

# Innhold

<b>Førord</b>	<b>3</b>
<b>Innhold</b>	<b>4</b>
<b>Sammendrag</b>	<b>9</b>
<b>1. Samfunnsutvikling og transport henger sammen</b>	<b>21</b>
1.1 Stor internasjonal påvirkning	21
1.2 Utvikling og drivkrefter innenfor persontransport	23
1.3 Utvikling og drivkrefter innenfor godstransport	24
1.4 Trafikkutvikling og -prognoser	25
1.5 Sårbarhet	25
<b>2. utfordringer og økonomiske rammer</b>	<b>27</b>
2.1 Store utfordringer i transportpolitikken	27
2.2 Økonomiske rammer	28
<b>3. Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene</b>	<b>29</b>
3.1 Fordeling av planrammer i planperioden	29
3.2 Fordeling av Jernbaneverkets planrammer i Jernbaneverket	30
3.3 Fordeling av Kystverkets planrammer	31
3.4 Fordeling av Statens vegvesens planrammer	33
<b>4. Rammevilkår</b>	<b>37</b>
4.1 Prinsipper for skatter og avgifter i transportsektoren	37
4.2 Miljø- og sikkerhetskrav kan gi uheldige utslag	38
4.3 Delt ansvar	39
4.4 Offentlig forvaltning i endring	41
<b>5. Et integrert, framkommelig og brukervennlig transportsystem</b>	<b>43</b>
5.1 utfordringer	43
5.2 Styrket intermodal godstransport	45
5.3 En ny havnestruktur som kan styrke sjøtransporten	47
5.4 Utviklingen av luftfartens infrastruktur	52
5.5 Det nasjonale jernbanenettet	55
5.6 Det statlige vegnettet	56
5.7 Reduserte transportkostnader?	57
<b>6. Sikkerhet</b>	<b>59</b>
6.1 Status og utfordringer	59

6.2	Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet	61
6.3	Samordning og effektivisering av trafikksikkerhetsarbeidet	61
6.4	Strategier og prioriteringer i luftfartssektoren	62
6.5	Strategier og prioriteringer i jernbanesektoren	62
6.6	Strategier og prioriteringer i sjøtransportsektoren	63
6.7	Strategier og prioriteringer i vegsektoren	64
6.8	Terrorberedskap	69
6.9	Harmonisert regelverk	69
<b>7.</b>	<b>En miljøvisjon og en miljøstrategi</b>	<b>71</b>
7.1	Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø	71
7.2	En strategi rettet mot de nasjonale miljømålene	72
<b>8.</b>	<b>Et fordelingspolitisk perspektiv på transport</b>	<b>79</b>
8.1	Tilgjengelighet for alle	79
8.2	Likestilling	80
8.3	Sosial rettferdighet i samferdselen	81
<b>9.</b>	<b>Kollektivtransport</b>	<b>83</b>
9.1	Styrket kollektivtransport i byene	83
9.2	Ekspressbuss	85
9.3	Hva skal til for å øke kollektivtransporten markedsandeler?	85
<b>10.</b>	<b>Nasjonal sykkelstrategi</b>	<b>89</b>
<b>11.</b>	<b>Finansieringsformer</b>	<b>93</b>
11.1	En strategi for statens engasjement i bompengeprosjekter	93
11.2	Vegprising	95
11.3	Offentlig privat samarbeid (OPS)	95
11.4	Alternativ bruk av ferjetilskudd	97
11.5	Fleksibelt budsjettssystem, et grunnlag for effektiv anleggsdrift	97
<b>12.</b>	<b>Drift og vedlikehold samt tilskudd til riksvegferjedriften</b>	<b>99</b>
12.1	Drift og vedlikehold av jernbanenettet	100
12.2	Drift og vedlikehold innen Kystverkets ansvarsområde	101
12.3	Drift og vedlikehold av vegnettet må styrkes	101
12.4	Justert standard for ferjedriften og fornyelse av ferjeflåten	104
<b>13.</b>	<b>Transportkorridorer</b>	<b>107</b>
13.1	Langsiktig utvikling og prioriteringer i åtte korridorer	107
13.2	Transportkorridor 1, Oslo - Svinesund/Kornsjø	115
13.3	Transportkorridor 2, Oslo – Ørje/Magnor	118
13.4	Transportkorridor 3, Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	120
13.5	Transportkorridor 4, Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	125
13.6	Transportkorridor 5, Oslo – Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Florø)	129

13.7	Transportkorridor 6, Oslo – Trondheim (med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy)	131
13.8	Transportkorridor 7, Trondheim – Bodø (med armer til svenskegrensen)	136
13.9	Transportkorridor 8, Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes (med arm til Lofoten og til grensene med Sverige, Finland og Russland)	138
13.10	Utenriks transportforbindelser	140
<b>14.</b>	<b>Utvikling av transportsystemene i storbyene</b>	<b>143</b>
14.1	En samordnet areal- og transportstrategi for byene	144
14.2	Forpliktende helhetlige avtaler kan sikre samordning og finansiering	146
14.3	Strategiske areal- og transportanalyser for de seks største byene	147
14.4	Oslo-regionen	148
14.5	Bergens-regionen	152
14.6	Trondheims-regionen	153
14.7	Stavanger-regionen	155
14.8	Kristiansands-regionen	156
14.9	Tromsø	157
<b>15.</b>	<b>Øvrige riksveger</b>	<b>159</b>
15.1	Fordeling av investeringsmidler til øvrige riksveger	159
15.2	Føringer for bruken av rammen til øvrige riksveger	160
15.3	Nasjonale turistveger	160
<b>16.</b>	<b>Vurderinger ved endring av planrammene</b>	<b>163</b>
16.1	Jernbaneløpene	163
16.2	Kystverket	164
16.3	Statens vegvesen	165
<b>17.</b>	<b>Virkninger</b>	<b>169</b>
17.1	Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer	169
17.2	Framkommelighet	176
17.3	Sikkerhet	171
17.4	Miljø	171
<b>18.</b>	<b>Endret innsats med vektlegging av ulike mål</b>	<b>175</b>
18.1	Forutsetninger	175
18.2	Endret innsats for bedre framkommelighet	175
18.3	Endret innsats for bedret sikkerhet	177
18.4	Endret innsats for bedre resultater på miljøområdet	178
18.5	En investeringsprofil basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet	181
<b>19.</b>	<b>Forskning og utvikling</b>	<b>183</b>

## **Vedlegg**

Vedlegg 1: Planarbeidet	185
Vedlegg 2: Oversikt over arbeidsdokumenter	187
Vedlegg 3: Fordeling av planrammen for Jernbaneløst 2006–2015	189
Vedlegg 4: Registrerte behov for tiltak på flyplasser	190
Vedlegg 5: Fordeling av investeringsrammen på stamvegruter	192
Vedlegg 6: Modell for fordeling av investeringsmidler til øvrige riksveger	193
Vedlegg 7: Virkninger samt grunnlag og metoder for virkningsberegningene	195