitet.

I det følgende gis nærmere omtale av kontrollområder som Statens vegvesen vil fokusere spesielt på i handlingsprogramperioden.

Kontroll av bruk av bilbelte

Statens vegvesens tilstandsundersøkelse fra 2008 viste at 88,3 pst brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk, mens 93,5 pst brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk. Tallene gjelder kun lette

biler og omfatter både førere og passasjerer. Til tross for at det er mindre enn 10 pst som ikke bruker bilbelte, viser analyser av dødsulykker at hele 45 pst av de som omkommer i bil ikke bruker bilbelte. Bruk av bilbelte i forsetet reduserer sjansen for å bli drept eller hardt skadd med 45 pst, mens bruk av bilbelte i baksetet reduserer sjansen for å bli drept eller hardt skadd med 25 pst.

Statens vegvesen har som mål at bilbeltebruken skal økes til 90,5 pst innenfor tettbygd strøk og til 94 pst utenfor tettbygd strøk innen 2014. Dette skal oppnås gjennom økt ressursinnsats til bilbeltekontroller og virdereføring av bilbeltekampanjer.

Generelt vil kvalitet på gjennomføring av kontrollene bli prioritert framfor å gjennomføre et høyest mulig antall kontroller. Kontrollene vil i økende grad bli avholdt på steder og til tider da bilbeltebruken er lav. Dette innebærer blant annet flere kontroller på kveldstid og i helgene, og rettet mot særlig utsatte grupper. I tillegg vil vi prioritere å se bilbeltekontrollene i sammenheng med gjennomføring av kampanjer og kontroll av andre temaer, som for eksempel teknisk utekontroll av lette kjøretøyer.

Utekontroll av tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold)

Statens vegvesens kontroll av tunge kjøretøyer omfatter blant annet kontroll av bremses, vekt, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last. Det er særlig kontroll av bremses som forventes å bidra til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at 80 pst av alle tunge kjøretøyer hadde godkjente bremses i 2008, hvilket er en økning med 5 prosentpoeng sammenliknet med resultatet for 2007. Det er et mål at om lag 10 pst av alle kontroller av tunge kjøretøy skal innebefatte kontroll av bremses. I tillegg til økt omfang av bremsekontroller vil det bli arbeidet målrettet for å øke kvaliteten på kontrollene.

I vintersesongen skal det være fokus på kontroll for å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre.

Hvilke kontrolltema som det for øvrig skal fokuseres på, vil være avhengig av den generelle utviklingen og analyser av problemområder.

Kontroll av kjøre- og hviletid

Statens vegvesen og politiet kontrollerer kjøre- og hviletid langs veg, mens Statens vegvesen også gjennomfører bedriftskontroller. Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å utføre en bestemt mengde kontroller i løpet av et år. Kravet til det antall kontroller den enkelte region må utføre er derfor en absolutt rammebetingelse.

Følgende målsetning legges til grunn i planperioden:

96 pst av sjåførene skal ha godkjent døgnhvile innen 2014

97 pst av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2014

Krav til kontrollvolum fremgår i etterfølgende tabell.

Fordeling av kontrollvolum for handlingsprogramperioden

	2010-2011	2012-2013
På veg	120 000	160 000
I bedrift	240 000	320 000
Sum	360 000	480 000

Utekontroll av lette kjøretøyer

Som en del av målsetningene i St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019*, skal trafikantrettede tiltak overfor høyrisikogrupper og risikoatferd styrkes i planperioden.

Kontroll av lette kjøretøy vil kunne forsterke effekten av både nasjonale og regionale kampanjer. I tillegg vil kontroll av lette kjøretøy til tider og steder hvor ungdom ferdes kunne brukes aktivt i arbeidet med å redusere ungdomsulykkene. Kontrollene bør kombineres med informasjon og andre målrettede trafikksikkerhetsaktiviteter. Å eksempelvis samkjøre tekniske kontroller med for eksempel bilbeltekontroll i ungdomsmiljøene på kveldstid og i helgene vil kunne både gi en forsterkende trafikksikkerhetseffekt og også en effektiviseringsgevinst.

4.2.3 Arbeid i ulykkesgrupper/ulykkesanalysegrupper

I 2005 startet Statens vegvesen et systematisk arbeid med å analysere alle dødsulykker i vegtrafikken. Arbeidet har gitt viktig kunnskap om bakenforliggende årsaker til ulykkene. Økt kunnskap gir bedre grunnlag for å prioritere de riktige tiltakene.

Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med ulykkesanalyser i planperioden 2010-2013. Det vil imidlertid være en fortløpende vurdering av behovet for justeringer. Erfaringene så langt viser at kvaliteten på ulykkesgruppens rapporter er ujevn, og at det begrenser mulighetene for å gjøre gode analyser. Det vil bli gjennomført tiltak for å høyne kvaliteten.

Statens vegvesen vil vektlegge å utnytte kunnskapen som ligger i ulykkesanalysegruppens rapporter bedre. Blant annet vil det bli utviklet systemer for oppfølging av foreslåtte tiltak både regionalt og nasjonalt. Det er utviklet en database som gjør det mulig å gjøre fylkesvise og nasjonale analyser over flere år. Arbeidet med å gjøre særskilte analyser rettet mot spesielle tema (ulykkestyper, kjøretøygrupper osv) har begynt, og mulighetene øker med antall analyserte ulykker. Arbeidet med slike tematiske analyser vil derfor være en sentral anvendelse av datamaterialet.

Kapittel 5 Drift og vedlikehold av riksvegnettet

Drift og vedlikehold omfatter alle aktiviteter som er nødvendige for å planlegge, forvalte, kontrahere og gjennomføre drifts- og vedlikeholdsproduksjon på vegnettet.

Med drift forstås alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at et veganlegg skal fungere best mulig i forhold til trafikantenes daglige bruk. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon osv. Vedlikehold innebærer tiltak for at den fysiske infrastrukturen blir best mulig tatt vare på i forhold til langsiktige mål for bruken av den. Med dette forstås tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler og tekniske anlegg/installasjoner i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Midler til drift og vedlikehold skal dekke utgifter til om lag 10 200 km riksveg, samt tilhørende gang- og sykkelveg.

Riksvegnettet omfatter mye av det høytrafikkerte vegnettet i Norge. I dette vegnettet inngår om lag 450 tunneler med en samlet lengde på ca. 550 km og om lag 350 bruer med brulengder på over 100 meter. Behovet for midler øker på grunn av økt trafikk og større omfang av veganlegg som er spesielt kostnadskrevenende med hensyn på drift og vedlikehold.

I det etterfølgende av kapittel 5 har vi omtalt utfordringer som følger av kostnadsøkninger i markedet og andre forhold som reduserer mulighetene for styrkning av vedlikeholdet. På den annen side vil den økte investeringssatsingen på vegnettet medføre forbedret kvalitet på relativt store deler av riksvegnettet.

5.1 Økonomiske rammer

Etterfølgende tabell viser planleggingsrammen til drift og vedlikehold av riksveger i handlingsprogramperioden 2010-2013.

Tabell 5.1 Mill. 2009-kr.

	2010	2011	2012	2013
Post 23.2.3 og 23.2.4 Drift og vedlikehold	4 120	4 120	4 120	4 120

I handlingsprogramperioden 2010–2013 er det forutsatt brukt gjennomsnittlig 4 120 mill. kr til drift og vedlikehold av riksvegnettet, som er en økning på om lag 400 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2009. Av den årlige rammen er mer enn halvparten bundet i langsiktige kontrakter og forvaltningsoppgaver.

5.2 utfordringer

De siste to årene har vært preget av en kraftig kostnadsøkning for drifts- og vedlikeholdsarbeider, spesielt i tilknytning til funksjonskontraktene. Om lag 20 pst av funksjonskontraktene utlyses hvert år. I 2008 ga den delen av kontraktene som avløste kontrakter fra 2003 en reell kostnadsøkning på 40 pst. Foreløpige analyser tyder på at tendensen vil bli ytterligere forsterket i 2009. Dette medfører at det er behov for å øke avsetningen av midler til funksjonskontrakter i 2010 i forhold til tidligere år. Dersom tilsvarende kostnadsutvikling fortsetter ved nye utlysninger av de resterende funksjonskontraktene, vil det medføre sterkt økte kostnader og bindinger utover i handlingsprogramperioden 2010-2013. Det er dermed svært viktig å arbeide for å redusere kostnadene. I den sammenheng er det nødvendig å vurdere om andre kontraktsformer, eller kontraktsstrategier kan gi reduserte kostnader.

Riksvegnettet preges av et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette medfører økte kostnader til drift, blant annet fordi spor og ujevnheter gjør det vanskeligere å gjennomføre brøyting med god standard. Dårlige grøfter og stikkrenner medfører økt innsats for å få vekk vann fra veien og bidrar til nedbrytning av vegkonstruksjonen og redusert bæreevne. Videre øker sannsynligheten for at det oppstår akutte skader som må utbedres raskt, noe som igjen kan resultere i kortsiktige løsninger og økte kostnader på sikt. Det er nødvendig å få gode langsiktige planer for vedlikeholdet og samordning av tiltak.

Den totale bevilgningen til post 23 skal dekke overordnet ledelse og planlegging, trafikant og kjøretøyområdet, drift og vedlikehold av riksvegnettet, sams vegadministrasjon for både riks- og fylkesveger og forsknings og utviklingsoppgaver i Statens vegvesen. Kostnader til trafikant og kjøretøy, drift og sams vegadministrasjon er i stor grad bundne kostnader. Det er liten frihetsgrad til å foreta nedprioriteringer av slike oppgaver for å tilpasse kostnadsnivået innenfor de årlige budsjetterammer. De fleste oppgaver er pålagte forvaltningsoppgaver, og i tillegg vil redusert innsats her raskt kunne medføre både ineffektiv ressursbruk og redusert trafiksikkerhetsinnsats med økt antall ulykker og uakseptable ventetider på trafikkstasjonene som resultat. Forsknings- og utviklingsoppgaver utgjør en forholdsvis liten andel av de totale oppgavene. Statens vegvesen prioriterer forskning og utviklingsoppgaver på et nøkternt nivå, og det vurderes som lite framtidsrettet med reduksjoner her.

Omfanget av oppgaver som inngår i sams vegadministrasjon vil endres i forbindelse med forvaltningsreformen. I kommuneproposisjonen for 2010 er det lagt opp til at Statens vegvesen skal dekke følgende kostnader:

- Saksbehandling av byggegrenser, avkjørsler, skilt og trafikkregulering
- Registrering i nasjonale databaser
- Vegtrafikksentralene
- Innsamling og behandling av data fra faste installasjoner på vegnettet
- Byggherreoppgaver fram til kontraktsinngåelse (drift og vedlikehold)
- Byggherreoppfølging av inngåtte kontrakter (drift og vedlikehold)

Samferdselsdepartementet har også lagt til grunn at byggherreoppgaver knyttet til drift og vedlikehold av dagens fylkesvegnett dekkes av Statens vegvesen.

Foreløpige anslag tyder på at rammen til drift og vedlikehold ikke gir full kostnadsdekning for disse kostnadene.

5.3 Prioriteringer

Innenfor rammen til drift og vedlikehold har driftsoppgaver som ivaretar trafikksikkerheten høyeste prioritet. Det gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting, strøing er de viktigste oppgavene. Drift av strekninger med mange ulykker vil bli fulgt spesielt opp.

Innen vedlikehold skal tiltak i utgangspunktet prioriteres slik:

- Rette opp skader som kan føre til at vegen blir akutt trafikkfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig.
- Rette opp skader og slitasje som kan få konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Rette opp skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling der tiltakskostnadene kan bli svært store dersom ingenting gjøres.
- Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer framtidig vedlikeholdskostnader slik at nåverdi av vedlikeholdskostnader blir lavere.

Blant tiltakene er vedlikehold av tunneler og bruer prioritert høyest i handlingsprogramperioden. Dette fordi forfallet ofte fører til alvorlige skader som kan gi raske og uforutsigbare konsekvenser. Vedlikehold av vegutstyr av sikkerhetsmessig karakter vil bli prioritert høyt. Det skal legges vekt på å velge miljøvennlige løsninger og løsninger som gir lavest mulige levetidskostnader innenfor de økonomiske rammene som er gitt. Arbeidet med å gjennomføre drifts- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner videreføres. Dersom det anses som samfunnsøkonomisk lønnsomt å samordne flere tiltak langs samme vegstrekning, kan prioriteringsrekkefølgen angitt over fravikes. I en del tilfeller er det ikke mulig å følge prioriteringskriteriene kategorisk.

Satsingen på kollektivtrafikk og universell utforming i Nasjonal transportplan vil bli fulgt opp med forbedret drift og vedlikeholdsinnsetning.

5.4 Konsekvenser

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er det forutsatt økte bevilgninger og innsats innenfor drift og vedlikehold.

Som det framgår av punkt 5.2 har det vært en ekstraordinær kostnadsøkning i 2008 og 2009 ved utlysning av funksjonskontrakter. I tillegg kommer økte kostnader for å ivareta sams vegadministrasjon.

Dette vil medføre redusert innsats spesielt for vedlikeholdet i forhold til den økte innsatsen det var lagt opp til i Nasjonal transportplan. I tillegg kommer økte kostnader til IT-relaterte utviklingskostnader i Statens vegvesen. Rammen til drift og vedlikehold vil dermed ikke være tilstrekkelig til å stanse økningen i forfallet i handlingsprogramperioden 2010-2013, dersom forutsetningene foran ikke kan endres.

Utviklingen i vedlikeholdet og dermed økningen av forfallet i 2011–2013 vil bli sterkt avhengig av den videre kostnadsutviklingen. Dersom de resterende 60 pst av

kontraktporteføljen får tilsvarende prisutvikling som i 2008 og 2009, vil veksten i forfallet bli økende utover i perioden. Dersom vi lykkes med å redusere kostnadene til driften, vil vedlikeholdet kunne styrkes.

Under følger en nærmere omtale av gjennomføringen av drifts- og vedlikeholdsoppgaver i handlingsprogramperioden 2010-2013.

5.4.1 Funksjonskontrakter

Funksjonskontraktene omfatter hovedsakelig alle oppgaver som inngår i den daglige driften av vegnettet, inklusive gang- og sykkelveger. I tillegg inngår noen vedlikeholdsoppgaver. Gjennom funksjonskontraktene bindes om lag 900 mill. kr av den årlige rammen til drift og vedlikehold av riksvegnettet i 2010. Dersom kostnadsøkningene ved nye utlysninger av funksjonskontrakter fortsetter, vil bindingene øke utover i handlingsprogramperioden.

Systemet for oppfølging av funksjonskontraktene er oppdatert slik at det bedre enn før sikrer at det som er bestilt gjennom kontraktene blir levert. Dette skjer gjennom bedre kvalitetsrutiner hos entreprenøren, nye rutiner for de stikkprøvekontroller som Statens vegvesen utfører og et nytt IT-system for løpende oppfølging av kontraksarbeidene som brukes av både byggherren og entreprenøren.

Som følge av den ekstraordinære kostnadsøkningen for funksjonskontrakter i 2008 og 2009, vil det i 2009 bli en intensivering av arbeidet for å kartlegge årsakene, samt et målrettet arbeid for å finne kostnadsreduserende tiltak. Byggherrestrategien for drift og vedlikehold vil bli gjennomgått på nytt. Konkurransetsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene skal evalueres for å kartlegge konsekvensene for pris og kvalitet, om kontraktene bør utformes eller følges opp på en annen måte, og om dagens omfang og måten å konkurransetsette oppgaver på er de riktige. Dette kan blant annet medføre at mer av risikoen for økte kostnader som følge av for eksempel ekstraordinære snømengder etc. blir overført fra entreprenørene til Statens vegvesen. Det vil på bakgrunn av dette bli arbeidet med nye anskaffelsesformer og forbedring av kontraktsmaler og kvalitets- og kontrollsystemer for funksjonskontraktene i perioden 2010-2013.

5.4.2 Øvrig driftskontrakter

Innenfor driften inngås det også elektrokontrakter og andre spesialkontrakter. Dette er kontrakter som i hovedsak benyttes for tunnelutstyr, vegbelysning etc. Det vil bli jobbet videre med utvikling av slike kontrakter der det er nødvendig.

5.4.3 Bruberedskap

Bruberedskap skal sikre at brutte veg- og bruforbindelser blir gjenopprettet på en rask og kostnadseffektiv måte, samt at ressursene ved kriser kan samordnes med samfunnets overordnede behov. Drift av landsdekkende bruberedskap omfatter kostnader knyttet til blant annet lagerhold, logistikk og erstatningskjøp av materiell og utstyr. Det er inngått bindende avtaler med entreprenører, transportører og leverandører, samt andre samarbeidsparter i forbindelse med montering og demontering av utstyr. I tillegg er det utgifter knyttet til å opprettholde og videreutvikle en liten stab av byggeledere i Statens vegvesen med

montasjeerfaring. Det er avsatt om lag 3 mill. kr per år i handlingsprogramperioden til å ivareta landsdekkende drift av bruberedskapen.

Det er i tillegg prioritert midler over post 30 Riksveginvesteringer til innkjøp av nytt reservebrumateriell for om lag 15 mill. kr per år i handlingsprogramperioden. Dette omfatter innkjøp av flere brusett og elementbruer rettet mot høyere beredskap og ny funksjonalitet.

5.4.4 Ivaretagelse av vegkapitalen

Vedlikeholdet har til hensikt å ta vare på vegkapitalen slik at vegene og vegutstyret beholder sin forutsatte levetid og funksjonalitet. Gjennom flere år har det ikke vært ressurser nok til fullt ut å oppnå dette. Det har dermed oppstått et vedlikeholdsetterslep. Ved den siste overordnede vurderingen ble vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet 1.1.2009 anslått til å være om lag 7 mrd. 2009 kr. Det er gitt oppdrag fra Samferdselsdepartementet om at metodikken for beregning av vedlikeholdsetterslepet skal gjennomgås på nytt. Dette vil bli startet opp i løpet av 2009. Framdrift for prosjektet avklares mot Samferdselsdepartementet.

For de viktigste vegelementene fordeler etterslepet per 1.1.2009 seg slik:

Tabell 5.2

Mrd. 2009-kr

Vegobjekt	Vedlikeholdsetterslep på riksvegnettet per 1.1.2009
Vegfundament og dekke	2,1
Drenssystem	0,5
Bru	1,3
Tunnel	1,8
Vegutstyr	1,5
Kai	0,1
G/S-veg (vegfundament og dekke)	0,1
Totalt	7,4

Det er i perioden 2010-2013 lagt til grunn en innsats på om lag 1 mrd. kr i gjennomsnitt per år til vedlikehold av tunneler, vegdekker/vegkropp, vegutstyr, bruer og ferjekaier etc. I tillegg er det prioritert midler over post 30 Riksveginvesteringer til å gjennomføre reparasjonstiltak for å ta igjen deler av etterslepet. Dette gjelder i hovedsak mindre utbedringstiltak (jf. omtale i kapittel 6.3.1). For å tilstrebe best mulig ressursbruk skal det lages samordnede, langsiktige planer for vedlikeholdet som viser prioriteringer for det enkelte år. Samordning skjer både mellom ulike vedlikeholdstiltak og mellom vedlikeholdstiltak og mindre investeringstiltak. Videre skal samordningen håndtere ulike tiltak langs samme vegrute og samordning i tid, herunder for eksempel dreneringstiltak året før dekkelegging.

5.4.5 Tunneler

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 430 mill. kr til vedlikehold av tunneler. En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. I tillegg ble det i årene fra 1985 til 2000 bygd et relativt stort antall lange tunneler med stor mengde teknisk utstyr, herunder høytrafikk tunneler i bymessige strøk og undersjøiske tunneler. Med normale levetider for tunnelutstyr på 10-15 år innebærer dette store og økende kostnader til reparasjoner og vedlikehold i perioden 2010-2013. Innsatsen til vedlikehold av tunneler er

derfor økt med om lag 60-70 mill. kr per år i handlingsprogramperioden 2010-2013 i forhold til nivået i 2009 uten tiltakspakken.

5.4.6 Drenering

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 370 mill. kr til vedlikehold av grøfter, kummer, rør etc. God drenering er avgjørende for vegens bæreevne og vedlikehold av vegkroppen. Manglende drenering er et hovedproblem for vedlikehold av vegene. Dette gjelder spesielt manglende grøfting og utskifting av stikkrenner. Det vil i perioden 2010-2013 være fokus på at nødvendige tiltak for blant annet grøfter, kummer og rør skal ses i sammenheng med asfaltering slik at riktig levetid for vegdekkene kan oppnås.

5.4.7 Vegdekker

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 1,7 mrd. kr til vedlikehold av vegdekker. Vegdekkenes tilstand følges opp gjennom målinger av spor og ujevnheter, og hvordan dette utvikler seg over tid. Registreringer viser at andelen av vegnettet som ligger under etatens minstekrav med hensyn til spor og/eller ujevnheter har økt hvert år siden 2000, og utgjør om lag 30 pst av riksvegnettet. Trafikantene tilbys vegdekker som er mer ujevne og har dypere spor enn det som er samfunnsøkonomisk optimalt. Forskning viser at dype spor reduserer trafikkikkerheten. Økt ujevnheter gir redusert framkommelighet og høyere transportkostnader.

Rammene til drift og vedlikehold sammen med kostnadsøkningen for funksjonskontrakter medfører at det i handlingsprogramperioden 2010-2013 må legges opp til en redusert innsats til vegdekkene i forhold til nivået i 2009 selv uten tiltakspakken. Avsatte midler til vedlikehold av vegdekker reduseres med om lag 150 mill. kr per år i 2010 sammenlignet med 2009. Avsatte midler til vedlikehold av vegdekkene vil reduseres utover i perioden om ikke kostnadsutviklingen for de tiltak som i dag ligger i funksjonskontraktene endres vesentlig. På grunn av alvorlighetsgraden av forfallet på øvrige vegelementer, herunder spesielt tunneler og bruer, er vedlikehold av disse prioritert høyere enn vedlikehold av vegdekkene i handlingsprogramperioden.

5.4.8 Vegutstyr

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 180 mill. kr til vedlikehold av vegutstyr. Vegutstyret omfatter blant annet skilt, rekkverk, oppmerking, murer, belysning, signalanlegg, stabilitetssikring, støyskjermer, rasteplasser, grøntarealer og skråninger. Dette er viktig av hensyn til framkommelighet, trafikkikkerhet og miljø. I dag er det synlige forfallet av vegutstyret i størst grad knyttet til skilt, rekkverk og støyskjermer. Rammen til drift og vedlikehold medfører at innsatsnivået i handlingsprogramperioden vil bli på samme nivå i 2009.

5.4.9 Bruer

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 630 mill. kr til vedlikehold av bruer. Tilstanden til bruene er forverret de siste 10 årene. Antall bruer med registrerte skader og behov for større reparasjoner har økt betydelig. Dette viser at det er behov for å øke

innsatsen til tyngre vedlikehold. Mange av bruene ble bygget på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en alder hvor de erfaringsmessig krever mer omfattende vedlikehold for å opprettholde bæreevne og trafikksikkerhet. Store deler av midlene til vedlikehold av bruer må benyttes til akutte tiltak, noe som gir redusert mulighet for å sette i gang forbyggende tiltak i så stor grad som ønskelig i perioden 2010-2013.

Innsatsnivået til vedlikehold av bruene vil i handlingsprogramperioden bli på om lag samme nivå som i 2009 uten tiltakspakken.

5.4.10 Drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner

Det er i handlingsprogramperioden 2010-2013 prioritert om lag 250 mill. kr til drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Dette omfatter strakstiltak etter fullstendige trafikksikkerhetsinspeksjoner, men også strakstiltak etter tematiske inspeksjoner rettet mot f.eks utforkjøringsulykker, gangfelt, sykkelveger og skiltfornyning.

5.5 Miljørelaterte drifts og vedlikeholdsoppgaver

5.5.1 Biologisk mangfold

Statens vegvesen har gjennomført kartlegging av konflikter mellom eksisterende veg og biologisk mangfold langs eksisterende stamvegnett. Kartleggingen vil bli oppdatert i 2013. Det skal gjennomføres tiltak innenfor drift og vedlikehold i 2010-2013 for å utbedre slike konflikter. Kostnadene for disse tiltakene er beregnet til om lag 45 mill. kr i perioden.

5.5.2 Fremmede og skadelige arter

Statens vegvesen utarbeider en handlingsplan mot fremmede arter, som en oppfølging av ”Tverrsektoriell nasjonal strategi og tiltak mot fremmede skadelige arter”. Det vil i 2010 bli utarbeidet regionale handlingsplaner, som vil bli fulgt opp i perioden 2010-2013.

5.5.3 Vannforvaltning

Forskrift om rammer for vannforvaltningen omfatter krav til kartlegging av vannkvalitet, utarbeidelse av tiltaksprogrammer og gjennomføring av tiltak. Vannregionmyndighetene har et hovedansvar for koordinering av de tiltaksansvarlige slik at de samfunnsmessig mest gunstige tiltakene blir gjennomført. Statens vegvesen har ansvar for planlegging/utredning og gjennomføring av tiltak innenfor sitt ansvarsområde. 20 pst av vannforekomstene er kartlagt. For disse forekomstene er det utarbeidet tiltaksprogrammer og forvaltningsplaner som skal vedtas i løpet av 2009, og det skal gjennomføres tiltak i løpet av 2011. Kartleggingen skal utvides for de resterende 80 pst av vannforekomstene i perioden 2010-2013, og tiltak skal gjennomføres i løpet av 2017. Kostnadene til tiltak innenfor drift og vedlikehold er beregnet til om lag 20 mill. kr i perioden 2010-2013.

5.5.4 Vernede veger

Verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner omfatter både objekter i statlig eie og objekter som eies av andre. Om lag halvparten av objektene er i drift. De som staten eier, er

eller vil bli fredet. En del av disse vil overføres til fylkeskommunene etter forvaltningsreformen (enkelte nåværende riksveger). Ansvar for de statlige objektene som ikke er i drift vil ligge hos Statens vegvesen også etter forvaltningsreformen. Det utarbeides forvaltningsplaner for alle objekter, som vil bli fulgt opp med tiltak innenfor drift og vedlikehold. Kostnadene til tiltak på det vegnettet som ikke er i drift, er beregnet til om lag 40 mill. kr i perioden 2010-2013.

5.5.5 Støyplage

Det er et nasjonalt mål at støyplagen skal reduseres med 10 pst i 2020 i forhold til i 1999. Dette er en stor utfordring. Statens vegvesen avsluttet etatsprosjektet ”miljøvennlige vegdekker” i 2008, og det vurderes nå hvordan resultatene fra prosjektet skal brukes videre. For å bidra til at støy fra kjøretøyer og bildekk reduseres, har Vegdirektoratet forsterket den internasjonale innsatsen knyttet til støykrav til kjøretøyer og bildekk. Det arbeides også videre med å klassifisere ulike typer bildekk etter hvilket støynivå de har på norske vegdekker. Et nytt direktiv legger til rette for å innføre nasjonale incentiver for å vri markedet over til dekk med lav rullestand og støy.

5.5.6 Lokal luftforurensing

Utsatte kommuner og Statens vegvesen gjennomfører årlig tiltak mot svevestøv for å innfri grenseverdien i forurensningsforskriften om begrenning av forurensning, som gjelder fra 2005. De viktigste tiltakene er støvdemping med magnesiumklorid, miljøfarts-grense 60 km/t i Oslo og piggdekkgebyr. Det skal gjennomføres tiltak mot svevestøv også i perioden 2010-2013. I tillegg utarbeides det tiltaksutredninger for NO₂ i 2009, som skal vise hvilke tiltak som skal gjennomføres for å innfri grenseverdiene som gjelder fra 2010. Det er utarbeidet et forslag til lavutslippssoner som ligger til behandling i Samferdselsdepartementet. Tiltaket åpner for at bykommuner med overskridelser av nasjonale mål kan innføre en avgift for tunge biler som skal trafikkere sentrumssonen. Dette vil bidra til å redusere nivåene av NO₂. For å oppnå de nasjonale målene for luftkvalitet er det nødvendig å utvikle og gjennomføre ytterligere tiltak utover det som er nevnt over. SFT utarbeider et forslag til handlingsplan mot lokal luftforurensning, som vil bli fulgt opp langs riksveg.

Kapittel 6 Investeringer i riksvegnettet

6.1 Økonomiske rammer og bindinger

6.1.1 Statlige midler

Tabell 6.1 viser rammene til investeringer på riksvegnettet i perioden 2010-2019, slik det er foreslått i St.meld. nr. 16 (2008-2009). Statlige midler til tiltak på den delen av dagens øvrige riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveger fra 2010, vil i hovedsak bli finansiert gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene. Nasjonal transportplan omfatter imidlertid enkelte statlige tilskudd til investeringer på fylkesvegnettet. Dette gjelder post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene og halvparten av post 31 Rassikring. Disse midlene er ikke tatt med i etterfølgende tabeller over investeringer på riksvegnettet.

Tabell 6.1 Rammer til investeringer på riksvegnettet i perioden 2010-2019

	mill. 2009-kr		
	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹⁾	1 710	2 560	4 270
Post 30 Riksveginvesteringer	23 560	45 450	69 010
- Store prosjekt	15 860	31 150	47 010
- Programområder	6 930	13 150	20 080
- Ikke rutefordelte midler (etatsutgifter, FoU m.m.)	770	1 150	1 920
Post 31 Rassikring ²⁾	2 000	3 000	5 000
Post 35 Utbygging i Bjørvika ³⁾	110		110
Post 36 E16 over Filefjell	620	1 060	1 680
Post 37 E6 vest for Alta	650	390	1 040
Sum riksveginvesteringer	28 650	52 460	81 110

1) Vederlag til OPS-prosjekter omfatter også drift og vedlikehold av vegprosjektene i perioden.

2) Gjelder den delen av post 31 som er forutsatt brukt på riksvegnettet (50 pst).

3) Gjelder den delen av post 35 som er forutsatt finansiert innenfor NTP-rammen.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter omfatter forutsatt statlig andel av kontraktfestede vederlag i forbindelse med gjennomføringen av de tre OPS-prosjektene E39 Klett – Bårdhaug i Sør-Trøndelag, E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder og E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder. OPS-selskapene får betalt for en totalleveranse av veg, inkl. drift og vedlikehold.

Post 30 Riksveginvesteringer

Tabell 6.2 viser den rutevise fordelingen av de økonomiske rammene til post 30 Riksveginvesteringer, slik det er foreslått i St.meld. nr. 16 (2008-2009).

Tabell 6.2 Post 30 Riksveginvesteringer – rutevis fordeling av økonomiske rammer

mill. 2009-kr			
Rute	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Korridor 1			
1) E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	400	120	520
Korridor 2			
2a) E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	1 970	780	2 750
2b) Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hønefoss med tilknytninger	680	2 530	3 210
Korridor 3			
3) E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger ¹⁾	2 490	8 270	10 760
Korridor 4			
4a) E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	3 390	5 890	9 280
4b) E39 Ålesund – Trondheim	560	1 250	1 810
4c) Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss	570	350	920
Korridor 5			
5a) E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	1 140	2 700	3 840
5b) Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug	680	940	1 620
5c) E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger ²⁾	1 100	2 910	4 010
Korridor 6			
6a) E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	4 700	7 330	12 030
6b) Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	430	990	1 420
6c) Rv 15 Otta – Måløy	520	400	920
6d) E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	510	1 020	1 530
6e) Rv 70 Oppdal – Kristiansund	330	170	500
Korridor 7			
7) E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	1 630	3 860	5 490
Korridor 8			
8a) E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	880	2 480	3 360
8b) E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger ³⁾	810	2 310	3 120
Ikke rutefordelte midler (felles etatsutgifter, FoU m.m.)	770	1 150	1 920
Sum post 30 Riksveginvesteringer	23 560	45 450	69 010

- 1) Omfatter ikke bidrag til post 35 Utbygging i Bjørvika
- 2) Omfatter ikke post 36 E16 over Filefjell
- 3) Omfatter ikke post 37 E6 vest for Alta

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det også fastsatt hvor stor del av de økonomiske rammene til den enkelte rute som skal benyttes til tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, planlegging og grunnverv. Dette framgår av tabell 6.3.

Tabell 6.3 Post 30 Riksveginvesteringer – rutevis fordeling av økonomiske rammer til programområdene

mill. 2009-kr			
Rute	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Korridor 1			
1) E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	130	120	250
Korridor 2			
2a) E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	150	300	450
2b) Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta og rv 35 Jessheim – Hønefoss med tilknytninger	320	650	970
Korridor 3			
3) E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	820	1780	2 600
Korridor 4			
4a) E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	720	1 370	2 090
4b) E39 Ålesund – Trondheim	240	390	630
4c) Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss	150	250	400
Korridor 5			
5a) E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	420	890	1 310
5b) Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug	230	340	570
5c) E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	420	880	1 300
Korridor 6			
6a) E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	1 250	2 000	3 550
6b) Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	210	390	600
6c) Rv 15 Otta – Måløy	250	400	650
6d) E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	220	420	640
6e) Rv 70 Oppdal – Kristiansund	100	170	270
Korridor 7			
7) E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	550	1 140	1 690
Korridor 8			
8a) E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	420	870	1 290
8b) E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	330	490	820
Sum programområder post 30	6 930	13 150	20 080

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det i tillegg gitt føringer for hvordan den samlede rammen til programområdene skal fordeles på ulike tiltakstyper. Dette er vist i tabell 6.4. Det er likevel lagt til grunn at den endelige detaljeringen skal skje gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for perioden, på grunnlag av de føringer som gis i stortingsmeldingen. Det er derfor åpnet for endringer, men hovedprioriteringene forutsettes å stå fast.

Tabell 6.4 Post 30 Riksveginvesteringer – forutsatt fordeling av totalrammene til programområdene

mill. 2009-kr			
Programområder	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Mindre utbedringer	1 240	1 660	2 900
Gang- og sykkelveger	1 100	1 800	2 900
Trafikksikkerhetstiltak	2 480	6 000	8 480
Miljø- og servicetiltak	430	720	1 150
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	700	1 070	1 770
Planlegging, grunnerverv mv	900	1 900	2 800
Sum programområder post 30	6 930	13 150	20 080

Post 31 Rassikring

Tabell 6.5 viser den rutevise fordelingen av de økonomiske rammene til riksveger innenfor post 31 Rassikring slik det er foreslått i St.meld. nr. 16 (2008-2009).

Tabell 6.5 Post 31 Rassikring – rutevis fordeling av økonomiske rammer til riksvegnettet

Rute	mill.2009-kr		
	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Korridor 4			
4a) E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	480	140	620
4c) Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss	200	490	690
Korridor 5			
5b) Rv 7 Hønefoss – Brimnes og rv 52 Gol – Borlaug	20	50	70
5c) E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	150	310	460
Korridor 6			
6c) Rv 15 Otta – Måløy	100	130	230
6d) E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	160	140	300
6e) Rv 70 Oppdal – Kristiansund	400	200	600
Korridor 7			
7) E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	100	120	220
Korridor 8			
8a) E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	370	350	720
8b) E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	20	1 070	1 090
Sum riksvegmidler innenfor post 31 Rassikring	2 000	3 000	5 000

6.1.2 Annen finansiering

Annen finansiering omfatter bompenger, forskudd og tilskudd. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det regnet med om lag 60 mrd. kr i annen finansiering til investeringer på riksvegnettet i perioden 2010-2019, i hovedsak bompenger. Gjennom detaljeringen av handlingsprogrammet er anslaget for annen finansiering økt til i størrelsesorden 65 mrd. kr, hvorav nærmere 30 mrd. kr i første fireårsperiode.

Bompengeprosjekter skal være basert på lokalpolitisk tilslutning og vedtas av Stortinget. I St.meld. nr. 16 er det lagt til grunn bompengefinansiering av mange prosjekter der dette foreløpig ikke har lokalpolitisk forankring. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til forutsatte bompengebidrag for flere av prosjektene.

6.1.3 Bindinger

Bindinger er definert som den delen av den økonomiske rammen som er nødvendig for å ferdigstille prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt til grunn at i størrelsesorden 10 mrd. kr av de statlige midlene vil gå til fullføring av igangsatte prosjekter, i all hovedsak i første fireårsperiode.

6.2 Hovedtrekk og prioriteringer

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) legges det opp til en vesentlig økt satsing på riksveginvesteringer. Rammene for fireårsperioden 2010-2013 er økt med om lag 50 pst sammenlignet med rammene for Nasjonal transportplan 2006-2015. I siste seksårsperiode er det lagt opp til ytterligere rammeøkninger. For hele tiårsperioden 2010-2019 er økningen på om lag 70 pst sammenlignet med Nasjonal transportplan 2006-2015. For programområdene er økningen hele 180 pst. Men også for store prosjekter er økningen vesentlig. I tillegg er det forutsatt en vesentlig økning av rassikringsinnsatsen.

Alle store prosjekter som prioriteres i planperioden, er omtalt i St.meld. nr. 16. For tiårsperioden samlet kan prioriteringene grovt oppsummeres som følger:

- Utbedring/utbygging av eksisterende veg, for eksempel E39 Kyststamvegen, E6 i Nord-Norge, E16 over Filefjell og andre fjelloverganger i Sør-Norge (om lag 50 pst av den statlige rammen). For å bidra til mer effektiv og helhetlig utbygging er det opprettet egne budsjettposter for E16 over Filefjell og E6 vest for Alta.
- Utbygging til firefelts veg med midtrekkverk på høytrafikkerte riksvegstrekkninger, særlig E18 Oslo - Kristiansand, E6 Oslo – Lillehammer, E16 Sandvika – Hønefoss og rv 2 Kløfta – Kongsvinger (om lag 30 pst av den statlige rammen).
- Byprosjekter i forbindelse med bompengepakker for de største byene, for eksempel E39 Eiganestunnelen, E6 Nidelv bru – Grillstad, E18 Bjørvikaprojektet, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og adkomster til terminaler i Oslo (om lag 10 pst av den statlige rammen).
- Nye vegforbindelser eller store innkortingstiltak, for eksempel E6 Bru over Rombaken, rv13 Hardangerbrua, E39 Kvivsvegen, E136 Tresfjordbrua, rv 7 Sokna – Ørgenvika og E134 Gvammen – Århus (omlag 10 pst av den statlige rammen).

For annen finansiering er profilen annerledes. I forbindelse med bygging av firefelts veger, byprosjekter og nye vegforbindelser er det lagt til grunn en gjennomsnittlig bompengandel på omlag 60 pst. Utbygging og utbedring av eksisterende veg har vesentlig lavere bompengandel, omlag 30 pst. Det er lagt opp til å utnytte en stor del av det bompengepotensialet som finnes, forutsatt at det er lokalpolitisk vilje til dette. Det innebærer en høy bompengandel der potensialet er størst.

Innenfor programområdene er trafikksikkerhetstiltak gitt særlig høy prioritet, med vekt på tiltak som hindrer de alvorligste ulykkene; møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter. Bygging av midtrekkverk, etablering av merket sperreområde/midtmarkering og tiltak i kurver og sideterreng er viktige tiltak for å unngå slike ulykker.

Som omtalt i kapittel 1 har det ikke vært tid til å innarbeide forutsatte prioriteringer av Nasjonale turistveger innenfor rammene til riksveginvesteringer. Innenfor programområdene gjenstår dessuten detaljeringen av foreslåtte rammer til Oslopakke 3. Dette vil bli innarbeidet i det endelige handlingsprogrammet.

6.3 Programområder

Programområdene tilsvarer det som tidligere ble kalt mindre investeringstiltak og er samleposter for målrettede investeringstiltak på utvalgte områder. Dette omfatter mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, planlegging og grunnerverv.

På grunnlag av de føringer som er gitt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), har Statens vegvesen arbeidet med å konkretisere prioriteringene innenfor de ulike programområdene. Det er lagt hovedvekt på å konkretisere prioriteringene innenfor rammene for fireårsperioden 2010-2013. Prioriteringene vil imidlertid bli nærmere vurdert og kvalitetssikret fram til endelig handlingsprogram skal foreligge i løpet av 2009.

I det etterfølgende er det gitt en overordnet omtale av foreslåtte prioriteringer innenfor de ulike programområdene i perioden 2010-2013. For detaljerte oversikter over prioriteringene innenfor den enkelte rute vises det til ruteomtalen i vedlegget.

6.3.1 Mindre utbedringer

Mindre utbedringer er som regel mindre tiltak på eksisterende veg for å løse spesielle utfordringer, ofte i forhold til den tekniske tilstand på vegen. Det er foreslått om lag 1 280 mill. kr i statlige midler til mindre utbedringer i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 210 mill. kr i annen finansiering. Fordelingen på ulike tiltakstyper er vist i tabell 6.6.

Tabell 6.6 Mindre utbedringer – fordeling på tiltakstyper

Tiltakstype	2010-2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Forsterkning av veg	230	10	240
Tiltak i tunneler	490	120	610
Rehabilitering av bruer	140	50	180
Rehabilitering av vegutstyr, miljø m.m.	10	20	30
Rassikring	30		40
Breddeutvidelse	100		60
Ferjekaier	100		100
Annet ¹⁾	180	10	190
Sum	1 280	210	1 450

mill. 2009-kr

1) For eksempel utbedring av flaskehals, utvidelse av bruer, bygging av kjettingplasser for tungtrafikken m.m.

På grunn av mange år med lavere bevilgninger til vedlikehold enn det faktiske behovet tilsier, er det akkumulert et vedlikeholdsmessig etterslep på vegnettet. Dette forfallet omfatter bl.a. svikt og mangler ved vegkropp, drenering, bruer, tunneler og vegutstyr. Foreløpige beregninger og anslag tilsier at kostnaden for å ta igjen dette vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet er i størrelsesorden 7 mrd. kr.

Over halvparten av rammen til programområdet mindre utbedringer er derfor rettet inn mot å ta igjen deler av dette forfallet. Videre er det satt av midler til tunnelsikring for å tilfredsstille

EU-krav til sikkerhet i tunneler på TERN-vegnettet. I tillegg er det satt av midler til breddeutvidelser, nye ferjekaier og rassikring m.m.

6.3.2 Gang- og sykkelveger

Det er foreslått om lag 1 100 mill. kr i statlige midler til tiltak for gående og syklende i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 320 mill. kr i annen finansiering. Programområdet omfatter tiltak for utbygging av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder (om lag 30 pst) og utbygging av strekninger knyttet til skoleveg (om lag 50 pst). I tillegg omfatter programområdet tiltak i etterkant av gang- og sykkelveginspeksjoner og andre tiltak for å legge til rette for gående og syklende m.m. Sykkelveginspeksjoner er en systematisk gjennomgang av eksisterende sykkelveganlegg for å identifisere mangler og problemer. Fordelingen på ulike tiltakstyper er vist i tabell 6.7.

Tabell 6.7 Gang- og sykkelveger – fordeling på tiltakstyper

Tiltakstype	mill. 2009-kr		
	2010-2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Sammenhengende hovednett i by/tettsted	310	220	530
Tilrettelegging skoleveg	580	50	630
Tiltak etter sykkelveginspeksjoner	70	40	110
Annet ¹⁾	140	10	150
Sum	1 100	320	1 420

1) Ulike tiltak som ikke er direkte knyttet til skoleveg eller sammenhengende nett i byer og tettsteder.

I tillegg til det som oppnås innenfor programområdet, kommer tilrettelegging for gående og syklende i forbindelse med store prosjekter. Til sammen vil om lag 250 km riksveg bli tilrettelagt for gående og syklende i første fireårsperiode. I tillegg vil det bli gjennomført tiltak i etterkant av sykkelveginspeksjoner på om lag 250 km eksisterende gang- og sykkelanlegg langs riksvegnettet.

6.3.4 Trafikksikkerhetstiltak

Det er foreslått om lag 2 480 mill. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 280 mill. kr i annen finansiering. Tiltak for å hindre møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter er gitt høyest prioritet som følge av at det er disse ulykkestypene som har de alvorligste konsekvensene.

De viktigste tiltakstypene er etablering av midtrekkverk på to- og trefelts veger (oftest kombinert med nødvendig breddeøkning) samt etablering av merket sperreområde/midtmarkering. Tiltak innrettet for å skape et sideterreng som reduserer konsekvensene ved utforkjøring er et annet satsingsområde. Fordelingen på ulike tiltakstyper er vist i tabell 6.8.

Tabell 6.8 Trafikksikkerhetstiltak – fordeling på tiltakstyper

mill. 2009-kr

Tiltakstype	2010-2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Midtrekkverk	650	40	690
Merket sperreområde/midtmarkering	230		230
Tiltak mot utforkjøring	500	80	580
Annet ¹⁾	1100	160	1 260
Sum	2 480	280	2 760

1) For eksempel utbedring av ulykkespunkter, kryssombygging, etablering av veglyss m.m.

Til sammen vil det bli bygd om lag 100 km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger i første fireårsperiode. I tillegg vil det bli etablert merket sperreområde/midtmarkering på om lag 340 km riksveg. Videre vil det bli gjennomført tiltak mot utforkjøring på om lag 370 km riksveg.

6.3.5 Miljø- og servicetiltak

Det er foreslått om lag 430 mill. kr i statlige midler til miljø- og servicetiltak i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i annen finansiering. Nesten halvparten av midlene er forutsatt benyttet til støyskjermingstiltak. Til sammen vil det bli gjennomført støyskjermingstiltak for i størrelsesorden 500 boliger i første fireårsperiode.

I tillegg er det satt av midler til å følge opp Statens vegvesens forpliktelser i forhold til EUs vanndirektiv og ivaretagelse av biologisk mangfold. Videre er det prioritert midler til bygging av miljøgateprosjekter.

Et nytt satsingsområde er bygging av hvileplasser for tungtrafikken, slik at de får bedre mulighet til sikker og komfortabel avvikling av hvile i henhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det antas at om lag 20 hvileplasser vil bli bygd eller oppgradert i første fireårsperiode. I tillegg til utvikling av offentlige hvileplasser er det aktuelt med tilskudd til private for å sikre et bedre servicetilbud til en lavere kostnad for samfunnet.

Fordelingen på ulike tiltakstyper er vist i tabell 6.9.

Tabell 6.9 Miljø- og servicetiltak – fordeling på tiltakstyper

mill. 2009-kr

Tiltakstype	2010-2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Støytiltak	190	40	230
Tiltak for ivaretagelse av biologisk mangfold	50		50
Tiltak for oppfølging av EU's vanndirektiv	60	10	70
Miljøgater	10	30	40
Hvileplasser for tungtransport	90		90
Annet ¹⁾	30	20	50
Sum	430	100	530

1) For eksempel etablering av rasteplasser.

6.3.6 Kollektivtransport og universell utforming

Det er foreslått om lag 700 mill. kr i statlige midler til kollektivtransport og universell utforming i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 300 mill. kr i annen finansiering.

Tilgjengelighet for alle i kollektivtransporten er et satsingsområde i St.meld. nr. 16 (2008-2009). En vesentlig andel av programområdet er derfor rettet mot oppgradering av eksisterende holdeplasser og knutepunkter slik at de blir universelt utformet (omlag 60 pst). Prioriteringene i første fireårsperiode vil føre til at anslagsvis 800 holdeplasser og 60 knutepunkter blir oppgradert. I tillegg er det prioritert utbygging av kollektivfelt langs eksisterende riksveger. Om lag 12 km kollektivfelt vil bli bygd, hovedsaklig langs innfartsårene til Oslo.

Fordelingen på ulike tiltakstyper er vist i tabell 6.10.

Tabell 6.10 Kollektivtransport og universell utforming – fordeling på tiltakstyper

Tiltakstype	2010-2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Oppgradering av holdeplasser	200	30	230
Oppgradering av knutepunkter	150	70	220
Kollektivfelt	180	170	350
Annet ¹⁾	170	30	200
Sum	700	300	1 000

mill. 2009-kr

1) For eksempel innfartsparkering, ulike framkommelighetstiltak, informasjonssystemer m.m.

6.3.7 Planlegging

Det er foreslått om lag 900 mill. kr i statlige midler til planlegging i første fireårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn om lag 120 mill. kr i annen finansiering. Midlene skal sikre at det er ressurser nok til planlegging av prosjekter som skal bygges i perioden 2010-2013. I tillegg skal det utarbeides overordnede planer for prosjekter som er aktuelle i perioden 2014-2019 og langsiktige utredninger for aktuelle investeringer etter dette. Det vises for øvrig til kapittel 7 Planleggingsprogrammet

6.3.8 Grunnerverv

Det er foreslått om lag 70 mill. kr i statlige midler til grunnerverv i første fireårsperiode. Midlene vil bli benyttet til grunnerverv før prosjekter tas opp til bevilgning. I tillegg kan posten benyttes til å kjøpe objekter som legges ut til salg, dersom de er i eller nær framtidige veglinjer.

6.4 Rassikring

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det foreslått 4 mrd. kr på en egen post til rassikringstiltak for første fireårsperiode, hvorav halvparten er forutsatt benyttet på riksvegnettet. Den andre halvparten er forutsatt bevilget som tilskudd til tiltak på fylkesvegnettet. Alle store prosjekter som prioriteres på riksvegnettet, er omtalt i St.meld. nr. 16. Prioriteringene er nærmere omtalt i de rutevise omtalene i vedlegget. Om lag 60 rasutsatte punkter og om lag 30 km riksveg vil bli sikret mot ras i perioden 2010-2013.

I St.meld. nr. 16 er det forutsatt at det også skal utarbeides fireårige handlingsplaner for bruken av midlene på fylkesvegnettet. I departementenes foreløpige retningslinjer for arbeidet med handlingsprogrammet er det forutsatt at utarbeidelsen av handlingsplanene skal skje i nær dialog med fylkeskommunene. Statens vegvesen vil komme tilbake til dette så snart prosess og innhold knyttet til arbeidet er nærmere avklart.

6.5 Investeringer i de største byene

6.5.1 Hovedstadsområdet Oslo og Akershus

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det i tråd med St.meld. nr. 17 (2008-2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* foreslått et statlig bidrag på til sammen 4,4 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 for hele planperioden 2010-2019, hvorav om lag 2,1 mrd. kr i første fireårsperiode. I rammen for første fireårsperiode er det lagt til grunn om lag 500 mill. kr i statlige midler til E18 Bjørvikaprojektet utenfor NTP-rammen. Videre er det lagt til grunn om lag 10 mrd. kr i annen finansiering til prosjekter og tiltak på riksvegnettet, hvorav om lag 4,5 mrd. kr i første fireårsperiode.

Innenfor rammene til riksveginvesteringer i Oslopakke 3 for perioden 2010-2013 er det forutsatt midler til restarbeider på prosjektene E6 Vinterbru – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum som åpnes for trafikk i 2009. I tillegg er det lagt til grunn fullføring av de igangsatte prosjektene rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og E18 Bjørvikaprojektet. Videre er det lagt til grunn at bygging av nye atkomster til Sydhavna fra E18 og til Alnabruterminalen fra E6 blir gjennomført i første fireårsperiode. Det er også lagt til grunn anleggsstart på prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode.

I tillegg er det forutsatt statlige midler og bompenger til tiltak innenfor de ulike programområdene. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddene til Akershus fylkeskommune og Oslo kommune fra 2010. Prioriteringene av tiltak på riksvegnettet innenfor programområdene og på fylkesvegnettet vil bli avklart gjennom det videre arbeidet med handlingsprogrammet for riksvegnettet og gjennom arbeidet med et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3.

På bakgrunn av at prosjektprioriteringene i Oslopakke 3 skal gjøres med utgangspunkt i porteføljestyling, er det i St.meld. nr. 16 (2008-2009) ikke tatt endelig stilling til prioriteringene i perioden 2014-2019. Detaljeringen innenfor foreslåtte rammer til riksveginvesteringer i denne perioden forutsettes nærmere vurdert og detaljert av styringsgruppen for Oslopakke 3, som grunnlag for arbeidet med Nasjonale transportplan 2014-2023, jf. St.meld. nr. 17 (2008-2009).

6.5.2 Bergensregionen

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag på til sammen 2,5 mrd. kr til store prosjekter i Bergensregionen for hele planperioden 2010-2019, hvorav om lag 730 mill. kr i første fireårsperiode. Videre er det lagt til grunn om lag 5,8 mrd. kr i annen finansiering, hvorav om lag 1,3 mrd. kr i første fireårsperiode.

I første fireårsperiode fullføres de igangsatte/vedtatte prosjektene Nyborgkrysset og Vågsbotn – Hylkje på E39. I tillegg legges det opp til å starte utbygging av E39 på strekningen Svegatjørn – Rådal, med fullføring i siste seksårsperiode. I siste del av planperioden er det også satt av statlige midler til nytt Sotrasamband på rv 555 og bygging av firefelts tunnel på strekningen Nyborg – Klauvaneset på E39. Prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert.

I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2010. De konkrete prioriteringene vil bli endelig avklart gjennom det videre arbeidet med handlingsprogrammet og en eventuell videreføring av Bergensprogrammet.

6.5.3 Trondheimsregionen

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag på til sammen 1,3 mrd. kr til store prosjekter i Trondheimsregionen for hele planperioden 2010-2019, hvorav om lag 710 mill. kr i første fireårsperiode. Videre er det lagt til grunn om lag 4,1 mrd. kr i annen finansiering, hvorav om lag 2,4 mrd. kr i første fireårsperiode.

I første fireårsperiode fullføres prosjektet E6 Nordre avlastningsveg, inklusive ny bru over Nidelven. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk våren 2010. I tillegg er det lagt til grunn gjennomføring av prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad som er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal. Dersom det blir tilslutning til Miljøpakke Trondheim, legges det også opp til å starte utbyggingen av E6 på deler av strekningene Jaktøya – Tonstad og Sluppen – Stavne i første fireårsperiode. Det er lagt til grunn 300 mill. kr i statlige midler til denne utbyggingen i siste seksårsperiode.

Innenfor de ulike programområdene er det forutsatt benyttet omlag 400 mill. kr i statlige midler, hvorav 200 mill. kr i første fireårsperiode. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2010. De konkrete prioriteringene vil bli avklart gjennom det videre arbeidet med handlingsprogrammet og miljøpakken.

6.5.4 Stavangerregionen

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag på til sammen 1,8 mrd. kr til store prosjekter i Stavangerregionen for hele planperioden 2010-2019, hvorav om lag 450 mill. kr i første fireårsperiode. Videre er det lagt til grunn om lag 2,3 mrd. kr i annen finansiering, hvorav om lag 650 mill. kr i første fireårsperiode.

I første fireårsperiode fullføres de igangsatte/vedtatte prosjektene E39 Stangeland - Sandved i Sandnes kommune, rv 510 Solasplitten i Sandnes og Stavanger kommune og E39 Tjensvollkrysset i Stavanger. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av Eiganestunnelen på E39 i Stavanger, med fullføring i siste seksårsperiode. I siste del av planperioden er det også satt av statlige midler til bygging av firefelts veg på strekningene E39 Ålgård – Sandved sør for Stavanger og E39 Smiene – Harestad nord for Stavanger. Prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert.

Kapittel 7 Planleggingsprogram

St.meld. nr. 16 (2008 – 2009) *Nasjonal transportplan 2010 - 2019* legger opp til et vesentlig høyere aktivitetsnivå i den kommende planperioden enn tidligere. For investeringer gjelder dette både store prosjekter og programområdene. Dette gir store planleggingsutfordringer.

7.1 Planleggingsutfordringer

Planleggingsoppgavene i Statens vegvesen den kommende planperioden kan beskrives gjennom følgende punkter:

- Utredninger av prosjekter som er aktuelle å prioritere i neste NTP
 - Konseptvalgutredninger (KVU) som grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS1)
 - Rutevise utredninger
 - Mulighetsstudier for alternativ finansiering basert på lokalt initiativ
- Planlegging av prosjekter i siste seksårsperioden i NTP 2010-2019
 - Konsekvensutredninger (KU), kommunedelplaner
 - Grunnlag for eventuell prinsippvedtak om alternativ finansiering
- Planlegging av prosjekter i første fireårsperioden i NTP 2010-2019
 - Kommunedelplaner (hvis slike planer ikke foreligger)
 - Reguleringsplaner
 - Grunnlag for eventuell vedtak om alternativ finansiering
 - Styringsdokument m.m. grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS2)
 - Byggeplaner

For å kunne håndtere at de økonomiske forutsetningene varierer, er det behov for en planreserve. Det bør derfor være ressurser til å planlegge litt flere tiltak enn de som ligger i riksvegplanene.

I tillegg må Statens vegvesen ha planleggingsressurser til tilsvarende planlegging på det nye fylkesvegnettet. Statens vegvesen skal også samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om å planlegge sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder,

Den største planleggingsutfordringen er den store økningen av prosjekter som skal planlegges sammenlignet med tidligere. Investeringene i det nye riksvegnettet vil bli nesten doblet i planperioden. Investeringene i store prosjekter øker med om lag 80 pst, mens programområdene øker med om lag 180 pst. Dette innebærer behov for en stor økning av ressursene til planlegging i Statens vegvesen. Den store økningen i midler til programområdene vil forsterke dette behovet, fordi slike tiltak ofte krever relativt sett større planleggingsressurser per investert krone enn store prosjekter.

For store prosjekter over 500 mill. kr skal det normalt utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) som være grunnlag for en ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalg i en tidlig fase. Dette vil også kreve relativt store planleggingsressurser hos Statens vegvesen i den kommende planperioden.

Planleggingen tar stadig lengre tid. Prosjektene blir mer kompliserte og krever godt samarbeid mellom alle involverte parter. Det store behovet for planleggingsressurser og kravet til at planlegging må være ferdig i tide for å kunne gjennomføre de utbyggingsoppgaver som

prioriteres i Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjetter, medfører at det må utarbeides et planleggingsprogram som gjør det mulig å styre ressursbruken effektivt.

7.2 Videre prosess

Statens vegvesen vil utarbeide planleggingsprogram for etatens planarbeid i perioden 2010-2013. Dette vil bli utarbeidet i nært samarbeid med fylkeskommunene. Planleggingsprogrammet skal inngå i det endelige handlingsprogrammet.

7.3 Nye krav til planprosesser

Ved ny plan- og bygningslov fra 1. juli 2009 innføres noen nye elementer som kan virke inn på Statens vegvesens ressursbehov til planlegging. Dette gjelder særlig utarbeiding av nasjonale forventninger, regional planstrategi og kommunal planstrategi. Det er usikkert om dette vil føre til økte eller reduserte ressursbehov, fordi det er noen uklarheter om innhold og usikkerhet om hvordan praksis vil utvikle seg. Lovforarbeidene viser at det generelt er forventninger om at statlige myndigheter skal bidra mer i den regionale og kommunale planleggingen. Blant annet er det forutsatt at statlige etater skal bidra i arbeidet med handlingsprogram i tilknytning til regionale planer og i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel og tilhørende handlingsdel. Dette kan bli mer krevende enn med dagens lov, men kan også føre til mer effektive prosesser som følge av rettidige innspill.

Kapittel 8 Kjøp av riksvegferjetjenester

Rammebehov riksvegferjesamband

tall i mill 2009-kroner

	2010	2011	2012	2013
Totalt tilskuddsbehov	440	394	418	392

Planrammen i St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* er tilstrekkelig til å opprettholde dagens rutetilbud på tidligere stamvegferjesamband, og samtidig muliggjøre en økning i ruteproduksjonen for de samband på øvrig riksvegnett som forblir statlig, samt muliggjøre innføring av gassdrevne ferjer på Vestfjorden.

Ser en årene 2010 og 2012 isolert vil tilskuddsbehovet overgå rammen i Nasjonal transportplan. Årsaken er i stor grad at anbudskontraktene som inngås under post 72 er utformet slik at tilskuddsbeløp varierer fra år til år. Dette fordi økende billettinntekter samt avtagende kapitalkostnader fører til at tilskuddsbehovet for operatør endres over kontraksperioden.

Behovet for midler i 2010 er noe større enn gjennomsnittet for planperioden. Det må vurderes om det er mulig å redusere kostnadene, eller om rammer for 2010 kan legges over gjennomsnittet for planperioden.

Budsjettet for handlingsprogramperioden innbefatter 17 riksvegferjesamband. Sambandene Lauvvik-Oanes, Hjelmeland-Nesvik-Skipavik, Mortavika-Arsvågen, Halhjem-Sandvikvåg, Mannheller-Fodnes, Anda-Lote, Lavik-Oppedal, Molde-Vestnes, Volda-Folkestad, Bognes-Skarberget, Drag-Kjøpsvik og Moss-Horten vil være under anbudsdrift ved inngangen til handlingsprogramperioden. De resterende fem sambandene vil starte opp som anbudssamband i løpet av perioden. Oversikten nedenfor viser hvilken kontraktsform disse sambandene vil ha i neste fireårsperiode:

Samband	2010	2011	2012	2013
Brimnes – Bruravik	Rammetilskudd	Anbud	Anbud	Anbud
Festøya – Solevåg	Rammetilskudd	Anbud	Anbud	Anbud
Halsa – Kanestraum	Rammetilskudd	Rammetilskudd	Anbud	Anbud
Bognes – Lødingen	Rammetilskudd	Rammetilskudd	Anbud	Anbud
Bodø–Røst–Værøy-Moskenes	Rammetilskudd	Rammetilskudd	Anbud	Anbud

Budsjettforutsetninger:

Budsjettallene bygger på en gjennomsnittlig drivoljepris på 4,47 kr pr. liter. Forventede renter for perioden er satt til 5 pst. Budsjett for rammetilskuddssamband bygger på selskapenes budsjettinnspill og tidligere års regnskaper, samt Statens vegvesens utkast til ferjedisponeringsplan for 2010.

Det er knyttet usikkerhet til beregnet tilskuddsbehov for kommende handlingsprogramperiode, spesielt for de to siste årene. Dette med bakgrunn i at fem av riksvegferjesambandene enda ikke er konkurranseutsatt og kontraktspriser for sambandenes anbudsperioder dermed er ukjent.

Spesielt gjelder det for riksvegsamband der det er planlagt krav om gassdrevne ferjer i konkurransene. Der forventes kostnadsøkninger fordi krav til gass og økt størrelse på materiellet utløser behov for nybygg som gir økte kapitalkostnader. I budsjetttabellen er det kompensert for økte kostnadene med 20 mill. kr for 2012 og 2013. Kostnadene kan bli noe høyere. Ekstrakostnadene kan strekke seg 10 til 20 mill. kr høyere, men det er foreløpig svært usikre anslag.

I anslått rammebehov for 2010 og 2011 er det lagt til grunn utvidet sommertilbud for Bognes-Lødingen og utvidet vintertilbud for Bodø-Værøy-Røst-Moskenes. Fra 2012 er det planlagt ytterligere økning i rutetilbudet for begge sambandene.

Ny E39 Kvivsvegen medfører at ferjesambandet Volda-Folkestad forutsettes overført til fylkesveg. Kvivsvegen er planlagt åpnet høsten 2012 og kostnader til dette sambandet er derfor ikke tatt med i budsjettberegningen for 2013.

Det er i rammebehovet for handlingsprogramperioden tatt høyde for statens bidrag til kapitalkostnader ved Senjaferjene og Svølvær-Skutvik på om lag 7 mill. kr per år.

Det trafikale grunnlaget tilsier at det bør vurderes en sjette ferje i sambandene Mortavika-Arsvågen og Halhjem-Sandvikvåg. Det er i anslått rammebehov ikke tatt høyde for eventuelle ekstrakostnader knyttet til dette. Statens vegvesen vil drøfte denne konkrete problemstillingen med Samferdselsdepartementet.

I tråd med de føringer som følger av ny lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, skjerpes krav til universell utforming på riksvegferjene. Det legges opp til en fortløpende innfasing av de nye kravene i takt med nye utlysninger av sambandene. De fleste av ferjene som trafikkerer riksvegsambandene vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming per 1.1.2010. Samband som i dag trafikkeres av de eldste ferjene vil i minst grad oppfylle kravene. En stor del av ferjene som ikke er tilfredsstillende universelt utformet benyttes som suppleringsferjer, slik at disse kun er i drift i kortere perioder av året.

De eldste ferjene trafikkerer i stor grad de samband som per 1.1.2010 enda ikke har startet opp med anbudsdrift. Dette medfører at situasjonen i forhold til universell utforming på riksvegferjene ytterligere vil bedre seg i løpet av handlingsprogramperioden som følge av oppstart av anbudssamband.

Kapittel 9 Intelligente transportsystemer (ITS)

ITS er systemer og tjenester som anvender informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsystemet. ITS kan benyttes til å oppnå mer effektiv, mer miljøvennlig og sikrere transport.

9.1 Handlingsplan for ITS

Statens vegvesen vedtok i april 2007 en strategi for bruk av ITS. Med utgangspunkt i ITS-strategien er det vedtatt en handlingsplan som skal innarbeides i etatens handlingsprogram.

ITS kan forventes å gi positiv effekt på trafikksikkerhet, miljø, fremkommelighet og tilgjengelighet. Tilgjengelig datagrunnlag og nye tjenester vil gjøre det lettere for trafikantene å velge optimalt tidspunkt, rute og transportmiddel samt bidra til pålitelige og forutsigbare transporter for næringslivet. ITS er også systemer for styring av trafikk.

ITS skal være en integrert del av mange oppgaver som utføres av Statens vegvesen og etaten skal tilby et nasjonalt digitalt vegnett som også inkluderer sanntids data. Ved planlegging av veganlegg skal det tas høyde for fremtidige ITS-løsninger på strekningen eller i anlegget. Etaten skal utvikle sin rolle på en måte som stimulerer til produkt- og tjenesteutvikling i privat regi innenfor ITS.

Ved planlegging og innføring av nye systemer vil Statens vegvesen tidlig etablere dialog med ansvarlige myndighetsorgan for å ivareta hensynet til personvern og forbrukerinteresser. Oppgavene skal generelt løses med minst mulig bruk av personopplysninger.

9.2 Tiltak med ITS i handlingsprogrammet

Statens vegvesen skal samarbeide tettere med Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge for å utnytte deres kompetanse og virkemidler til å fremme etatens forsknings- og utviklingsbehov relatert til ITS.

Tiltakene med ITS skal innarbeides i investeringsbudsjett og driftsbudsjett innenfor tilgjengelige rammer. I det følgende gis kort omtale av de tiltakene som kan ha størst relevans for fylkeskommunene.

ATK

Arbeidet med å bygge om ATK-punkter til digitalt utstyr og linjekommunikasjon for overføring av bilder vil fortsette i perioden. Streknings-ATK etableres på utvalgte strekninger med høy fartsrelatert ulykkesbelastning. Da er det ikke farten i ett punkt som kontrolleres, men gjennomsnittsfart over en strekning. Dette vil effektivisere fartsovervåkingen og forhindre raske fartsendringer.

Elektronisk kant- og midtlinje

Elektronisk kant- og midtlinje skal forsøkes på enkelte strekninger med mange møte- og utforkjøringsulykker der fysiske løsninger er for kostbart. Det kreves at man legger ned

transpondere under midt- og/eller kantlinjen og har tilhørende utstyr i bilene som varsler føreren. I perioden skal dette prøves ut i tilstrekkelig omfang til å kunne evalueres med tanke på å bli et aktuelt virkemiddel mot møte- og utforkjøringsulykkene.

Automatisk registrering av reisetid/forsinkelser på vegnettet

Autopassbrikken finnes i nær 60 pst av alle norske kjøretøy og kan utnyttes til mer enn bompengerekkering. I perioden tar Vegvesenet sikte på å ferdigstille et system for å måle reisetid anonymt i sanntid på de mest trafikkerte hovedvegene. Dataene gjøres tilgjengelig for informasjonstjenester og vil gi forutsigbar reisetid, transport og leveringstid for næringslivet.

Effektivisering av persontrafikk

Det skal etableres systemer for styring av trafikk på aktuelle hovedveistrekninger med stor trafikk. Det er basert på kjørefeltregulering, variable skilt og rampekontroll i kombinasjon med informasjonstjenester. Det er aktuelt både som permanent løsning og midlertidig ved store utbyggingsprosjekter. Andre ITS-tiltak i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner har som mål å øke kollektivandelen.

Spontan samkjøring

Statens vegvesen har i gang et FOU-prosjekt – Spontan samkjøring – der hensikten er å kople sjåfør til passasjer som skal samme strekning til samme tid. Kontakten skjer via bruk av mobiltelefon/GPS. Deltakerne i ordninga må være forhåndsgodkjent og registret i et register. Det forutsettes at deltakerne får fordeler i form av f.eks. gratis/billigere bomplassering, parkering mv.

Passasjerene skal samtidig få sanntidsinformasjon på mobilen om alternativ tur med buss/bane eller taxi, hvor en kun betaler for setet. Et pilotforsøk er planlagt startet opp i Bergen høsten 2009.

Ventetidsinformasjon i ferjedriften

Det planlegges å utvikle og sette i drift et system for automatisk beregning av ventetid på ferjer og formidling av denne informasjonen på utvalgte ferjeforbindelser på riks- og fylkesveg. Det er stor etterspørsel etter denne informasjonen som vil medvirke til forutsigbare reise- og ankomsttider og til å unngå fartsovertredelser.

Variable fartsgrenser og informasjon om luftkvalitet

Det skal i perioden etableres system med variable skilt for miljøfartsgrense og informasjon om luftkvalitet på friteksttavler på aktuelle vegstrekninger i storbyområder. Omfanget vil bli vurdert nærmere i det videre arbeidet med handlingsprogram.

Holdeplassregister

Det skal i perioden etableres et nasjonalt system for reiseplanlegging som samler alle transportformer (Nasjonal Reiseplanlegger). Dette krever informasjon om holdeplasser basert på en nasjonal standard og som inkluderer tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Vegvesenet skal derfor oppgradere holdeplassregisteret knyttet til vegdatabanken.

Bompengerekkering med Autopass

90 pst av alle bompenger kreves inn ved hjelp av AutoPASS. De lokale bompengeselskapene er ansvarlige for låneopptak og nedbetaling for et eller flere bompengeprosjekter og er utsteder av kontrakt og brikke overfor trafikantene. Bompengeselskapet setter normalt ut selve bompengerekkeringen til en driftsoperatør. Vi har mange selskaper, mange utstedere og komplisert organisering. EFC-direktivet fra 2004 skal iverksettes fra 2012, og det pågår en

vurdering av hvordan eventuell implementering den foreslåtte revisjonen av Eurovignett-direktivet skal gjøres og i hvilken grad dette vil påvirke norsk rabattordninger.

Nytt organisatorisk rammeverk for AutoPASS og AutoPASS-tjeneste

I perioden skal det utredes grunnlag for beslutning om ny organisasjonsstruktur for bompengeneinnkrevingen. En grunnleggende forutsetning er å beholde lokal forankringen av prosjektene. Utgangspunkt for utredningen er regionale bompengeselskaper og at utstederrollen legges til en ansvarlig enhet for Autopass som en tjeneste overfor trafikantene. Det vil gi gevinster i form av effektivisering, lavere innkreivingskostnader og økt kundevennlighet.

Igangsetting av Europeisk bompengetjeneste.

EFC-direktivet medfører at alle land med elektronisk innkreving må tilby den felles Europeiske tjenesten. For tunge kjøretøy skal dette være på plass i 2012, og for personbiler i 2014. Bilister skal kunne kjøre i Europas bompengeanlegg med kun én brikke og én avtale. I tillegg til ny organisering av utstederrollen som nevnt over vil det kreve tilpasning av selve Autopass-systemet og informasjon til brukerne. I tillegg er det behov for tilpasning av regelverk.

Obligatorisk oblat for tunge kjøretøy, basert på multifunksjonsbrikke

Om det blir innført lavutslippssoner i de største byene må tunge kjøretøy utstyres med elektronisk ID. Det må derfor startes utredning, utvikling og eventuell innføring av dette med tilhørende baksystem.

Samordnet betalingssystem innen riksvegferjedriften.

Det skal tas i bruk et nytt nasjonalt ferjekort som skal gjelde på alle riksvegferjestrekninger og med mulighet til å gjelde på fylkesvegstreknings dersom takstregulativet følges. Implementering starter i Møre og Romsdal sommeren 2009, og kan videreføres i resten av landet fra 2010. Trafikantene trenger da kun et kort for å benytte riksvegferjene samt sannsynligvis de fleste fylkesvegferjene.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo

www.vegvesen.no