



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2001-2002)

FOR BUDSJETTERMINEN 2002

Utgiftskapitler: 1300-1380 og 2450

Inntektskapitler: 4300-4380, 5450, 5612, 5618-5619, 5623 og 5671

Innhold

Del I

Innledning og oversikt	7
1 Overordnede utfordringer og hovedmål	9
2 Oversikt over budsjettforslaget 2002	11
3 Viktige oppfølgingsområder	15
3.1 Innledning	15
3.2 Handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002-2005 .	15
3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur	21
3.4 Styring av store investeringsprosjekter	21
3.5 Utøvelse av eierskap i selskaper	22
3.6 Kjøp av samferdselstjenester	22
3.7 Regulering og tilsyn	24
4 Særskilte omtaler	24
4.1 Organisasjons- og struktur- endringer	24
4.2 Organiseringen av forvaltnings- delen og produksjons- virksomheten i Statens vegvesen...	25
4.3 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede	37
4.4 Forskning og utvikling	38
4.5 Samferdsel og miljø	39
4.6 Kollektivtransport	41
5 Diverse tabeller	51

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	58
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	60
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	60
<i>Programkategori 21.20</i>	
<i>Luftfartsformål</i>	64
Kap. 1310 Flytransport	68
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	69
Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	70
Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	70
Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart	71
Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	71
Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	78
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	80
Kap. 5623 Aksjer i SAS AB	80
<i>Programkategori 21.30</i>	
<i>Vegformål</i>	85
Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	93
Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	102
Nærmere om investeringsprogrammet	112
<i>Programkategori 21.40</i>	
<i>Særskilte transporttiltak</i>	147
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	147
<i>Programkategori 21.50</i>	
<i>Jernbaneformål</i>	149
Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	155
Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	164
Kap. 5671 Renter og utbytte fra BaneTele AS	165
Kap. 1351 Overføringer til NSB BA	166
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	167
<i>Programkategori 21.60</i>	
<i>Samferdselsberedskap</i>	171
Kap. 1360 Samferdselsberedskap	171

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag	55
Programområde 21	
Innenlands transport	57
<i>Programkategori 21.10</i>	
<i>Administrasjon m.m.</i>	57

Programområde 22	
Post og telekommunikasjoner	173
<i>Programkategori 22.10</i>	
<i>Post og telekommunikasjoner</i>	173
Kap. 1370 Kjøp av posttjenester	176
Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA	176

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten	
Norge BA.....	177
Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	177
Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	178

Programkategori 13.70

<i>Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	183
---	-----

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2002, kapitlene 1300-1380, 2450, 4300-4380, 5450, 5612, 5618-5619, 5623 og 5671.....	187
--	-----

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak.....	197
---	-----



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2001-2002)

FOR BUDSJETTERMINEN 2002

Utgiftskapitler: 1300-1380 og 2450

Inntektskapitler: 4300-4380, 5450, 5612, 5618-5619, 5623 og 5671

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 21. september 2001,
godkjent i statsråd samme dag.*

Del I
Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

I St.meld. nr. 30 (2000-2001) Langtidsprogrammet 2002-2005, som ble lagt fram våren 2001, er det redegjort for visjoner, mål og hovedlinjer i Regjeringens politikk på en rekke områder, inkl. samferdselssektoren. Når det gjelder transportsektoren spesielt, er det redegjort nærmere for Regjeringens politikk i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, som ble lagt fram høsten 2000 og behandlet i Stortinget våren 2001. I sistnevnte er det gitt en samlet og helhetlig framstilling av politikken for de ulike transportgrenene, inkl. havnespørsmål. Politikken på sistnevnte område ivaretas av Fiskeridepartementet. Nevnte planmeldinger danner det overordnede rammeverket for den årlige innsatsen i samferdselssektoren.

Samferdselssektoren har vital betydning for næringsutvikling og bosetting over hele landet. Et godt transporttilbud innen veg, jernbane, i luften og på sjøen har stor betydning for næringslivets konkurranseevne, som igjen er viktig for å sikre grunnlaget for framtidig verdiskaping. Fortsatt utbygging og godt vedlikehold av transportinfrastrukturen samt sikring av et godt og landsdekkende transporttilbud, er både viktige distriktpolitiske virkemidler og av stor betydning for trafikkavviklingen i sentrale strøk. God post- og teleinfrastruktur får stadig større betydning både for enkeltpersoner og næringsliv. Regjeringen har som mål å sikre et landsdekkende tilbud av grunnleggende post- og teletjenester. Sistnevnte omfatter bl.a. det å sikre befolkningen god tilgang til informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder bredbånd. Regjeringens samferdselspolitikk tar sikte på å nå et overordnet mål om velferd for alle.

I transportsektoren er det fortsatt store udekkede behov både for utbygging av ny infrastruktur og for utbedring og vedlikehold av den eksisterende. Transportutviklingen og økte krav til miljø og trafikkikkerhet stiller samtidig store krav til utformingen av transportpolitikken. Regjeringen vektlegger en samordning mellom transportformene med sikte på mer miljøvennlige, fleksible og rasjonelle transportløsninger. I Nasjonal transportplan går Regjeringen inn for å øke nivået på investeringene både for veg og jernbane. Dette skjer først og fremst av hensyn til sikkerhet i transportsystemene og for å legge bedre til rette for næringslivets transportbehov. Regjeringen vil samtidig styrke drift og vedlikehold i hele transportsektoren. Næringslivet må stilles overfor

transportløsninger som er forutsigbare og pålitelige i hele transportnettet. Regjeringens ambisjoner i transportpolitikken er klargjort i Nasjonal transportplan, men den årlige innsatsen vil bli tilpasset et samlet sett forsvarlig økonomisk opplegg. Ved strammere årsbudsjetter enn isolert sett ønskelig, vil Regjeringen først prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. For investeringsprosjekter vil hensynet til rasjonell framdrift i utbyggingsfasen bli særlig vektlagt.

For landet sett under ett er en fortsatt sterk satsing på utbedring av vegnettet av særlig betydning. Stamvegene skal være ryggraden i transportsystemet og bør derfor holde en gjennomgående høy standard. Utbedring av det sekundære riksvegnettet er imidlertid også viktig for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene. Det samme gjelder ferjetilbud, særlig i områder som mangler alternative transportveger. Transport- og miljøutfordringene i byområdene er ofte annerledes enn i distriktene. I byområdene må utbedring av hovedvegnettet kombineres både med en styrking av kollektivtilbudet og trafikkregulerende tiltak. Utbygging og forbedring av jernbanenettet på strekninger med stor trafikk er en viktig del av kollektivtilbudet. For øvrig er det kollektive rute-tilbudet lokalt i hovedsak et fylkeskommunalt ansvar. Reisetid, komfort og avgangshyppighet må bedres for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. På transportstrekninger der fly er eneste reelle alternativ, må det gis et godt flyrutetilbud. Flyplasstrukturen og flytilbudet må imidlertid over tid tilpasses endringer i transportstrukturen, bl.a. som følge av nye vegløsninger.

Fornyelse og modernisering av offentlig sektor er et særlig viktig satsingsområde for Regjeringen. I samferdselssektoren er det i løpet av den siste femårsperioden foretatt store organisatoriske endringer for å sikre befolkningen gode og mer effektive samferdselstjenester. Teknologiske endringer har gitt grunnlag for endringer av samferdselssektoren. Internasjonale regelverk og avtaler har fått økt betydning. Dette har gjort det nødvendig å foreta store endringer, både når det gjelder regulering av markedene og styring og organisering av statlige samferdselsvirksomheter. Mange av virksomhetene har fått endret organisering og/eller tilknytningsform og har i økende grad blitt utsatt for konkurranse. I stedet for detaljert styring av offentlige virksomheter, har en lagt vekt på regulering og tilsyn av markeder på de enkelte transportområder. Sikkerhet har fått økt oppmerksomhet. Samtidig har staten blitt eier av en rekke selvstendige selskaper og en stor kjøper av samferdselstjenester.

Omleggingen av Postens ekspedisjonsnett fortsetter og er eksempel på en viktig reform, jf. St.meld. nr. 37 (1999-2000). Samferdselsdepartementet omtaler i foreliggende St.prp. nr. 1 organisering av forvaltningsdelen og produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen. For øvrig vil departementet vurdere organisatoriske tiltak for produksjonsvirksomheten i Jernbaneverket, for Luftfartsverkets virksomhet, en evt. samordning av flere tilsyn i transportsektoren samt vurdere etablering av en utvidet havarikommisjon som også skal inkludere sjøfart. Regjeringens målsetting om døgnåpen forvaltning vil også bli fulgt opp i forhold til samferdselsetatene.

Den norske stat er en betydelig eier, ikke minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapets eiendom krever at staten også er en god eier. Nærings- og handelsdepartementet overtok høsten 2000 statens eieransvar for Tele- nor ASA i samband med at dette selskapet skulle delprivatiseres. Samferdselsdepartementet har i dag direkte eieransvar for Posten Norge BA, NSB BA og den norske statens aksjeandel i SAS AB. Departementet la våren 2001 fram Eiermeldinger for både NSB og Posten, jf. St.meld. nr. 48 (2000-2001) og St.meld. nr. 26 (2000-2001). Parallelt med de andre involverte nordiske land, la departementet våren 2001 også fram en proposisjon om samordning av eierinteressene i SAS AB i en aksjeklasse, jf. St.prp. nr. 72 (2000-2001). Regjeringen vil løpende vurdere organiseringen av det statlige eierskapet, som sikrer fellesskapet best resultater og ryddige ansvarsforhold.

Samferdselsdepartementet er Regjeringens utøvende organ for å utrede og iverksette tiltak innenfor sektorene transport og kommunikasjon. Departementets hovedmål er å sikre god framkommelighet og gode kommunikasjoner for befolkning og næringsliv i alle deler av landet. Transporttilbudet må samtidig tilpasses innenfor rammen av en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Miljøbelastningen må søkes minimalisert ved en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsmidler. Høy grad av sikkerhet er særdeles viktig innenfor alle transportsektorer. Følgende strategier vil bli lagt til grunn for departementets arbeid:

Investering og drift

- De ulike transportformene skal vurderes i sammenheng slik det er gjort i Nasjonal transportplan for 2002-2011.

- Investeringer, drift og vedlikehold skal vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bidra til å redusere avstandsulempene i distriktene.
- I et langsiktig perspektiv skal det legges til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde.
- Departementet skal fremme samarbeid mellom offentlig og privat sektor.
- Priser og avgifter skal utformes slik at de dekker kostnadene samfunnet påføres, herunder eksterne effekter knyttet til miljø og trafiksikkerhet.
- Transportens negative konsekvenser for miljøet skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive virkemidler.
- Kollektivtransporten skal prioriteres i byer og tettsteder der den har sine største fortrinn.
- Transporttilbudet skal tilrettelegges slik at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnslivet på en likeverdig måte.
- Der staten ønsker å opprettholde et tilbud som er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, skal dette i hovedsak skje ved avtale om kjøp av transport- og kommunikasjonstjenester, eventuelt ved samfinansiering av pålagte landsdekkende tjenester blant aktørene i markedet.

Regulering

- Avvikling av enerett og innføring av regulert konkurranse skal gjennomføres der dette fremmer ønsket samfunnsutvikling.
- For å unngå konkurransevriddinger skal eneretts- og konkurranseområder holdes adskilt.
- Det skal arbeides aktivt for å påvirke utformingen av internasjonalt regelverk.
- Departementet skal bidra til en effektiv regulering av post- og telesektorene som fremmer utvikling av moderne og rimelige post- og telekommunikasjonstjenester i hele landet.
- Det skal legges større vekt på utvikling av tilsynsfunksjonene.

Organisasjon og styring

- Departementet skal legge økt vekt på mål- og resultatstyring både i egen virksomhet og overfor etatene.
- Departementet skal jevnlig evaluere samferdselsvirksomhetenes organisasjonsform.
- Administrative systemer og personalpolitikken skal fremme kompetanse, initiativ, omstillings- evne og godt arbeidsmiljø.

Informasjon

- Departementet vil legge økt vekt på aktiv informasjon om transport og kommunikasjons-spørsmål.

2 Oversikt over budsjettforslaget 2002**Utgifter fordelt på kapitler**

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	130 608	113 200	115 200	1,8
1301	Forskning og utvikling mv.	97 249	97 000	123 100	26,9
	Sum kategori 21.10	227 857	210 200	238 300	13,4
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	350 370	387 800	412 400	6,3
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	116 540	104 000	107 100	3,0
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	103 929	108 800	116 300	6,9
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	9 802	16 000	20 200	26,2
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	486 680	566 000	598 400	5,7
	Sum kategori 21.20	1 067 321	1 182 600	1 254 400	6,1
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 180 210	10 257 400	10 906 400	6,3
	Sum kategori 21.30	10 180 210	10 257 400	10 906 400	6,3
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	631 566	245 900	205 800	-16,3
	Sum kategori 21.40	631 566	245 900	205 800	-16,3
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 012 706	3 904 700	4 256 700	9,0
1351	Overføringer til NSB BA	987 000	987 000	1 293 000	31,0
1352	NSB Gardermobanen AS	6 711 785			

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1353	NSB BA	669 500			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	11 936	12 000	20 900	74,2
	Sum kategori 21.50	12 392 927	4 903 700	5 570 600	13,6
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	48 231	41 909	43 000	2,6
	Sum kategori 21.60	48 231	41 909	43 000	2,6
	Sum programområde 21	24 548 112	16 841 709	18 218 500	8,2
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Kjøp av posttjenester	540 000	540 000	372 000	-31,1
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	163 060	161 300	169 300	5,0
	Sum kategori 22.10	703 060	701 300	541 300	-22,8
	Sum programområde 22	703 060	701 300	541 300	-22,8
	Sum utgifter	25 251 172	17 543 009	18 759 800	6,9

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 592	1 800	1 800	0,0
	Sum kategori 21.10	3 592	1 800	1 800	0,0
	Luftfartsformål				
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	42 951	34 900	41 000	17,5
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	54			
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	317 394	340 000	238 400	-29,9
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	424 725	500 000	466 000	-6,8
5623	Aksjer i SAS AB	88 125	50 000	100 000	100,0
	Sum kategori 21.20	873 249	924 900	845 400	-8,6

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	334 427	263 400	271 400	3,0
	Sum kategori 21.30	334 427	263 400	271 400	3,0
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	863 782	483 700	665 400	37,6
4352	Flytoget AS	7 581 285			
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	350			
5611	Renter av lån til NSB BA med datter- selskaper	214 492	197 000		-100,0
5671	Renter og utbytte fra BaneTele AS			15 500	
	Sum kategori 21.50	8 659 909	680 700	680 900	0,0
	Sum programområde 21	9 871 177	1 870 800	1 799 500	-3,8
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	152 082	151 300	159 300	5,3
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	28 511	26 000	28 000	7,7
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA	131 000		124 000	
5622	Aksjer i Postbanken AS	301 917			
	Sum kategori 22.10	613 510	177 300	311 300	75,6
	Sum programområde 22	613 510	177 300	311 300	75,6
	Sum inntekter	10 484 687	2 048 100	2 110 800	3,1

Regjeringen foreslår et samferdselsbudsjett for 2002 på snaut 18,8 mrd. kr. Dette er om lag 1,2 mrd. kr eller nesten 7 pst. høyere enn saldert budsjett 2001. Sammenligning med regnskap 2000 er mindre relevant da sistnevnte bl.a. omfatter avskrivning av lån på om lag 7 mrd. kr knyttet til Gardermobanen. Foreslått samferdselsbudsjett innebærer en styrking av de fleste sektorer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde målt mot saldert budsjett 2001. Tiltak rettet mot kollektivtrafikken er imidlertid spesielt tilgode sett. Budsjettforslaget innebærer en særlig styrking av jernbaneformål. Regjeringen vil samtidig foreslå å innføre to obligatoriske og landsomfattende ordninger med ungdomsrabatt på kollektiv-

reiser, henholdsvis ungdomskort og studentrabatt. I tillegg tar Samferdselsdepartementet sikte på å iverksette forsøk med alternativ organisering av forvaltningen av transportsektoren i de større byområdene med sikte på en mer effektiv ressursutnyttelse.

Samferdselsdepartementets hovedsatsing i budsjettforslaget for 2002 er økte bevilgninger til Statens vegvesen og Jernbaneverket i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan. Etatene har fastsatt handlingsprogrammer for egen sektor basert på økte planrammer fastsatt av Samferdselsdepartementet på bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011. Det er lagt til grunn at budsjettforslaget skal sam-

menlignes mot handlingsprogrammene. For Regjeringen har det imidlertid vært nødvendig å vurdere aktivitetsnivået i samferdselssektoren i sammenheng med det samlede aktivitetsnivået i norsk økonomi, som fortsatt er høyt. Budsjettforslaget innebærer en betydelig realøkning av bevilgningene både til Statens vegvesen og Jernbaneverket. Regjeringen har imidlertid ikke funnet rom for å øke bevilgningene slik at budsjettet for 2002 tilsvarer 25 pst. av handlingsprogrammene for de neste fire år. Allikevel fastholder Regjeringen ambisjonene i handlingsprogrammene for fireårsperioden, og forutsetter en videre opptrapping i de neste årene.

Innen kategorien administrasjon m.m. er departementets driftsbudsjett foreslått videreført på om lag samme nivå som i saldert budsjett 2001. Departementets forskningskapittel er foreslått økt med 26,9 pst. eller 28,1 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Veksten kan forklares med økt innsats på telekommunikasjonsforskning og transportforskning, i tillegg til at det er satt av utredningsmidler bl.a. til forsøk med ny organisering av transportforvaltningen i byområder, til kartlegging av bredbåndsmarkedet og til å utrede operative og tekniske løsninger som kan bedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til buss.

Samlet budsjettforslag for luftfartsformål innebærer en økning på 6,1 pst. målt mot saldert budsjett 2001. Kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter foreslås økt med 24,6 mill. kr eller 6,3 pst. Økningen skyldes i hovedsak reforhandling av anbudskontrakter med flyselskapene som følge av omleggingen i passasjeravgiften per 01.04.2002 og merverdiavgiftsreformen per 01.07.2001. Luftfartstilsynets inntektsbudsjett er foreslått økt noe mer enn utgiftsbudsjettet slik at selvfinansierungsgraden øker, mens det er foreslått en kraftig økning av budsjettet til Havarikommisjonen for sivil luftfart. Sistnevnte skyldes forslaget om at kommisjonen heretter også skal ha ansvar for å granske hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Regjeringen foreslår at Luftfartsverket ikke skal innbetale utbytte til staten for 2002, dvs. kravet til driftsresultat er foreslått redusert med 134 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Foreslått investeringsbudsjett på 598,4 mill. kr, er allikevel om lag 100 mill. kr lavere enn saldert budsjett 2001. Stagnerende flytrafikk er hovedforklaringen til at Luftfartsverkets økonomi er betydelig svekket i de seneste år.

Til vegformål er det foreslått et budsjett på drøyt 10,9 mrd. kr, en økning på 6,3 pst. eller om lag 650 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2001. Budsjettforslaget er om lag 750 mill. kr

lavere enn 25 pst. av handlingsprogrammet første år av planperioden 2002-2005, jf. Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Økt innsats rettet mot drift og vedlikehold er prioritert i budsjettforslaget. Trafikksikkerhet er et særlig prioritert område. I budsjettforslaget er det lagt til grunn at samtlige igangsatte prosjekter skal ha rasjonell framdrift. Det er også funnet rom for oppstart av flere nye prosjekter.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak innebærer en betydelig nedgang målt mot saldert budsjett 2001. Foreslått tilskudd til Hurtigruten er i samsvar med den nye femårige avtalen gjeldende fra og med 2002, som tidligere er inngått med Hurtigruteselskapene. Regjeringen foreslår å trappe ned ordningen med kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbusser, med sikte på full avvikling i 2003.

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på snaut 5,6 mrd. kr, en økning på 13,6 pst. eller snaut 670 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Foreslått budsjett for Jernbaneverket er på om lag 4,3 mrd. kr, en økning på 9 pst. eller drøyt 350 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2001. Budsjettforslaget er om lag 630 mill. kr lavere enn 25 pst. av handlingsprogrammet første år av planperioden 2002-2005, jf. Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Som for vegformål er økt innsats rettet mot drift og vedlikehold prioritert innenfor Jernbaneverkets budsjett. Tiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett er gitt særlig prioritet. Når det gjelder investeringer i nye jernbaneanlegg, er prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker prioritert høyt. Det er budsjettert med 1 293 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA. Budsjettforslaget innebærer en økning på 31 pst. målt mot saldert budsjett 2001 og en økning på om lag 7 pst. sammenlignet med revidert budsjett 2001. Forslaget til budsjett for Statens jernbanetilsyn innebærer en kraftig økning målt mot saldert budsjett 2001, men er reelt om lag uendret målt mot revidert budsjett 2001.

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en videreføring på om lag samme nivå som saldert budsjett 2001.

Samlet budsjettforslag for post og telekommunikasjoner innebærer en nedgang på 160 mill. kr eller 22,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001. Nedgangen skyldes at Posten Norge BA har foreslått en ny beregningsmodell, som heretter skal ligge til grunn for statlige kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, jf. nærmere

om den nye modellen under budsjettomtalen av post og telekommunikasjoner bak i proposisjonen. Budsjettforslaget for Post- og teletilsynet tilsvarende om lag samme reelle nivå som i saldert budsjett 2001. Tilsynet er foreslått tillagt nye arbeidsoppgaver innen fagområdet telesikkerhet og –beredskap i et fritt konkurransemarked.

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

St.prp. nr. 1 er i tillegg til å være et budsjettdokument med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken innenfor dets samlede ansvarsområde. Tradisjonelt har departementets politikk for det enkelte budsjettår i stor grad blitt uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger. I den siste femårsperioden har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren, som gjør at det er nødvendig å se utover de årlige bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett for å favne helheten i samferdselspolitikken.

Flere tidligere forvaltningsorganer er skilt ut fra staten og statsbudsjettet som egne selskaper. Som en følge av endrede tilknytningsformer og avvikling av tidligere eneretter, er det etablert nye forvaltningsorganer som dels skal føre tilsyn med markedene og dels ivareta sikkerheten. Det er også etablert flere ordninger for statlig kjøp av samferdselstjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Nevnes bør også den økte betydningen av bompengefinansiering for vegprosjekter, som innebærer at en stor andel av veginvesteringene i dag finansieres utenfor statsbudsjettet. Departementet gir på denne bakgrunn en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens innledning, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2002.

3.2 Handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002-2005

3.2.1 Prosessen rundt arbeidet med handlingsprogrammene

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket har på bakgrunn av de politiske prioriteringer som følger av Nasjonal transport-

plan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001), fastsatt etatsvise handlingsprogram. Disse inneholder mer konkrete investeringsplaner for perioden 2002-2011, med hovedvekt på perioden 2002-2005. Handlingsprogrammene er utarbeidet med utgangspunkt i retningslinjer fra Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet. Forsinket framlegging og behandling av Nasjonal transportplan gjorde at retningslinjene måtte gis før Stortingets behandling av meldingen. De ble derfor supplert etter Stortingets behandling. Retningslinjene presiserte hovedprioriteringene i Nasjonal transportplan og ga føringer for prosessen for arbeidet med handlingsprogrammene og de økonomiske rammer som skulle legges til grunn.

Handlingsprogrammene har vært utarbeidet parallelt i de fire etatene. Graden av samarbeid mellom etatene har vært tilpasset omfanget av de tverrsektorielle problemstillingene. De lokale styringsgruppene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 har vært ansvarlige for håndtering av den lokale tverretatlige prosessen og sluttbehandlingen i de lokale styringsgruppene ble avholdt etter Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000). De etatsvise handlingsprogrammene ble forelagt fylkeskommunene og Oslo kommune til uttalelse 15. mars 2001. Vedlagt fulgte en felles oppsummering av tverretatlig samarbeid, berøringspunkter, samarbeidsbehov og eventuelle uenigheter mellom etatene. Fristen for fylkespolitisk behandling var 20. juni 2001. Fylkestingsbehandlingen ble vektlagt ved etatenes endelige fastsettelse av de enkelte handlingsprogram. I tråd med St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling, er fylkeskommunenenes prioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme til veginvesteringer tillagt avgjørende vekt innenfor de føringer som følger av Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av denne.

Det er fokusert sterkt på sikkerhet i Nasjonal transportplan 2002-2011. For å følge opp dette utarbeides en handlingsplan for trafikksikkerhet på veg, som bl.a. vil inneholde en nærmere konkretisering av virkemidlene i transportplanen. Handlingsplanen utarbeides av Vegdirektoratet i samarbeid med en rekke aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, bl.a. Trygg Trafikk. Det tas sikte på å ferdigstille handlingsplanen i løpet av 2001.

3.2.2 Samlede planrammer

Samlede økonomiske ressurser som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan var i overkant av

87 mrd. 2000-kr i perioden 2002-2005, herav om lag 66 mrd. kr i statlige midler og om lag 21 mrd. kr i bruker-/alternativ finansiering. På bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, ble den økonomiske rammen økt med 9 mrd. 2000-kr i perioden 2002-2011 i de supplerende retningslinjene fra Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet. Økningen i den økonomiske rammen (årlig) ble fordelt som følger:

- Kystverket med 20 mill. kr.
- Statens vegvesen med 580 mill. kr
- Jernbaneverket med 250 mill. kr
- Luftfartsverket med 50 mill. kr

Hovedprioriteringene i St.meld. nr. 46 og senere føringer gitt ved Stortingets behandling av meldingen, er fulgt opp ved utarbeidelsen av etatenes handlingsprogram for perioden 2002-2005. Det er lagt særlig vekt på sikkerhet samt å følge opp grenseverdiforskriften etter forurensingsloven. Videre er det prioritert å legge forholdene bedre til rette for næringslivet gjennom utvikling, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det er også lagt vekt på å styrke tilknytningen mellom transportformer og legge til rette for kombinerte og intermodale person- og godstransporter, der dette kan styrke samspillet mellom transportformene. Det er videre lagt opp til å styrke kollektivtransportens konkurranseevne, spesielt i storbyene.

Fordeling av økonomiske rammer

	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005, årlig gj.snitt	Handlings- program 2002-2005, årlig gj.snitt	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005 (i mill. 2002-kr)
<i>Kystverket</i>				
– Statlige midler	504 ¹	520	524,4	100,8
– Bruker-/alternativ finansiering	474	479	474,5	99,1
– Sum	978	999 ²	998,9	100,0
<i>Statens vegvesen</i>				
– Statlige midler	11 060	11 656	10 906,4	93,6
– Bruker-/alternativ finansiering	2 109	2 225	1 734,0	77,9
– Sum	13 169	13 881	12 640,4	91,1
<i>Jernbaneverket</i>				
– Statlige midler	4 555	4 812	4 256,7	86,6 ³
– Bruker-/alternativ finansiering	13	0	0	0
– Sum	4 568	4 812	4 256,7	86,6 ³
<i>Luftfartsverket</i>				
– Statlige midler ⁴	-14	11	97,0	.5
– Bruker-/alternativ finansiering	2 867	2 657 ⁶	2 349,2 ⁶	.5
– Sum	2 853	2 668	2 446,2	91,7

(i mill. 2002-kr)

	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005, årlig gj.snitt	Handlings- program 2002-2005, årlig gj.snitt	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
Statlig kjøp fra NSB BA	1 024	- ⁷	1 293,0	126,3 ⁷
Statlige midler i alt	17 129	16 999	17 077,5	- ⁸
Bruker-/alternativ finansiering i alt	5 463	5 361	4 557,7	85,0
Samlet økonomisk ramme	22 592	22 360	21 635,2	- ⁸

1) Ekskl. tilskudd til NSSR (Redningsselskapet).

2) Kystverkets økte planramme med 20 mill. kr per år i forhold til St.meld. nr. 46 fordeler seg både på statlige midler og brukerfinansiering.

3) Kap 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, inngår ikke som en del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er derfor ikke tatt med i utregning av oppfølgingsprosenten.

4) For Luftfartsverket er statlige midler regnet som en netto sum av statlig kjøp av flyplasstjenester minus avkastningskrav.

5) Statlige midler varierer fra år til år bl.a. som følge av endringer i avkastningskrav. Grad av oppfølging gis derfor kun for totalsum.

6) Luftfartsverkets driftsinntekter, ekskl. renter av kapital i Oslo Lufthavn AS.

7) Statlig kjøp av persontransporttjenester inngår ikke i handlingsprogrammene. Oppfølgingsprosenten er i forhold til Nasjonal transportplan.

8) Tallene er ikke sammenlignbare da statlig kjøp av persontransporttjenester ikke inngår i handlingsprogrammene.

Budsjettforslaget innebærer en betydelig realøkning av budsjetttrammene både for Statens vegvesen og Jernbaneverket målt mot saldert budsjett 2001. Regjeringen har imidlertid ikke funnet rom for å følge opp handlingsprogrammene i planperiodens første år tatt utgangspunkt i en lik årlig fordeling av plantrammene i fireårsperioden. Dette må sees på bakgrunn av at det fortsatt er et høyt aktivitetsnivå i norsk økonomi. Forslaget om en klar budsjettøkning målt mot saldert budsjett 2001, er imidlertid et betydelig skritt i riktig retning. Regjeringen har fortsatt ambisjoner om å følge opp de økonomiske plantrammene for 2002-2005 i fireårsperioden, samt de mål som ligger i St.meld. nr. 46 og som følger av Stortingets behandling av denne.

Innen den foreslåtte rammen for 2002, har Samferdselsdepartementet valgt å prioritere tiltak som bedrer sikkerheten samt å følge opp grenseverdiforskriften etter forurensingsloven for veg, jernbane og luftfart. Departementet har for veg og jernbane prioritert drift og vedlikehold på bekostning av bl.a. oppstart av nye anlegg. Innen luftfart innebærer lavere ramme til investeringer at en del prosjekter må utsettes. Fiskeridepartementet har innenfor den foreslåtte rammen valgt å prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerhet og framkommelighet i farledene.

Forslaget til statlige midler for 2002 er på totalt 16 980,5 mill. kr (ekskl. Luftfartsverket). Av dette er 1 293 mill. kr foreslått til statlig kjøp av person-

transporttjenester med jernbane. Budsjettforslaget innebærer en oppfølging av etatenes handlingsprogramrammer (ekskl. Luftfartsverket) på 92,3 pst. sammenlignet med et årlig gjennomsnitt av handlingsprogrammene.

3.2.3 Virkninger av handlingsprogrammene for Statens vegvesen og Jernbaneverket

Handlingsprogrammene gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort i Nasjonal transportplan og gjennom Stortingets behandling av meldingen. Virkningsberegningene vil være styrende for etatenes oppfølging av Nasjonal transportplan og for resultatrapporteringen i de årlige budsjetter.

Det ble i Nasjonal transportplan presentert forventede virkninger av tiltak i vegsektoren og jernbanesektoren for 13 sentrale måleparametre. Disse beregningene var basert på foreløpige og grove analyser av prioriterte tiltak. Jernbaneverket og Statens vegvesen har i forbindelse med utarbeiding av de sektorvise handlingsprogrammene kvalitetssikret virkningsberegningene gjennom et mer detaljert beslutningsgrunnlag og på basis av høyere økonomisk ramme. I tillegg er metodeverktøyet videreutviklet og forbedret, og beregningsforutsetningene oppdatert ut fra gjeldende retningslinjer. Videre er virkningene nå knyttet til når prosjektene åpner for trafikk. Dette har gitt sikrere virkningsberegninger, som grunnlag for oppfølgingen gjennom de årlige budsjetter.

Endringene gir størst utslag på de sentrale måleparametrene i vegsektoren, mens de kun gir små utslag i jernbanesektoren. For å kunne sammenligne handlingsprogrammene med stortingsmeldingen, er det i virkningstabellen tatt inn en egen kolonne der virkningene i meldingen er beregnet med nytt verktøy.

Avviket mellom St.meld. nr. 46 og handlingsprogrammene skyldes dels at det i arbeidet med handlingsprogrammene har vært foretatt en omfattende kvalitetssikring av beregningene, og dels at beregningene i handlingsprogrammene er gjort på basis av en høyere ramme. Etatene har innenfor den økte rammen i samsvar med politiske føringer, i første rekke ytterligere styrket sikkerheten, slik at det i handlingsprogrammene er beregnet bedre resultater på trafikksikkerhetsområdet enn forventet i stortingsmeldingen. Det legges i Jernbaneverkets handlingsprogram opp til en sterkere satsing på sikring og sanering av planoverganger. For vegsektoren har en i tillegg til økt ramme også kommet fram til mer effektive tiltak, slik at beregningene i handlingsprogrammet viser en ytterligere reduksjon i beregnet antall drepte på 12 personer og en ytterligere reduksjon i beregnet antall skadde og drepte på 230 personer, sett i forhold til stortingsmeldingen.

I tillegg er det i handlingsprogrammene for veg og jernbane beregnet en større reduksjon i samfunnets og bedriftsøkonomiske transportkostnader. Det er også beregnet en større reduksjon i samfunnets transportkostnader for distriktene (kun beregnet for veg) enn i stortingsmeldingen.

Det er beregnet en økning i samfunnsøkonomisk netto nytte av jernbaneinvesteringer sett i forhold til stortingsmeldingen. Dette skyldes i hovedsak økt økonomisk ramme. Samfunnsøkonomisk netto nytte av veginvesteringer viser en nedgang i handlingsprogrammet sammenlignet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Dette skyldes for en stor del økte kostnadsoverslag for flere prosjekter som var prioritert i stortingsmeldingen.

Reduksjonen i antall støyplagede langs riksvegnettet er noe lavere enn det som var lagt til grunn i St.meld. nr. 46. Dette skyldes delvis at miljøinnsatsen utover det som har vært nødvendig for å tilfredsstille grenseverdiforskriften etter forurensningsloven, i større grad enn forutsatt vil bli rettet mot utbedring av problemsoner. Ved slike utbedringer legges det vekt på å bedre forholdene samtidig på flere områder, både med hensyn på trafikksikkerhet, støy og estetikk.

Virkninger på sentrale måleparametre i St.meld. nr. 46 og handlingsprogram 2002-2005

	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005 beregnet med nytt verktøy	Handlings- program 2002-2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill. 2002-kr), herav	6 600	8 700	7 400
jernbane	1 800	1 700	2 100
veg	4 800	7 000	5 300
Samfunnets transportkostnader (i mill. 2002-kr), herav	-12 900	-12 100	-13 300
jernbane	-3 700	-3 900	-4 400
veg	-9 200	-8 200	-8 900
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for nærings- livet (i mill. 2002-kr), herav	-7 000	-6 800	-7 700
jernbane	-2 300	-2 000	-2 100
veg	-4 700	-4 800	-5 600
Antall drepte	-52	-51	-63

	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005 beregnet med nytt verktøy	Handlings- program 2002-2005
jernbane ¹	-1	-1	-1
veg (rv, fv og kv)	-51	-50	-62
Antall skadde og drepte, herav	-951	-911	-1 142
jernbane	-1	-1	-2
veg (rv, fv og kv)	-950	-910	-1 140
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers. km), herav			
jernbane	-10,9 %	-10,9 %	-10,0 %
veg	-7,4 %	-7,3 %	-9,1 %
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill. tonn) (kun beregnet for veg)	-0,05	-0,05	-0,05
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 50 µg/m ³ (kun beregnet for veg)	0	-	-
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 150 µg/m ³ (kun beregnet for veg)	0	-	-
Antall personer svært plaget av støy, herav	-8 400	-8 200	-7 000
jernbane	-1 500	-1 500	-1 500
veg	-6 900	-6 700	-5 500
Antall personer utenfor et pendlingsomland tilsvarende 45 min. reisetid til tettsteder med 2 000 innbyggere (kun virkning fra veg)	-4 300	-3 800 ²	-3 700
Antall personer med mer enn 90 min. reisetid til region- senter (kun virkning fra veg)	-9 700	-7 500 ²	-7 900
Samfunnets transportkostnader for distriktene (kun beregnet for veg)	-3 800	-3 400	-3 800

1) I virkningene på trafiksikkerhet for jernbane inngår kun effekter av tiltak som er rettet mot ordinær jernbanedrift, som f.eks. nedleggelse av planoverganger og tekniske sikringstiltak.

2) Endringer i forhold til tall oppgitt i St.meld. nr. 46 er et resultat av at datagrunnlaget er kvalitetssikret.

3.2.4 Andre virkninger

I St.meld. nr. 46 legges det vekt på at tilknytningene mellom transportformene skal styrkes der dette kan bedre samspillet og legge til rette for kombinerte/intermodale transporter både for person- og godstransport. I Jernbaneverkets handlingsprogram er dette fulgt opp gjennom en økt ramme til stasjoner og knutepunkter i forhold til anbefalt strategi i stortingsmeldingen. Videre pri-

oriterer Jernbaneverket å investere i større nyanlegg i byområdene Oslo og Stavanger for en mest mulig effektiv utnyttelse av transportsystemene i byområdene. Jernbaneverket vil videre legge til rette for kombinerte godstransporter gjennom profilutvidelse på hovedstrekningene og investere i godsterminaler i tråd med forutsetningene i anbefalt strategi.

Statens vegvesen legger i handlingsprogrammet for 2002-2005 til rette for en styrking av sam-

spillet mellom ulike former for transport ved bl.a. å bygge prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland i Sandnes og starte arbeidet med Ev 6 Nordre avlastningsveg i Trondheim. Dette er prosjekter som vil bedre forbindelsen mellom veg og gods-terminal for jernbane, og mellom veg og havn. Bygging av Rv 35 Lunner – Gardermoen vil bedre vegforbindelsen til hovedflyplassen på Gardermoen.

I handlingsprogrammet for 2002-2005 har Statens vegvesen lagt opp til å øke satsingen på særskilte kollektivtrafikktiltak med om lag 100 pst. i forhold til perioden 1998-2001. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken. Midlene vil i all hovedsak gå til å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Utenfor storbyområdene vil kollektivtrafikkmidler bli benyttet til bl.a. bygging av kollektivfelt og busslommer/stoppesteder på eller i tilknytning til riksveger.

3.2.5 Kystverket

I St.meld. nr. 46 fremgår det av anbefalt strategi for sjøtransport at økt sikkerhet og bedre framkommelighet i farledene, bl.a. for hurtigbåttrafikken, skal prioriteres. Det legges også opp til fortsatt satsing på tiltak i fiskerihavner, med særlig vekt på prosjekter med stor betydning for den nasjonale verdiskapningen i fiskerinæringen. På bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, ble økonomisk planramme for Kystverket økt med 20 mill. kr per år i 10-årsperioden, dvs. 80 mill. kr for perioden 2002-2005. For Kystverkets arbeid med handlingsprogrammet la Fiskeridepartementet til grunn at den økte planrammen nyttes til tiltak for å bedre sikkerheten og beredskapen langs kysten. På bakgrunn av dette har Kystverket i handlingsprogrammet satt av 15 mill. kr per år til styrking av fornyelse, vedlikehold og drift av navigasjonshjelpemidler (fyr og merker), herunder oppmerking i hurtigbåtleder.

5 mill. kr per år er satt av til å styrke trafikkovervåkning og -kontroll langs hele kysten, herunder automatiske følgesystem for skip (AIS) og strøm- og bølgevarsling. I tillegg er det innenfor planrammen satt av midler til økt innsats til planlegging og forvaltning, samt farledstiltak i tråd med anbefalt strategi.

Prioriteringene i handlingsprogrammet vil innebære forbedret farvannssikkerhet langs kysten, særlig i viktige leder med passasjertrafikk. Miljø sikkerhet, framkommelighet og regularitet vil også bli forbedret i flere leder. Når det gjelder fiskerihavner, vil prioriteringene gi et ytterligere bidrag til verdiskapningen i fiskerinæringen. Prioriteringen av plan- og forvaltningsvirksomheten vil gjøre Kystverket til en bedre og mer aktiv medspiller i transport- og samfunnsplanleggingen, nasjonalt, regionalt og lokalt. Kystverket legger på noe sikt opp til en mer systematisk rangering av utbyggingsprosjekter etter kost-nyttevurderinger der bl.a. reduksjon i næringslivets transportkostnader inngår. Jf. for øvrig omtale i Fiskeridepartementets St.prp. nr. 1 (2001-2002).

3.2.6 Luftfartsverket

Handlingsprogrammet til Luftfartsverket er basert på en revidert økonomianalyse som bl.a. ivaretar utviklingen i trafikkinntekter, kommersielle inntekter, driftskostnader og avkastningskrav til staten. Endrede forutsetninger ga en reduksjon i investeringsrammen på om lag 400 mill. kr sett i forhold til St.meld. nr. 46. På bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan ble imidlertid planrammen til Luftfartsverket økt med 500 mill. kr i 10-årsperioden til tilskudd til regionale lufthavner, dvs. 200 mill. kr i perioden 2002-2005.

Den økonomiske planramme til investeringsformål for Luftfartsverket lagt til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2002-2005, og oppfølgingen gjennom handlingsprogrammet framgår av tabell.

Planrammer for Luftfartsverkets investeringer

(i mill. 2002-kr)

	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Handlings- program 2002-2005
a) Opprettholde dagens og møte framtidige krav til sikkerhet og utbedre mangler i forhold til gjeldende og nytt regelverk	1 349	1 351
b) Investeringer i forsterket vedlikehold for å oppnå rasjonell drift	543	479
c) Teknisk/operativ oppgradering av regionale flyplasser	366	422
d) Tiltak for bedre kapasitet og service	794	563
Sum	3 052	2 815

Fordeelingen av investeringene til de ulike formål er i henhold til Nasjonal transportplan retningsgivende for Luftfartsverkets oppfølging av planen. Det ble i Nasjonal transportplan bebudet at fordelingen på innsatsområder skal vurderes nærmere i den videre utvikling av styringsverktøy for Luftfartsverket. Departementet vil i tråd med Luftfartsverkets utarbeiding av handlingsprogram 2002-2011, foreslå at en fra og med statsbudsjettet for 2003 grupperer investeringene på enklere definerbare kategorier av tiltak som bygg av ulike karakter, flysikringsanlegg osv. i samsvar med vanlig budsjettpraksis, mens en gjennom lønnsomhetsanalyser og virkningsberegninger klarjør og begrunner formålene og de virkninger investeringene vil medføre med hensyn til samfunns- og bedriftsøkonomisk nytte, sikkerhet, forurensning og støy osv. Dette er i samsvar med det generelle opplegg for virkningsberegninger i Nasjonal transportplan.

bompenger og statlige bevilgninger. Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der det lokalt legges opp til å bidra med bompenger. Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengeneinnkreving. Samferdselsdepartementet viser for øvrig til omtale i Nasjonal transportplan 2002-2011.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital. Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS. I disse prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk. Denne godtgjøringen vil bli dekket delvis gjennom bompengeneinntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger. Jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 83 (2000-2001) Om Ev 39 Øysand – Thamshamn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering.

3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering på vegsiden er bompenger. I tillegg kommer øremerket drivstoffavgift i Tromsø og enkelte tilskudd fra lokale myndigheter og næringsliv.

For 2001 er det anslått at om lag 1,8 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2002 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 1 670 mill. kr. Til sammenligning vil forslaget for 2002 til «ordinære» riksvegmidler (kap. 1320, post 30/post 31) utgjøre om lag 4,6 mrd. kr. For 2002 vil dermed bompenger utgjøre snaut 30 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av

3.4 Styring av store investeringsprosjekter

Som tidligere år omtales bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrense. For Luftfartsverket er grensen satt til 30 mill. kr. For veginvesteringer omtales alle prosjekter med et kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompengeller annen tilleggsfinansiering. Grensen for enkeltprosjekter er for Jernbaneverket satt til 50 mill. kr. Det er imidlertid en forutsetning at saker av politisk og prinsipiell interesse under beløpsgrensene omtales for Stortinget. Bakgrunnen for at bare prosjekter av en viss størrelse blir omtalt er at en i den overordnede styringen av samferd-

selssektoren legger vekt på målstyring, jf at det bl.a. i Nasjonal transportplan 2002-2011 er presentert hovedprioriteringer, strategier og virkninger på sentrale måleparametre.

I de siste årene er det satt i verk en rekke tiltak for å bedre både grunnlaget for kostnadsoverslagene og kostnadsstyringen av investeringsprosjekter. Kostnadsoverslagene i budsjettforslaget har tatt utgangspunkt i at veg- og jernbaneprosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan. For prosjekter som er i gang, vil usikkerheten være forskjellig alt etter hvor langt en er kommet i byggefasen. Det er lagt til grunn at det skal foretas ekstern kvalitetssikring av alle investeringer med et kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Det har vært gjennomført ekstern kvalitetssikring av flere samferdselsprosjekter. Ev 39 Øysand-Thamshamn, som er vedtatt gjennomført som et OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering, er lagt fram for Stortinget som en egen sak, jf. St.prp. nr 83/Innst. S. nr. 298 (2000-2001). For prosjekter som fremmes i 2002, vises det til omtale under de respektive programkategorier lenger bak i proposisjonen.

3.5 Utøvelse av eierskap i selskaper

I løpet av 1990-årene er de tidligere forvaltningsbedriftene Televerket, Postverket og NSBs trafikkdel omgjort til selskapene; Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA. Med virkning fra september 2000 ble ansvaret for å forvalte statens eierinteresser i Telenor AS (etter børsnotering Telenor ASA) overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet. Samferdselsdepartementet ivaretar også Den norske stats eierandel i SAS AB. Sistnevnte er holdingselskapet for SAS etter omstruktureringen til en aksjeklasse i 2001, jf. St.prp. nr. 72/Innst. S. nr. 287 (2000-2001).

Statens eierrolle i Posten Norge BA og NSB BA ivaretas bl.a. ved at samferdselsministeren er generalforsamling i selskapene. Generalforsamlingen fastsetter selskapenes vedtekter. Ifølge vedtektene skal styret forelegge for generalforsamlingen alle saker som er av prinsipiell, politisk eller samfunnsmessig betydning. Hvert år legger styret i selskapene fram en plan for virksomheten. Planen omfatter bl.a. hovedvirksomheten de kommende år, herunder større omorganiseringer og endringer av tjenestetilbudet. Styrets plan danner grunnlag for en stortingsmelding annet hvert år som gir Stortinget mulighet til å drøfte overordnet

politikk og rammevilkår for virksomhetene. Regjeringen la våren 2001 fram egne stortingsmeldinger om virksomheten i henholdsvis Posten Norge BA og NSB BA, jf. St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 275 (2000-2001) og St.meld. nr. 48/Innst. S. nr. 328 (2000-2001). I vårsesjonen 2001 fremmet Regjeringen også forslag om endringer i særlovene for de to nevnte selskapene, som bl.a. innebærer at selskapenes arbeidsgivertilknytning skal være NAVO og at særordningene med fortrinnsrett og ventelønn skal oppheves etter en overgangsperiode fram til 01.01.2005, jf. Ot.prp. nr. 89/Innst. O. nr. 122 (2000-2001).

Samferdselsdepartementet legger vekt på å følge en eierstyring som innebærer at styret og ledelsen i selskapene får handlingsrom innenfor de overordnede prinsipper og rammevilkår som er fastsatt for selskapene. Det er lagt opp til at selskapene har en forretningsmessig målsetting, med lønnsom drift som et hovedkriterium. De samfunnsmessige målsettingene blir i hovedsak ivaretatt gjennom lover, regler, konsesjoner og kjøp av tjenester. Eierens krav til avkastning og fastsettelse av utbyttepolitikk vil være vesentlig i den økonomiske styringen og er fastlagt ved Stortingets behandling av meldingene om selskapenes virksomhet. Når det gjelder anslag for utbetaling av utbytte i 2002 (utbytte for 2001), vises det til omtalen under de respektive programkategorier/kapitler i del II i proposisjonen.

3.6 Kjøp av samferdselstjenester

Statlig kjøp av tjenester benyttes i de fleste tilfeller for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Det skal være et godt tilbud av samferdselstjenester i hele landet. Hva som til enhver tid er et tilfredsstillende tilbud, vil imidlertid måtte vurderes både i forhold til bruk og kostnader ved de ulike transportformene. Statlig kjøp av tjenester er også begrunnet i behovet for å opprettholde et transporttilbud av rent trafikkale og/eller miljømessige grunner. Det siste gjelder særlig for statlig kjøp av nærtrafikk tjenester fra NSB BA i de største byområdene. Når det gjelder riksvegferjene, så er disse å betrakte som en integrert del av vegnettet.

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det er etablert et mer forretningsmessig forhold mellom det offentlige som kjøper og den enkelte virksomhet. De ulike ordningene for statlig kjøp av tjenester under Samferdselsdepartementet er likevel av forholdsvis ulik karakter. Dels er det

snakk om anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger. Det er over statsbudsjettet og under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, etablert ordninger for statlige kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester (kap. 1310), persontransporttjenester med tog (kap. 1351) og posttjenester (kap. 1370). Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet/Statens vegvesen kjøper også tjenester i

riksvegferjedriften (kap. 1320, post 72) fra ulike ferjeselskaper. Mer indirekte kjøper staten også tjenester fra hurtigruteselskapene ved et årlig tilskudd (kap. 1330, post 70) og fra Luftfartsverket i form av en årlig overføring for delvis dekning av utgifter knyttet til drift og investeringer ved de regionale flyplassene som staten overtok i 1997/1998 (kap. 1311, post 70).

Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester

(i 1 000 kr)

Kap./ post	Benevnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1310	Flytransport				
70	Godtgjørelse for innenlandske ruter	350 370	387 800	412 400	6,3
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	90 500	94 200	97 000	3,0
1320	Statens vegvesen				
72	Tilskudd til riksvegferjedrift ¹	735 000	1 030 000	1 050 300	2,0
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800	195 900	180 800	-7,7
1351	Overføringer til NSB BA				
70	Betaling for persontransporttjenester ²	987 000	987 000	1 293 000	31,0
1370	Kjøp av posttjenester				
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000	540 000	372 000	-31,1
Sum kjøp av tjenester		2 888 670	3 234 900	3 405 500	5,3

1) Kap. 1320, post 72 under vegbudsjettet er foreslått nyopprettet i statsbudsjettet for 2002, og beløp ført opp under saldert budsjett 2001 og regnskap 2000 reflekterer kun anslag over hvor mye som er gått med til ferjedriften.

2) Når det gjelder kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA for 2001, ble det ikke ferdigforhandlet avtale før i forbindelse med revidert budsjett 2001, jf. St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001). Sammenligning mot saldert budsjett 2001 er derfor lite relevant.

Kostnadene ved flere av kjøpsordningene har økt langt utover vanlig prisstigning, uten at tilbudet tilsynelatende har blitt vesentlig forbedret. Dette har bl.a. gått på bekostning av mulighetene for investeringer i nye anlegg. Forannevnte gjelder særlig for riksvegferjedriften og for kjøp av

persontransporttjenester fra NSB BA. Samferdselsdepartementet ser derfor behov for en nærmere gjennomgang av enkelte av kjøpsordningene med sikte på å få til en bedre samlet utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren.

I statsbudsjettet for 2002 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,4 mrd. kr, en økning på om lag 170 mill. kr eller drøyt 5 pst. målt mot saldert budsjett 2001, jf. for øvrig omtale under de respektive programkategorier/ kapitler i del II i proposisjonen.

3.7 Regulering og tilsyn

Avvikling av statlige eneretter og åpning av markeder for konkurranse har på flere områder ført til mer effektiv produksjon og lavere priser. Statens rolle har endret seg fra styring av enerettsvirksomheter til regulering og styring av markedene. Utover den generelle lovgivningen, er de ulike samferdselsområdene regulert i egne lover. Det er opprettet tilsynsorganer, Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet, som bl.a. fører tilsyn med at utøverne oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i lov. De statlige samferdselsbedriftene driver sin virksomhet, bl.a. på grunnlag av konsesjoner. I konsesjonene er selskapene gitt rettigheter og plikter, herunder spesielle samfunnspålagte oppgaver. I vegsektoren har Statens vegvesen også tilsynsoppgaver som en integrert del av virksomheten, der bl.a. de landsomfattende trafikkstasjonene er en viktig del av kontrollapparatet.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at tilsynsvirksomhetene drives riktig og effektivt, slik at aktørene i markedene ikke påføres unødvendige merkostnader på grunn av tilsynsvirksomhet. Departementet vil derfor nøye følge opp omfanget av og budsjettene for tilsynsorganene. Det er nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Samferdselsdepartementet og med deltakelse fra berørte departementer og tilsynsorganer, som skal utrede fordeler og ulemper ved samordning eller sammenslåing av de ulike tilsyn på transportområdet. Til grunn for utredningen skal bl.a. ligge at tilrådingene må være et bidrag til å styrke sikkerheten, at internasjonale forpliktelser ivaretas og at tilsyn skal drives på en effektiv og rasjonell måte. For en nærmere orientering om budsjettforslaget for de ulike tilsyn under Samferdselsdepartementet, vises det til omtalen under de respektive programkategorier/kapitler i del II i proposisjonen.

4 Særskilte omtaler

4.1 Organisasjons- og strukturendringer

Generelt

I det følgende redegjøres det for fornyelsestiltak, organisasjons- og strukturendringer i de virksomheter som ligger under Samferdselsdepartementet. De tiltak og endringer som trekkes fram er enten av mer prinsipiell karakter eller har en viss rekkevidde med tanke på tjenesteproduksjon, lokalisering m.v. Mindre endringer av fullmaktsforhold mellom departement og virksomhet eller rene interne organisasjonsendringer kommenteres ikke. Når det gjelder faktiske opplysninger om virksomhetenes organisasjon, bemanning, budsjett m.v., vises til omtale under de respektive programkategorier/kapitler i del II i proposisjonen.

Administrasjon m.m.

Samordning av tilsyn

Samferdselsdepartementet er en sentral deltaker i arbeidet med å vurdere organiseringen av statlige tilsynsordninger bl.a. med tanke på bedre samordning og etablering av ulike former for samarbeid. Som ledd i Regjeringens program for fornyelse av offentlig sektor, skal Samferdselsdepartementet sammen med andre berørte departementer, utrede muligheten for en samordning av tilsynsorganene innen luftfart, jernbane og sjøfart. Utredningsarbeidet skal være avsluttet innen årsskiftet 2001/02.

Sivil luftfart m.v.

Havari-/ulykkesundersøkelser

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er et faglig sett uavhengig forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet som har som hovedoppgave å undersøke luftfartsulykker og luftfartshendelser. Ulykker i senere tid har vist at det er et behov for samme type uavhengige undersøkelser innen jernbanesektoren. Det arbeides derfor med å utvide HSLs mandat til også å omfatte undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige hendelser innen jernbane. Stortinget vedtok i vårsesjonen 2001 nødvendige endringer i jernbaneloven for å kunne etablere en felles kommisjon. En mulig ytterligere utvidelse av HSLs ansvarsområde til ulykker og hendelser innen sjøfart, vegtransport og eventuelt ulykker på andre samfunnsområder er for tiden under utredning. Det legges opp til at

utredningen skal foreligge innen årsskiftet 2001/02.

Luftfartsverkets organisering

Luftfartsverkets styre har vedtatt en ny organisasjonsstruktur der den vesentligste forskjellen i forhold til nåværende struktur, er at antall regioner reduseres fra 11 til fem. Det er med denne organiseringen lagt opp til et klarere skille mellom premissgivende og utførende oppgaver. I Luftfartsverkets hovedadministrasjon vil sentrale støttefunksjoner bli skilt ut i egne enheter. I tillegg til dette, er det igangsatt nærmere utredninger av Luftfartsverkets framtidige tilknytningsform til staten.

Vegformål

Offentlig privat samarbeid (OPS)

Samferdselsdepartementet la fram forslag om to prøveprosjekter for OPS-modellen i Nasjonal transportplan 2002-2011. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan ba et flertall i samferdselskomitéen om at også Ev 39 Handeland-Feda i Vest-Agder gjennomføres som OPS-prosjekt. Den viktigste forskjellen mellom OPS-modellen og dagens norske modell for vegutbygging er at privat sektor i OPS-modellen får et helhetsansvar for å levere en tjeneste knyttet til utbygging og drift av en ny veg, mens privat sektor i dagens modell er underleverandør av klart spesifiserte enkeltoppgaver. Myndighetene får en klarere bestillerrolle, og må stille krav til hva som skal leveres, ikke hvordan det skal leveres.

Det første prøveprosjektet, Ev 39 Øysand – Thamshamn i Sør-Trøndelag, ble vedtatt av Stortinget våren 2001. Dette prosjektet er tenkt tildelt et privat selskap etter gjennomføring av en internasjonal begrenset tilbudskonkurranse. Kontraktsinngåelse vil kunne skje høsten 2002.

Klassifisering av vegnettet

Dagens vegnett er delt i riksveger (stamveger og øvrige riksveger), fylkesveger og kommunale veger. Det er i dag store standardforskjeller mellom de tre vegkategoriene. På denne bakgrunn skal en todeling av vegnettet utredes. En todeling vil bl.a. legge grunnlag for mer enhetlig vegstandard, styrke hensynet til næringsliv og transportbrukere, samt styrke trafikksikkerhetspolitikken.

Organisasjonsendringer i Statens vegvesen

Det vises til egen omtale under pkt. 4.2

Jernbane

Skille mellom forvaltning og produksjon

I Jernbaneverket er det lagt betydelig vekt på effektivisering av tjenesteproduksjonen internt i Jernbaneverket. Et viktig tiltak for å legge til rette for økt effektivitet har vært å skille mellom forvaltning og produksjon. Praktisk talt all egenproduksjon er skilt ut i separate forretningsenheter; BaneService, BaneEnergi, BanePartner og BaneProduksjon. BaneTele ble 1. juli 2001 etablert som et 100 pst. statlig eid aksjeselskap under Jernbaneverket.

Post og telekommunikasjon

Fornyelse og effektivisering av Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet har utviklet en plan for fornyelse og effektivisering i perioden 2001-2004. Markedsmessige og teknologiske endringer i omgivelsene bidrar til at tilsynsarbeidet på post- og telesektorene i større grad må vie oppmerksomhet til etterspørselssiden (sluttbrukerne) og til informasjonsarbeidet både overfor markedsaktørene og forbrukerne. Post- og teletilsynet skal derfor bli mer synlig og offensiv i sin implementering av norsk telepolitikk. Arbeidsformene internt skal utnytte IKT ytterligere og vil i enda større grad enn nå iverksette døgnåpen forvaltning gjennom elektronisk kommunikasjon og saksbehandling (registreringer, søknader, informasjon).

En organisatorisk endring per 01.05.2001 har samlet markedstilsyn angående post og tele i én avdeling og har forberedt arbeidet med telesikkerhet og beredskap. I tillegg er det tilrettelagt for økt innsats på nye områder som domenenavnforvaltning, elektroniske signaturer og markedsanalyser. Effektivisering og prioritering av oppgavene vil etter hvert medføre en reduksjon av antall ansatte.

4.2 Organiseringen av forvaltningsdelen og produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

4.2.1 Behov for endring – mer effektiv bruk av vegpengene

Hovedbegrunnelsene for Regjeringens arbeid med fornyelse av offentlig sektor er å overføre

ressurser fra administrasjon til tjenesteyting og å effektivisere ressursbruken, slik at vi får mer ut av pengene som brukes til de ulike formål. Statens vegvesen er en stor organisasjon som forvalter betydelige ressurser og er derfor en viktig aktør i denne prosessen. Det er store effektiviseringsgevinster å hente ved å organisere vegvesenet på en annen måte enn i dag. Dette gjelder både for forvaltningsdelen og for produksjonsvirksomheten.

Riksvegbudsjettet er stramt sammenlignet med de mange oppgaver og utfordringer Statens vegvesen står overfor. Gevinster ved effektiviseringen vil frigjøre ressurser som vil bli brukt til å bedre kvaliteten og sikkerheten i vegnettet. Samtidig vil Statens vegvesen framstå som en enda mer servicevennlig, moderne og desentralisert virksomhet.

Organiseringen med ett vegkontor i hvert fylke har lenge fungert godt. Men samfunnets behov knyttet til transport har endret seg mye over tid. Mobiliteten har økt sterkt ikke minst på tvers av fylkesgrenser. Hensyn til næringsliv, transportbrukere og trafikanter generelt gjør at større geografiske områder må ses under ett. Samtidig bedrer bruk av ny teknologi tilgjengelighet og service ved vegvesenets tjenester uten at det er samme behov for geografisk nærhet mellom de stedene tjenester utføres og der hvor de etterspørres. Vegkontorenes underliggende distriktskontorer er etter hvert redusert vesentlig.

I dag har hvert vegkontor, bortsett fra Oslo, en produksjonsavdeling. Uansett valg av modell for produksjonsvirksomheten vil en fylkesvis organisering gi for små enheter. Det overordnede målet i forhold til produksjonsvirksomheten er å effektivisere denne slik at utbyggingsprosjekter, drift og vedlikehold kan gjennomføres på en måte som er mest mulig tjenlig for samfunnet.

De viktigste premissene for en velfungerende samferdselssektor er å sikre ivaretagelse av nasjonale interesser knyttet til transport, få en mest mulig helhetlig og effektiv utforming av samferdselspolitikken samt sikre god samordning mellom de ulike forvaltningsnivåene. Staten må ha det overordnede ansvaret for samferdselspolitikken i Norge. For å kunne ivareta de mange nasjonale interessene knyttet til transport er det nødvendig med sterke statlige enheter. Dette gjelder f.eks. i forhold til økt trafikksikkerhet, som både Regjeringen og Stortinget har gitt høyeste prioritet i transportpolitikken. Det er dessuten viktig å sikre at planlegging, utbygging og drift av transportsystemet blir samordnet på tvers av statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter. På

denne bakgrunn legger Regjeringen opp til at ordningen med et landsomfattende statlig vegvesen med statlige vegkontorer opprettholdes.

Ordningen med et statlig vegvesen innebærer klare fordeler. Disse er bl.a. knyttet til planlegging, utbygging og drift av vegnettet. Statlige vegkontorer gir samordningsgevinster fordi det er en felles eier, og dessuten stordriftsfordeler på en rekke områder. En alternativ oppbygging av parallell kompetanse i fylkeskommunene vil ikke være så effektiv og gi mindre veg for pengene. Dette vil også kunne gi større regionale forskjeller i vegstandard, og økte transportkostnader spesielt for distrikter og næringsliv.

Med utgangspunkt i de samfunnsmessige endringene som har funnet sted i forhold til transport og transportbehov, samt de utfordringer og krav som stilles til Statens vegvesen i årene framover, legger Regjeringen her fram forslag når det gjelder Statens vegvesens framtidige oppgavefordeling og struktur. Dette gjelder både regionalisering av forvaltningssiden og organisasjonsmodell for produksjonsvirksomheten. Sentrale rammebetingelser og utfordringer ble bl.a. tatt opp i Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling. I tilknytning til behandlingen av sistnevnte melding, ba Stortinget Regjeringen om å forelegge organiseringen av Statens vegvesen for Stortinget som egen sak. Produksjonsvirksomheten er ellers omtalt i St.prp. nr. 76 (2000-2001), jf. Innst. S. nr. 327 (2000-2001). En orientering om vegvesenets samlede effektiviserings- og omstillingsarbeid er ellers gitt i St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Samferdselsdepartementet legger vekt på å utvikle vegvesenets organisering slik at ressursene til etaten kan utnyttes på best mulig måte. For at effektiviseringsgevinstene skal bli størst mulig, er endringene i organisasjonsstruktur som her foreslås, etter Samferdselsdepartementets vurdering nødvendige. For de fleste deler av transportsektoren som luftfart, jernbane og kystforvaltning er det gjennomført organisatoriske endringer for å øke effektiviteten. Bl.a. er disse etatene organisert i få regioner. Jernbaneverket har også arbeidet med å skille ut enkelte av sine enheter i egne selskaper eiet av Jernbaneverket. Det er mye å spare på å gjennomføre tilsvarende endringer også for Statens vegvesen.

Når det gjelder produksjonsvirksomheten viser beregninger at effektiviseringspotensialet er stort. Erfaringer fra Statens vegvesen viser en effektiviseringsgevinst på 10-15 pst. på drift og

vedlikehold og 5-10 pst. innen anlegg. Effektiviseringsgevinsten er knyttet til en betydelig økning i konkurranse om virksomhetens oppgaver. Videre vil en tydeligere organisatorisk deling medføre at forvaltningsdelen og produksjonsdelen vil få et klarere skille mellom sine ulike roller og funksjoner (byggherre/bestiller kontra produsent). Dette kan føre til en større bevissthet rettet mot bl.a. risikohåndtering og produktivitet, og følgelig gi økt effektivitet.

Spørsmålet om å vurdere omklassifisering av vegnettet slik at det offentlige vegnettet blir delt i riksveger og kommunale veger (todeling) ble reist i St.meld. nr. 31 (2000-2001). Flertallet hadde ingen merknader til dette, jf. Innst. S. nr. 307 (2000-2001). Vegdirektoratet startet, på oppfordring fra Samferdselsdepartementet, et utredningsarbeid om dette høsten 2001 med sikte på utarbeidelse av prinsipper for klassifisering. Det tas sikte på å forelegge en slik prinsipiell gjennomgang av todeling av vegnettet for Stortinget våren 2002.

Den overordnede politiske styring må legge vekt på mål og resultater, i motsetning til mer detaljert styring. De viktigste krav til mål og resultater for Statens vegvesen fastlegges ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og de årlige budsjettene. For å oppnå de mål og resultater overordnede myndigheter har fastsatt for sektoren, bør vegvesenet i størst mulig grad ha frihet til selv å velge de nødvendige virkemidler. Etter Samferdselsdepartementets syn bør Statens vegvesen i betydelig grad selv kunne bestemme den mest hensiktsmessige organisasjonsform ut fra overordnede målsettinger. I arbeidet med utformingen av vegvesenets overordnede styringssystem, interne ansvars- og oppgavefordeling og organisasjonsstruktur bør følgende forutsetninger legges til grunn:

- Politisk styrbarhet av vegvesenets tjenester.
- Effektivisering gjennom reduksjon av administrative kostnader slik at en størst mulig del av etatens ressurser kan nyttes til tiltak på vegen og i trafikken, og bedre utnyttelse av den samlede kompetanse i etaten.
- Nærhet til brukerne, dvs. at tjenester som er viktige for etatens brukere, publikum, fylkeskommuner, kommuner og andre samarbeidspartnere skal være lett tilgjengelige.
- Tilpasning til naturlige transportregioner, dvs. større geografiske områder.

Av hensyn til de ansatte involvert i omstillingen er det etter Samferdselsdepartementets vurdering

svært viktig at prosessen og avklaringer i tilknytning til denne gjennomføres på kort tid.

4.2.2 Ny organisering av Statens vegvesen forvaltningsdel – etablering av regioner

Regioninndeling

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å gjøre etaten mer kostnadseffektiv og konkurransedyktig. Et større effektiviserings- og omstillingsprosjekt ble startet på slutten av 90-tallet. Den overordnede målsettingen er å effektivisere virksomheten ved å redusere administrative kostnader og overføre disse midlene til utbyggings- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet og tiltak i trafikken. Vurderingene og forslagene nedenfor bygger bl.a. på dette omfattende effektiviserings- og omorganiseringarbeidet.

Regjeringen har i St.meld. nr. 31 (2000-2001) konkretisert nærmere enkelte foreløpige konsekvenser og resultater knyttet til ovennevnte arbeid, og bl.a. fremmet forslag om å redusere antall vegkontor fra 19 til 5-8. Sammenlignet både med et større antall regioner og dagens organisering har en slik inndeling fordeler fordi den skaper mer naturlige transportregioner. Nåværende fylkesgrenser er historisk betinget og bygger på andre samferdselsmessige utfordringer enn de vi har i dag. Endring i befolkningens størrelse og sammensetning samt teknologisk og økonomisk utvikling har bidratt til endringer i tettstedsutbredelse og lokalisering av næringsliv, arbeidsplasser og boliger samt bidratt til pendling og økt mobilitet. Det har også vært en betydelig utbygging av samferdselsnettet og transporttilbudet både for veg, jernbane og flytrafikk. Det må forventes at denne utviklingen også vil fortsette i framtiden. Dette vil føre til at de nåværende fylkesgrensene i en samferdselssammenheng i stadig sterkere grad vil framstå som foreldete og lite funksjonelle.

Løsningene på dagens og framtidens transportutfordringer vil måtte sees på tvers av dagens fylkesinndeling. Det er viktig at nye regioner i størst mulig grad omfatter hele stamvegruter og dermed gir bedre mulighet for samordning innenfor nasjonale transportkorridorer. Regionstørrelsen må dessuten gi bedre grunnlag for å samordne vegforvaltning og transportplanlegging på tvers av fylkesgrenser og innenfor naturlige transportregioner, samt gjøre det mulig å samordne med andre alternative transportsystemer, jf. opplegget for Nasjonal transportplan. Større regioner er også viktig for å få en mest mulig enhetlig vegstandard. Dette har spesielt betydning for

næringslivet i distriktene. Større samferdselsregioner vil gi bedre og klarere forutsetninger for delegering av oppgaver og myndighet fra Vegdirektoratet til regionene og fra regionkontorene til det lokale nivået. Det er et mål å skape en mer desentralisert organisasjon der regionene får en større rolle i styringen av Statens vegvesen enn dagens organisering åpner for.

Samlet sett vil dette også gi en bedre utnyttelse av vegvesenets kompetanse på tvers av dagens fylkesgrenser. Med en stadig større konkurranse om godt kvalifisert arbeidskraft vil dette være nødvendig for å opprettholde god kvalitet på etatens tjenesteproduksjon.

Forslaget til ny organisasjon innebærer en organisering av Statens vegvesen med Vegdirektoratet som hovedkontor, regioner med regionkontorer, distrikter innenfor den enkelte region samt filialer og servicekontorer lokalt. Filialene omfatter dagens trafikkstasjoner.

En organisasjon med relativt få regioner legger også best til rette for å realisere de effektiviseringsgevinstene som følger av det samlede effektiviserings- og omstillingsarbeidet i etaten. Dette kan i neste omgang brukes til tiltak på vegnettet og i trafikken. Det er i fastsettelsen av regioninndelingen en forutsetning at regionenes administrative grenser ikke skal gå på tvers av fylkesgrenser. Regioninndelingen bør dessuten utformes slik at det ikke blir nødvendig med endringer ved eventuelle forandringer i fylkesinndeling og vegnettinndeling. Det er også en fordel at regionene er jevnstore m.h.t. antall fylker, kommuner, veglengder og bevilgninger. En inndeling i få regioner vil dessuten være robust for svingninger i bevilgningene.

Forannevnte hensyn er grunnleggende for vurderingene av en omorganisering. Følgende regioninndeling, med inndeling i fem regioner, synes å være den inndeling som har mulighet for å ivareta dette på en tilstrekkelig god måte:

- Region øst – Østfold/Akershus/Oslo/Hedmark/Oppland
- Region sør – Buskerud/Vestfold/Telemark/Aust-Agder/Vest-Agder
- Region vest – Rogaland/Hordaland/Sogn og Fjordane
- Region midt – Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag
- Region nord – Nordland/Troms/Finnmark

I tillegg til etablering av regioner, vil det bli gjennomført organisasjonsmessige endringer i den lokale strukturen, med *inndeling i distrikter*. Utformingen av distrikter, både oppgavemessig

og geografisk, skal være optimal i forhold til de oppgaver som legges til distriktene. Det skal legges vekt på hensynet til effektivitet, tjenestekvalitet og tilgjengelighet for eksterne brukere av tjenestene. For å sikre et kompetent fagmiljø i distriktene bør også likhet i faglige utfordringer tillegges vekt. Distriktsinndelingen bør dessuten ta hensyn til lokale arbeidsmarkedsregioner og de bør utgjøre naturlige transportområder i lokal sammenheng. Det er også nødvendig at distriktsinndelingen følger regiongrensene, men at de likevel kan gå på tvers av dagens fylkesgrenser der dette er hensiktsmessig ut fra øvrige kriterier. Foreløpige vurderinger antyder om lag 30 distrikter. Distriktsinndelingen vil for øvrig skje etter samråd med kommunene.

For å ivareta publikums tilgjengelighet, forutsettes det også at det fortsatt opprettholdes en del stasjoner eller besøkssteder lokalt, der man får utført de mest vanlige tjenestene, særlig innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Distriktskontorene skal, sammen med trafikkstasjoner, evt. «filialer» til regionkontorene (jf. omtale under neste pkt.), servicekontorer og internettjenester, fullt ut ivareta den publikumservice innenfor trafikant- og kjøretøyområdet som trafikkstasjonene utfører i dag.

Forslaget til omorganisering innebærer at det vil bli foretatt en omfordeling av oppgaver mellom nivåene. Flere av dagens direktoratsoppgaver vil bli lagt til regionkontorene og dagens vegkontoroppgaver vil bli delt mellom regionkontorene og distriktene. Forslaget innebærer en vesentlig mer desentralisert organisasjon enn i dag. Lokalisering av oppgaver og desentralisering av arbeidsplasser i ny organisasjon er nærmere omtalt i det følgende. I forhold til dagens organisering vil dette gi større fleksibilitet i oppgavefordeling og beslutningsnivå. IKT-baserte tjenester og offentlige servicekontorer vil bli brukt som et aktivt virkemiddel for en mer desentralisert tjenesteyting.

Innenfor regionene legges det opp til at regionkontoret skal ivareta kontakten med Vegdirektoratet og fylkeskommunene. Regionkontoret skal gjennomføre strategisk planlegging og styring, ressursdisponering samt ivareta fellesfunksjoner for hele regionen. Distriktene skal ivareta vegvesenets oppgaver på lokalplanet i forhold til kommuner, lokale brukere og publikum. Store anleggsprosjekter med egen prosjektorganisasjon plasseres nær stedet der prosjektet utføres, og ansvaret for myndighetsoppgavene tilknyttet disse er tillagt regionkontoret. Forslaget innebærer at hovedtyngden av ressursene i regionene lokaliseres ute i distriktene.

Som nevnt foran må den overordnede politiske styring legge vekt på mål og resultater, mens vegvesenet i størst mulig grad bør ha frihet til selv å velge de nødvendige virkemidler. I lokaliseringen av regionsentre og distriktskontor skal det legges vekt på steder med gode muligheter for rekruttering av kvalifisert arbeidskraft, gode forbindelser til andre fylkeshovedsteder og distriktskontor. Det vil i denne forbindelse være mest hensiktsmessig å lokalisere regionkontor og distriktskontor på steder der dagens vegkontor er lokalisert, eller i tilknytning til etablerte trafikkstasjoner. Det bør legges vekt på å lokalisere distriktskontorene på steder som er funksjonelle sentra for annen tjenesteyting brukerne trenger.

Vegdirektoratet skal forelegge for Samferdselsdepartementet forslag til lokalisering av regionsentre så snart regioninndelingen er fastlagt. Også strukturen for de øvrige enhetene skal forelegges Samferdselsdepartementet.

Forholdet til fylkeskommunene og kommunene

I den nye organiseringen av vegvesenet skal regionkontoret ivareta ansvaret i forhold til fylkeskommunen. Regionkontoret må organiseres slik at det blir god kontakt til fylkeskommunen og slik at den fylkespolitiske innflytelsen innen vegsektoren kan gjennomføres i samsvar med vegloven og bl.a. St.meld. nr. 31 (2000-2001), jf. Innst. S. nr. 307 (2000-2001). Fylkeskommunenes innflytelse over regional samferdsel skal styrkes bl.a. gjennom generell forpliktende fylkesplanlegging og avgjørende fylkeskommunal innflytelse i prioriteringer av investeringsrammen til riksveger unntatt stamveger.

Hensynet til de fylker der det ikke er regionkontor og der det er stor geografisk avstand til regionkontoret vil bli spesielt vurdert i det videre arbeidet med organiseringen av regionkontorene. Et alternativ som vil bli vurdert er at Statens vegvesen oppretter en liten enhet i fylkeshovedstaden med høy kompetanse og tilstrekkelig beslutningsmyndighet for å ivareta løpende kontakt til fylkeskommunen. Formålet vil være å sørge for at fylkeskommunen får best mulig bistand samt å formidle vedtak og styringssignaler innenfor fylkeskommunenes ansvarsområde i vegsektoren til vegvesenets øvrige organisasjon. Enheten organiseres eventuelt som en utestasjonert del av regionkontoret, med nær tilknytning til regionkontorets ledelse. Enheten må også kunne benytte de kompetansemiljøer som samlet finnes i regionen. Regionkontorets ledelse må legge særlig vekt på direkte kontakt med de fylkeskommuner som er

på et annet sted enn regionkontoret. Forholdet til fylkeskommunene vil bli nærmere vurdert i forbindelse med organiseringen av regionkontorene.

Distriktskontorene blir vegvesenets hovedsamarbeidspartner med kommunene, med ansvar for de fleste saker av lokal karakter. Det betyr større nærhet mellom partene og bedre lokalkunnskap hos vegvesenets saksbehandlere. Det stiller også krav til god kompetanse i distriktet, spesielt når det gjelder drift, vedlikehold og trafiksikkerhet, men også innenfor veg- og arealplanlegging. På den måten kan vegvesenet bidra til å styrke det lokale fagmiljøet på tvers av etatsgrensene, ikke minst i distrikter med små kommuner og små fagmiljø.

Lokalisering av oppgaver i ny organisasjon

Utflytting av oppgaver fra Vegdirektoratet omfatter i første rekke kompetansemiljøer, enkelte administrative fellesfunksjoner som dekker hele landet og det som følger av endringer i arbeidsdelingen mellom Vegdirektoratet og regionkontorene. Det er avgjørende for utfordringene til Statens vegvesen at det etableres en organisasjon som sørger for systematisk kompetanseoppbygging i etaten. Dette må styres fra Vegdirektoratet. Det er samtidig viktig å sørge for god kontakt mellom kompetansemiljøene og de operative enhetene. Dette må balanseres mot behovet for samlede kompetansemiljøer og systematisk kompetanseoppbygging. Samlet sett synes det viktig med relativt få og sterke kompetansesentra for å unngå å spre spisskompetansen for mye. Lokalisering av kompetansemiljøer utenfor Oslo må ikke føre til at vegvesenet taper kvalitet.

Vegdirektoratet vil opprette et kompetansesenter for vegteknologi i Trondheim. Stedsvalget skyldes muligheten for samvirke med forsknings- og undervisningsmiljøet på NTNU. Det er også lagt vekt på nærhet til studentmiljøet, for å bedre rekrutteringen til viktige fagområder for Statens vegvesen.

Det kan bli aktuelt å flytte ut noen mindre fagmiljøer fra Vegdirektoratet til andre steder i landet der forholdene ligger til rette, både faglig og med hensyn til rekruttering. Dette vil bli vurdert nærmere. Slik det er vurdert i dag betyr det at om lag 100 stillinger kan flyttes ut fra Vegdirektoratet i Oslo til andre steder i landet. For å unngå midlertidig tap av kompetanse, må det legges til rette for en overgangsperiode der nedbygging i Oslo og oppbygging et annet sted skjer parallelt. Dette vil også være viktig for endret lokalisering av kompetanse ute i regionene. Tilsvarende vurderinger

om lokalisering foretas for etatens administrative fellesfunksjoner som ulike IT-oppgaver, lønnsadministrasjon og fakturabehandling.

Det ligger et stort ansvar i å minske eventuelle skadevirkninger, både for egne ansatte og lokalsamfunnet for øvrig, på steder der Statens vegvesen og andre statsetater står for en viktig del av sysselsettingen. Som understreket vil en del oppgaver som i dag utføres ved vegkontorene bli lagt til distriktene i den nye organisasjonen.

Desentralisering av arbeidsplasser i ny organisasjon

På forvaltningssiden i Statens vegvesen utgjør dagens bemanning ca. 5 000 årsverk. Arbeidsplassene fordeler seg slik (avrundete tall):

- Vegdirektoratet (i Oslo): 550 (11 pst.)
- Vegkontorene: 2 600 (52 pst.)
- Trafikkstasjoner og prosjektkontorer utenfor vegkontoret: 1 800 (36 pst.)

I ny organisasjon legges det til grunn en bemanning på i størrelsesorden 4 000 årsverk, men avhengig av hvilke oppgaver Statens vegvesen vil utføre i egen regi. Foreløpige grove anslag for fordeling av årsverkene er:

- Vegdirektoratet (i Oslo): 300 (7-8 pst.)
- Regionkontorene, samt landsdekkende enheter (deler av Vegdirektoratet utenfor Oslo): 800-900 (20-25 pst.)
- Distriktskontorer, «filialer» inkl. trafikkstasjoner og prosjektkontorer mv.: 2 600-2 800 (65-70 pst.)

Anslagene bygger på følgende forutsetninger:

- Ca. 100 årsverk tilhørende Vegdirektoratet lokaliseres utenfor Oslo (jf. omtale foran). I tillegg vil det skje en delegering av oppgaver fra Vegdirektoratet til de fem regionene, samt, Vegdirektoratets andel av den generelle effektiviseringsgevinsten som ligger i omstillingen.
- Foreløpige vurderinger tilsier at størrelsen på et regionkontor vil være omtrent som et midtels vegkontor i dag. Noen av disse arbeidsplassene vil trolig være lokalisert utenfor selve regionkontoret, f.eks. administrative og tekniske støttefunksjoner som kan beholdes på enkelte av dagens vegkontorsteder for å unngå flytting av sårbare arbeidsplasser. Dette vil også være fornuftig ut fra å beholde etablerte gode kompetansemiljøer i etaten. Forutsetningen er at tjenestene fortsatt kan utføres effektivt.
- Distriktskontorene og prosjektkontorene vil overta de oppgaver og arbeidsplasser som i

dag er lokalisert til trafikkstasjoner og prosjekter. I tillegg får de tilført oppgaver fra dagens vegkontor tilsvarende ca. 50 årsverk per vegkontor i gjennomsnitt.

Desentraliseringen innebærer at oppgaver og personell flyttes fra «mellomnivået» (vegkontoret) til det nivået som har direkte kontakflate mot brukerne.

Desentraliseringen av oppgaver blir omfattende. Også den fysiske flytting av arbeidsplasser innebærer en klar desentralisering, men ikke i samme omfang. Mange av distriktskontorene (1/2 – 2/3) blir på steder det i dag er vegkontor. Overføring av oppgaver dit betyr ingen geografisk flytting av arbeidsplasser. Et anslag vil være at 300-400 arbeidsplasser flyttes til distrikter og prosjektkontorer utenfor dagens vegkontorsteder. I tillegg kommer utflyttingen av om lag 100 årsverk fra Vegdirektoratet. I Vegdirektoratet er det i dag ca. 570 årsverk, hvorav ca. 25 utenfor Oslo.

Det vil også skje en overføring av oppgaver til de 5 regionkontorene fra de øvrige 14 vegkontorstedene. Anslagsvis vil dette dreie seg om 300-500 årsverk. Tallet avhenger av hvor regionkontorene blir plassert og hvilke regionfunksjoner som kan beholdes på dagens vegkontorsteder. Dette vil først bli avklart når organisasjonsutformingen er kommet lenger.

Samferdselsdepartementet er innforstått med ansvaret for å minske eventuelle skadevirkninger, både for egne ansatte og for lokalsamfunnet for øvrig på steder der vegvesenet eller andre statsetater utgjør en viktig del av sysselsettingen. Finnmark generelt og Vadsø spesielt er et typisk eksempel på dette. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med å legge varierte oppgaver med ulike kompetansekrav til Finnmark/Vadsø, slik at vegvesenets sysselsetting minst opprettholdes.

Hvilke gevinster kan oppnås?

En organisering av Statens vegvesen i fem regioner vil etter Samferdselsdepartementets vurdering gi gevinster i samsvar med begrunnelsene som er lagt til grunn for regioninndelingen foran. Den nye organiseringen av Statens vegvesens forvaltningsdel er en mulighet for å løse oppgaver på en bedre måte, få «mer veg for pengene» og bedre tjenester til publikum. En inndeling i fem regioner vil gi økt effektivitet som følge av større samordning og utnyttelse av vegvesenets samlede kompetanse. Kompetansen vil også bli styrket og utnyttet bedre. Handlefriheten vil bli bedre, med

mulighet for mer varierte og lokalt tilpassede tjenesteløsninger og samarbeidsordninger.

Som nevnt vil det bli opprettholdt en del stasjoner og besøkssteder i distriktene der man får utført de mest vanlige tjenestene, særlig innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Vegvesenet vil tilby stadig flere skranketjenester over internett, og samarbeid med offentlige servicekontorer. Slik kan antall egne tjenestesteder reduseres, men publikums tilgang til tjenestene bedres, særlig i områder med lavt kundegrunnlag og store avstander. Eksempler på slike tjenester er kjøretøyregistrering (gjennomføres delvis i 2001), søknader om avkjørseltillatelse etter vegloven og veg- og vegtrafikkinformasjon. Vegvesenet vil fortsette sin vurdering av hvordan de offentlige servicekontorene kan brukes for å sikre publikum god tilgang til etatens tjenester.

Nødvendige lovendringer

Samferdselsdepartementet foreslår at betegnelsen vegkontor beholdes som navn på regionadministrasjonene. Dette betyr at den eneste endring som behøves i vegloven er for å gi hjemmel for regioninndelingen. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med egen Ot.prp. om endringer av vegloven.

4.2.3 Ny organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

Generelt

Samferdselsdepartementet legger vekt på at utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet blir gjennomført på en måte som er mest tjenlig for samfunnet. I denne sammenheng er vegvesenets produksjonsvirksomhet et viktig sektorpolitisk virkemiddel. Departementet har likevel sett det som nødvendig og riktig å få vurdert organiseringen og rammebetingelser for produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen med sikte på bedret effektivitet. I likhet med omorganisering av Statens vegvesens forvaltningsdel er målet med å omorganisere Statens vegvesens produksjonsavdeling å få mer ut av pengene som brukes til vegformål.

Effektivisering fordrer økt konkurranse om Statens vegvesens oppgaver. Samtidig har staten sektorpolitiske målsettinger med å ha en statlig tjenesteleverandør på produksjonssiden innenfor samferdselsområdet. Disse målsettingene er knyttet til ulike strategiske hensyn, jf. omtale i det følgende.

Produksjonsavdelingen har i dag i underkant av 5 000 stillinger, og hadde en omsetning på om lag 6,3 mrd. kr i 2000. Av dette utgjorde vegvesenets egne ressurser ca. 2,6 mrd. kr, mens den øvrige omsetningen var underentreprise, innleie og andre kjøp av varer og tjenester. Den totale størrelsen på produksjonsvirksomhetens omsetning vil avhenge av virksomhetens konkurransevne. Målt i omsetning per årsverk er effektiviseringspotensialet av virksomheten betydelig.

Samferdselsdepartementet har i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, redegjort for utviklingen i arbeidet med organiseringen av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen. Departementet vil også vise til St.meld. nr. 41 (1993-1994) Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen. Videre har Statskonsult på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert tilknytning og organisering av produksjonsvirksomheten i rapporten «Mer veg for pengene». Statskonsult har utredet alternative organisasjonsmodeller som spenner fra en divisjonsmodell til full utskillelse i et statlig aksjeselskap eid av Statens vegvesen. Statskonsults primære anbefaling er å organisere produksjonsvirksomheten i et statsforetak underlagt Samferdselsdepartementet. Ut fra en forutsetning om at Statens vegvesen skal forvalte eierskapet av det statseide selskapet, anbefaler Statskonsult å organisere virksomheten som et statsaksjeselskap som styres ut fra rent forretningsmessige hensyn.

Dagens organisering

Produksjonsvirksomheten ble i 1995 etablert som egne avdelinger under vegsjefene med en sentral avdeling i Vegdirektoratet for å samordne virksomheten. Virksomheten omfatter anleggs-, drifts- og vedlikeholdsproduksjon, grunnboring samt hjelpefunksjonene maskiner, verksted og driftsbygninger. Avdelingene er i sin helhet finansiert av inntekter fra avtaler med byggherreavdelingene med et avkastningskrav på 7 pst. av verdien av bygninger og maskiner som i dag tilsvarer 110 mill. kr. Produksjonsvirksomheten har som et ledd i effektiviserings- og omstillingsprogrammet iverksatt et internt forbedringsprogram, og har i perioden 1995 til 2000 økt omsetningen per årsverk med om lag 30 pst. En ny organisering med enklere administrasjon vil medføre en ytterligere gevinst.

55 pst. av utbyggingsoppdragene og 30 pst. av drifts- og vedlikeholdsoppgavene settes ut i konkurranse mellom private entreprenører. Vegdirektoratet har satt som mål at om lag 70 pst. av virk-

somheten utsettes for direkte konkurranse i løpet av en fireårsperiode, og at produksjonsavdelingene i økende grad deltar i direkte konkurranse med private entreprenører.

I tillegg kommer den konkurranseflate som representeres av lokale underentreprenører som har oppdrag for produksjonsvirksomheten, og som har et betydelig omfang.

EØS-bestemmelsene er tolket slik at produksjonsavdelingene ikke har anledning til å delta i direkte anbudskonkurranse pga. den tette tilknytningen til oppdragsgiver ved at produksjonsavdelingene organisatorisk er underlagt vegsjefene. Avdelingene tildeles derfor oppdrag basert på produksjonskalkyler som vurderes ut fra markedsnivå, og som danner grunnlaget for forhandlede avtaler mellom byggherreavdelingene og produksjonsavdelingene. Produksjonsavdelingene fører et bedriftslikt regnskap som omfatter alle inntekter og kostnader, og det forutsettes at faktiske kostnader skal sammenlignes med kostnadene for tilsvarende prosjekter utført i entreprise. Sammenligningen kompliseres av at rammebetingelsene mellom private og vegvesenets produksjon ikke er like, og det har vært stilt spørsmål ved om en slik sammenligning er dekkende for å dokumentere konkurranseevnen.

Som del av et statlig forvaltningsorgan er produksjonsvirksomheten underlagt rammebetingelser som gjør forholdene svært forskjellige fra det private opererer under. Dette gjelder særlig økonomiske rammebetingelser knyttet bl.a. til at produksjonsvirksomheten ikke kan ta opp lån og investeringene følgelig må sees i sammenheng med statsbudsjettet, ulik avgiftsbelastning, og organisatoriske, juridiske og personalpolitiske rammebetingelser. Potensiell effektiviseringsgevinst vil sannsynligvis være større ved at hovedtyngden av virksomheten utsettes for direkte konkurranse med deltagelse av private entreprenører og vegvesenets egen produksjon. De fleste land har valgt å konkurranseutsette anleggsvirksomheten, mens det på drifts- og vedlikeholdssiden er mer vanlig å ha til dels betydelig egenproduksjon ut fra beredskaps- og sikkerhetshensyn. Det vil også være en del oppdrag der det er mest tjenlig å benytte egne ressurser for å oppnå best mulig totalresultat.

En økende konkurranseutsetting med rimelig balanse mellom vegvesenets produksjon og private ressurser vurderes å gi mest igjen for de midler som stilles til rådighet for vegformål. Økt konkurranseutsetting må derfor kombineres med ivaretagelse av strategiske hensyn.

Potensiell effektiviseringsgevinst gjelder til en viss grad uavhengig av organisasjonsmodell, men forskjeller i rammebetingelser mellom modellene vil også kunne påvirke mulighetene for effektiv drift. Det er viktig at statlig produksjonsvirksomhet har rammebetingelser som er om lag det samme som det konkurrentene har. Det er derfor grunn til å fokusere på fleksibilitet og en friere organisasjonsform. Dersom det skal åpnes for mer konkurranse, er det viktig at produksjonsvirksomheten får rammevilkår som medvirker til at virksomheten blir bedre rustet til å konkurrere med private aktører. Hvilke rammebetingelser som vil gjelde for produksjonsvirksomheten, avhenger av valg av organisasjonsform.

Sentrale problemstillinger

Fordeling egne og private ressurser

Konkurranseutsetting er som nevnt et virkemiddel for å få til størst mulig effektivitet. Som byggherre er det nødvendig å ha andre virkemidler for å sikre at alle oppgaver utføres på den mest tjenlige måten.

Erfaringer innen Statens vegvesen viser at konkurranseutsetting vil kunne føre til gevinster på 10-15 pst. innen drift og vedlikehold og 5-10 pst. innen anlegg. Dette forutsetter at det er fungerende marked på alle felter og i alle deler av landet. Det er derfor viktig å utvikle det private markedet gjennom ulike former for kontraktstyper, samt å utvikle egen bestillerkompetanse for å håndtere en økende grad av konkurranseutsetting. Egen produksjon skal i denne sammenheng utgjøre et offentlig alternativ i entreprenørbransjen, og være en effektiv og konkurransedyktig leverandør. Egen produksjon vurderes å ha en spesielt viktig rolle i forhold til å virke utjevnende i perioder med sterk etterspørsel i bygge- og anleggsbransjen, og for å sikre at drifts- og vedlikeholdsoppgaver i områder med spredt bosetting og begrenset marked ivaretas på en økonomisk måte. Hovedregelen vil være at oppdrag utføres på basis av direkte konkurranseutsetting. Vegdirektoratets foreslåtte byggherrestrategi innebærer at alle større anleggsoppdrag utføres på basis av direkte konkurranse mellom entreprenører og egen produksjon.

I en del tilfeller vil byggherren gjennomføre oppdrag på basis av forhandlede kontrakter med egen produksjon ut fra at dette gir det beste totalresultatet. Det vil gjelde:

- Mindre anlegg der utarbeidelse av fullstendige planer og anbudsutlysning vil bli uforholdsmessig kostbart
- Arbeider som er vanskelige å beskrive i anbud

Kompetanse

Dersom staten skal oppnå optimal utnyttelse av de midler som bevilges til vegformål, er det helt avgjørende at vegetaten besitter fullgod kompetanse innenfor planlegging, bestilling og byggeledelse. Statens vegvesen er i dag en profesjonell byggherre. Kompetansen er bygd opp over en årrekke, og er bl.a. grunnet i at en stor andel på bestillersiden selv har arbeidet med planlegging og gjennomføring av vegprosjekter innenfor drift, vedlikehold og bygging. Miljøet i Statens vegvesen har vært sterkt preget av tverrfaglighet. Det har vært mulig ved at vegvesenet selv har stått for gjennomføring av egne utbyggings- og driftsprosjekter.

Ved et sterkere skille mellom byggherre- og produsentrollen må det legges vekt på å profesjonalisere rollene ytterligere. Det må legges vekt på å nyttiggjøre den erfaring vegvesenet har som produsent, og byggherresidens kompetansebehov må vedlikeholdes og videreutvikles både gjennom opplæring, systematisk kompetanseoverføring fra egen produksjon og ved ekstern rekruttering.

Forvaltningssiden må utvikle sin bestillerkompetanse i et marked der en større del av oppgavene er konkurranseutsatt. Med bestillerkompetanse menes bl.a. kunnskap om priser på sentrale elementer i bygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

Bransje- og konkurranseutvikling

Innenfor entreprenørbransjen har det vært en utvikling mot færre og større entreprenører med en økende grad av internasjonalisering. Dette er særlig tydelig i det svenske markedet, og skjer i økende grad i et felles nordisk marked. Selv om det i Norge er et mer differensiert entreprenørmarked enn i nabolandene er det nødvendig for en stor byggherre å ha et korrektiv for å møte uheldig utvikling innen entreprenørbransjen både i forhold til å motvirke konsentrasjon og for å kunne representere et priskorrektiv på utsatte områder.

Forskning og utvikling

Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet et nasjonalt ansvar knyttet til forskning og utvikling innen vegproduksjon rettet mot bedre tekniske løsninger og en mer effektiv produksjon. Statens vegvesen har en relativt omfattende FoU-virksomhet i dag. Egen produksjon har i denne sammenheng vært brukt som et viktig virkemiddel. Det er særlig viktig å ivareta områder der utviklingen skaper besparelser for byggherren, men gir mindre fortjenestepotensialer for den utførende. Det vil f.eks. gjelde innenfor dekke og materialsiden der nye metoder reduserer materialbehovet. Uavhengig av valg av organisasjonsmodell må FoU-virksomheten videreføres både i forvaltningsdelen og i produksjonsvirksomheten.

Beredskap

Over tid vil Statens vegvesen utvikle beredskapsavtaler både med private entreprenører og med egen produksjon. Norge er et krevende land med værharde forhold langs kysten og på høyfjellet. Dette stiller spesielle krav til beredskap og til kunnskaper til det lokale vegnett.

Beredskapsfunksjonen vil kunne ivaretas gjennom kontrakter og særskilte beredskapsplaner. Samferdselsdepartementet mener at beredskap i ekstremsituasjoner som f.eks. ras eller flom kan tildeles direkte til den mest hensiktsmessige utfører, og ikke trenger å lyskes ut i en ordinær anbudsrunde. Departementet mener at forvaltningssiden i all hovedsak bør kunne sikre beredskapen gjennom drift- og vedlikeholdskontrakter evt. beredskapskontrakter, enten dette er med private eller med egen produksjonsvirksomhet. En slik løsning vil føre til en synliggjøring av kostnadene knyttet til beredskapsfunksjonen. Vegvesenets ansvar for sikkerhet i vegsystemet må uansett ivaretas, ved at vegvesenet er tilstede på vegen. En sterkt adskilt produksjon, eventuelt private aktører, vil føre til økt behov for bemanning på forvaltningssiden (tilsyn og byggherreoppgaver, forhold til naboer og vegbrukere).

Hvis vegvesenets produksjon skal være et markedskorrektiv, er det ikke nok å være en stor aktør i markedet med samme interesser som de andre entreprenørene. Den må også ha plikt til å ta oppdrag der markedet fungerer dårlig (f.eks. i distriktene).

Rettslige problemstillinger

Når det gjelder konkurransesituasjonen er tre forhold sentrale: Mulighet for å inngå direkte forhandlede kontrakter med egen produksjon for oppdrag fra forvaltningsdelen (egenregi), mulighet for å levere anbud på oppdrag fra forvaltningsdelen i Statens vegvesen og mulighet for å delta i konkurranse eksternt. Regelverket som gir føringer for produksjonsvirksomheten på dette området er komplekst.

EØS-avtalens bestemmelser om offentlig støtte oppstiller et generelt forbud mot støtte gitt av statsmidler. Støtteforbudet favner vidt og omfatter både direkte støtte i form av tilskudd, og indirekte støtte som f.eks. skattefordeler som begunstiger enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer. Det vil kunne foreligge støtte i alle de tilfeller en markedsaktør får en økonomisk fordel som andre markedsaktører ikke får tilgang til.

Ettersom vegvesenets kommersielle virksomhet skal foregå innenfor forvaltningsorganet foreligger det en mulighet for krysssubsidiering. Et produkt (eller en produktgruppe) anses i utgangspunktet for å være krysssubsidert dersom inntektene relatert til produktet ikke dekker de kostnadene produktet forårsaker og disse kostnadene samtidig blir dekket av et eller flere andre produkter. En sammenblanding mellom de deler av Statens vegvesens virksomhet som er finansiert over statsbudsjettet og den delen som skal drives forretningsmessig i konkurranse med andre aktører kan derfor innebære statsstøtte.

Innsynsdirektivet, Kommisjonsdirektiv 80/723 stiller på denne bakgrunn krav til oppbevaring og rapportering av visse finansielle forhold mellom det offentlige og offentlige foretak. Når slike foretak både har kommersiell virksomhet i konkurranse med andre aktører og er tildelt særlige rettigheter eller mottar finansiering som kompenserer for tjenester av allmenn økonomisk interesse, stilles det krav til separat regnskapsføring. Formålet med direktivet er å skape åpenhet i de økonomiske forbindelser mellom staten og foretaket og kontrollere hvorvidt den delen av foretaket som driver alminnelig forvaltningsvirksomhet krysssubsidierer den delen av virksomheten som i utgangspunktet skal drive kommersielt.

Det må i samsvar med ovennevnte bestemmelser skapes klare skiller mellom forvaltningsvirksomheten og den kommersielle delen som skal drive i konkurranse med andre aktører for å unngå krysssubsidiering i strid med EØS-avtalens bestemmelser om offentlig støtte.

Det gjelder etter innsynsdirektivet et grunnleggende prinsipp om transparens i forhold til offentlige virksomheter. Dette betyr at det kan kreves innsyn i alle økonomiske forbindelser mellom offentlige myndigheter og det statlige foretaket og at disse forbindelsene er så «gjennomsiktige» som mulig. Det bør derfor trekkes klare regnskapsmessige og administrative skillelinjer mellom forvaltningsvirksomhet og kommersielle aktivitet slik at EFTAs overvåkningsorgan i ettertid kan prøve at det ikke foreligger ulovlig krysssubsidiering.

Organiseringen i Sverige og Finland

I Finland ble produksjonsvirksomheten skilt ut i en egen divisjon og delt inn i fire regionale enheter i 1998. Vägverket (produksjonsvirksomheten) ble deretter fra 1.1.2001 organisert som et affärsverk, noe som ligner mest på det vi kaller statsforetakmodellen i Norge. Etableringen av affärsverket var i hovedsak begrunnet ut fra produksjonsvirksomhetens behov for å ha samme rammebetingelser som private aktører for å kunne være konkurransedyktig. Ved etableringen av affärsverket ble det vedtatt at alle oppgaver skulle konkurranseutsettes innen utgangen av 2004.

I Sverige har produksjonsvirksomheten vært organisert i en egen divisjon underlagt generaldirektøren siden 1992. Produksjonsvirksomheten er inndelt i tre regionale enheter. Produksjonsvirksomhetens oppgaver er 100 pst. konkurranseutsatt etter en overgangsperiode på syv til åtte år. Vägverket har foreslått overfor departementet at Vägverket Produktion skal etableres som et statlig eid aksjeselskap, ut ifra at produksjonsvirksomheten har behov for like rammebetingelser som private aktører for å være fullt ut konkurransedyktig. Av markedshensyn blir det ansett som viktig å ha en statlig eid entreprenørbedrift. Departementet har utredet forutsetningene for selskapsdannelse. Det er enda ikke fattet noen beslutning i saken i Sverige.

Både Sverige og Finland har funnet det nødvendig å organisere produksjonsvirksomheten i en divisjon som en nødvendig overgangsløsning for å sikre en forsvarlig overgang fra en forvaltningsvirksomhet til en konkurranseutsatt forretningsvirksomhet. Produksjonsdivisjonen er i denne fasen blitt gitt arbeidsvilkår som er tilnærmet lik de private.

Samferdselsdepartementets vurderinger av de ulike modellene

Samferdselsdepartementet har i hovedsak vurdert tre ulike organisasjonsmodeller som aktuelle organisasjonsformer; statsforetak, statlig aksjeselskap og divisjonsmodell.

Statsforetak og statlig aksjeselskap er selskapsmodeller som innebærer et organisatorisk skille mellom myndighetsutøvelse (forvaltning) og produksjon. Statlig eide selskaper er egne rettssubjekter og skilt ut fra statsforvaltningen. Statsforetak er utformet med sikte på organisering av statlig næringsvirksomhet som er etablert og/eller drives med sikte på å realisere bestemte sektorpolitiske mål. Statsforetak er en relativt lite brukt organisasjonsform, og er ikke kjent internasjonalt. Et statsforetak styres etter en egen lov, statsforetakloven. Et statlig aksjeselskap er en mer utbredt organisasjonsform. Statens ansvar for selskapets gjeld er begrenset. Følgelig kan selskapet i prinsippet gå konkurs. Driften av aksjeselskapet ivaretas av daglig leder og et styre.

Disse to modellene innebærer en klar rollefordeling mellom staten som eier og selskapsledelsen. Forvaltningen av eierskapet i disse modellene kan ligge hos Statens vegvesen eller hos Samferdselsdepartementet. I praksis vil et statsforetak og et statsaksjeselskap være identiske på de fleste områder. Forskjellen ligger i at et statsforetak ikke kan gå konkurs. Dette er en grunnleggende forskjell sammenlignet med aksjeselskap. Et selskap skal styres etter rene forretningsmessige prinsipper, og skal følge aksjeloven. Valg av en selskapsmodell ville innebære at vegvesenet måtte endre hele sin organisasjon fra å være forvaltningsorientert til å være sterkere profittorientert. Dette ville medføre en betydelig endring av bedriftskulturen, systemene og arbeidsrutinene i forhold til dagens organisering. I selskapsmodellene er de ansatte underlagt arbeidsmiljøloven og ikke tjenestemannsloven. En selskapsmodell med full konkurranse vil gi produksjonsvirksomheten like rammevilkår med de private konkurrentene når det gjelder innkjøps- og avgiftsreglement. Videre vil selskapet ikke være underlagt statlige budsjettprosesser, og vil kunne ta opp lån i det private markedet.

Divisjonsmodellen innebærer at produksjonsvirksomheten vil være direkte underlagt vegdirektøren og fortsatt vil være en del av forvaltningsorganet Statens vegvesen. I en divisjon er ansatte underlagt tjenestemannsloven. En divisjon kan ikke ta opp lån i det private markedet til investeringer i bygg og maskiner.

Produksjon kan i utgangspunktet få oppdrag enten etter anbudskonkurranser eller som forhandlede kontrakter, men departementet vil anbefale at oppdrag i økende grad tildeles på grunnlag av direkte konkurranse. Forhandlede kontrakter ut fra spesielle hensyn skal være begrunnet og definert og oppgjørsform skal være avklart i forkant. Produksjonsvirksomheten vil derfor bli konkurranseutsatt i samme grad som de store bygge- og anleggsentreprenørene, og vil i utgangspunktet bli tilnærmet likebehandlet med disse. En økende konkurranseutsetting vil kreve at produksjonsvirksomheten gis adgang til andre markeder. En slik ekstern markedsadgang vil bli begrenset både i forhold til type og omfang ved at oppdragene i hovedsak vil være knyttet til det offentlige vegnettet.

Hovedtyngden av oppdragene for egen produksjon vil ligge innenfor vegvesenets ansvarsområde, og eksterne oppdrag begrenses til 20 pst. av det totale oppgaveomfanget. Økt konkurranse medfører dreining fra forvaltning mot forretningskultur. Dette er en krevende overgang, og det vil derfor uansett være behov for å velge en divisjonsløsning i en overgangsperiode i samsvar med de vurderinger som er gjort i Sverige og Finland.

En divisjon vil være underlagt alle deler av det statlige regelverket, f.eks. det offentlige innkjøps-/anskaffelsesregelverket. Videre kan ikke en divisjon gå konkurs, men det er en grunnleggende forutsetning at produksjonsvirksomheten drives lønnsomt, og at rammebetingelsene legges til rette for å kunne utvikle konkurransekraft. Derfor er det nødvendig at det i så stor grad som mulig tilstrebes likebehandling mellom produksjonsdivisjonen og private konkurrenter, bla. med hensyn til avgiftsmessig håndtering.

Departementet vil både ut fra effektivitetshensyn og troverdighetshensyn legge opp til at størst mulig andel skal være gjenstand for direkte konkurranse. Forhandlede kontrakter med egen produksjon vil være begrenset til oppdrag der dette ut fra en vurdering gir et bedre totalresultat. Slike kontrakter skal alltid være begrunnet, og oppgjørsform være avklart i forkant.

Departementet legger til grunn at produksjonsvirksomheten i divisjonsmodellen vil kunne delta i konkurranse om oppdrag fra forvaltnings-siden. Kombinasjonen forhandlede kontrakter og konkurranseutsatt virksomhet reiser en rekke spørsmål. Det vil være avgjørende at likebehandling av leverandørene etterleves og følges opp slik at den statseide produksjonsvirksomheten ikke kan sies å ha hatt informasjonsfordeler. I et opp-

legg der inntektene dels er knyttet til oppdrag gjennom forhandlede kontrakter og dels til oppdrag som er oppnådd gjennom konkurranse, er det avgjørende at det lages et system hvor det kan dokumenteres at det ikke foretas krysssubsidiering. Det er viktig at private konkurrenter oppfatter konkurransen som reell og dermed deltar i konkurransen. Hvordan omverdenen oppfatter produksjonsvirksomheten som en aktør i markedet, vil være viktig. Økt konkurranse om produksjonsvirksomhetens oppgaver er avgjørende for å ivareta dette. Det å skape troverdighet i markedet ved å begrense en blandet inntektsside er dermed også et argument for å begrense omfanget av deltakelse i ekstern konkurranse. Båndene mellom oppdragsgiver og oppdragstaker som vil foreligge i en divisjonsmodell ved en intern konkurransesituasjon gjør at det vil være viktig å påvise at produksjonsdelen ikke har hatt fordeler som de andre aktørene ikke har hatt. Vegvesenets forvaltningsdel må følgelig utarbeide rutiner og systemer for å kunne påvise dette, og dermed utelukke eventuell mistanke om favorisering av egen produksjonsvirksomhet.

Divisjonsmodellen medfører et større skille mellom produksjonsdelen og forvaltningssiden enn ved dagens organisering. Dette vil gi større troverdighet i markedet, spesielt når det legges opp til mer konkurranse om oppdragene. Funksjonene (byggherre/bestiller og utbygger) skilles, slik at produksjonsdelen og forvaltningsdelen kan fokusere bedre på sine roller. Dette kan føre til en større bevissthet rettet mot bl.a. risikohåndtering og produktivitet. Samferdselsdepartementet vil understreke betydningen av høy kompetanse hos bestiller/byggherre.

En divisjon er anbefalt av Vegdirektoratet og vurdert til å være den mest hensiktsmessige for å oppnå fleksibilitet i forhold til bruk av virkemidler for å oppnå de overordnede mål for Statens vegvesen. En divisjon vil sikre direkte styring av virksomheten fra vegvesenets øverste ledelse.

Departementet legger opp til at Vegdirektoratet får delegert myndighet til å organisere divisjonsenhetene uavhengig av den til enhver tid gjeldende organisering av forvaltningsdelen.

Departementets konklusjon og videre arbeid

Samferdselsdepartementet vil peke på at det foreligger juridiske uklarheter knyttet til i hvilken grad man kan forhandle kontrakter med produksjonsvirksomheten direkte, og hvorvidt de ulike modellene kan delta i konkurranse. Departementet legger til grunn at en i likhet med i Sverige og

Finland kan kombinere forhandlede kontrakter og deltagelse i konkurranse. Samferdselsdepartementet vektlegger at utgangspunktet for omorganisering av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet er effektivisering, som igjen fordrer økt konkurranse. Alle modellene som er vurdert, legger til rette for dette. En ensidig fokusering på effektivitet, kan isolert sett trekke i retning av en selskapsmodell. Dette har bl.a. sammenheng med at rammebetingelsene i en selskapsmodell vil være mer lik de rammebetingelsene som gjelder for privat virksomhet. Samtidig legger departementet betydelig vekt på at Statens vegvesen må beholde en styringsmulighet overfor produksjonsvirksomheten og at den må inngå i en sektorpolitisk sammenheng. Det er vanskelig å se begrunnelse for egen produksjonsvirksomhet dersom den ikke skulle kunne brukes sektorpolitisk og ivareta strategiske hensyn. Departementet mener disse hensyn vil bli best ivaretatt i en divisjonsmodell.

Departementet vil på denne bakgrunn tilrå at produksjonsvirksomheten organiseres som en divisjon. Departementet vil understreke at det er en klar målsetting at det skal tilrettelegges for konkurranse om Statens vegvesens oppgaver i større grad enn i dag, og at forhandlede kontrakter med egen produksjon bare der dette gir et bedre totalresultat, og der dette er begrunnet og avklart i forkant.

Vegvesenet ser for seg at det for om lag 70 pst. av virksomheten legges til rette for direkte konkurranse i løpet av en fireårsperiode. Departementet vil be Vegdirektoratet om å utarbeide retningslinjer med sikte på å få mest mulig konkurranse om oppgavene, samtidig som strategiske hensyn (driftstekniske oppgaver, beredskap) ivaretas.

Departementet mener det er viktig å tilstrebe likebehandling av produksjonsvirksomheten og private konkurrenter så langt som mulig når man legger opp til mer konkurranse. Departementet vil derfor se nærmere på avgiftssystemet med sikte på harmonisering av dette, særlig med hensyn til merverdiavgift og investeringsavgift.

4.2.4 Implementering og omstillingskonsekvenser for forvaltningsdelen og produksjonsdelen

Statens vegvesen vil gjennomføre en omstilling til ny organisasjon både på forvaltningssiden og produksjonssiden som innebærer betydelig mindre bruk av ressurser enn dagens organisasjon. Omstillingen av Statens vegvesen vil angå mange og kreve stor omstillingsvilje og omstillingsevne.

Konsekvensene for den enkelte vil oppstå både som følge av de effektiviseringstiltak som er tatt opp foran samt den nye organiseringen. Sammen med redusert behov for ressurser, vil nødvendig rekruttering av ny kompetanse medføre et relativt stort antall overtallige.

Samferdselsdepartementet peker på at det vil oppstå tilleggskostnader forbundet med organisering, omstilling og innplassering. Omstillingstiltakene krever relativt sterke virkemidler. Vegdirektoratet har ansvar for å utvikle og bruke disse virkemidlene i samarbeid med de tilsattes organisasjoner. I omstillingsavtalen har partene gitt uttrykk for at de ønsker at omstillingsprosessen skal gjennomføres uten oppsigelser fra arbeidsgivers side. Det forutsettes her at den enkelte tjenestemann er innstilt på å benytte seg av de mulighetene til omskolering, opplæring og/eller omplassering til annet arbeid som blir tilbudt.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet og hovedsammenslutningene har nylig drøftet retningslinjer for omstilling i statlig sektor. I den forbindelse har Arbeids- og administrasjonsdepartementet fastsatt et sett med virkemidler som kan benyttes ved store omstillingsprosesser. Bruken av disse forutsettes lagt til grunn ved pågående omstilling i vegvesenet. Virkemidlene skal tas i bruk etter individuell vurdering, og bruken skal styres av arbeidsgiver. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til de budsjettmessige konsekvenser når antall tjenestemenn som blir berørt og bruken av de enkelte virkemidler er nærmere avklart internt i vegvesenet. Departementet vil evt. i denne forbindelse komme tilbake til Stortinget med forslag om tilleggsbevilgning i 2002.

Endret organisering av forvaltningsdelen skal være gjennomført 1.1.2003. Det ser ut til at det er nødvendig med en omstilling på over fire år for forvaltningssiden, med de største kostnadene i 2003 og 2004. Departementet tilrår at produktjonsvirksomheten skal etableres som divisjon fra 1.1.2003, samtidig som regionaliseringen av forvaltningsdelen. Virksomhetens arbeidsoppgaver skal i større grad legge til rette for konkurranse, noe som innebærer omfattende omstillingskrav. For produktjonsvirksomheten er dette knyttet til at hele virksomheten må bli mer forretningsorientert. Det stilles også betydelige krav til omstilling på forvaltningssiden, som i den nye modellen skal operere med tilnærmet full kontraktsstyring av vegproduksjonen. Konkrete omstillingstiltak kan være knyttet til interne rutiner og systemer, større fokusering på produktivitet og endring av bedriftskultur. Departementet legger opp til at

virksomheten skal være tilpasset de rammebetingelsene som gjelder for en divisjonsmodell 1.1.2005.

4.3 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede

Høsten 1998 ble det lagt fram en stortingsmelding om handlingsplan for funksjonshemmede, jf. St. meld. nr. 8 (1998-99) for planperioden 1998-2001. For planperioden satses det på tre områder: Et tilgjengelig samfunn, planlegging og brukermedvirkning og funksjonshemmedes rettigheter. I handlingsplanen skisseres tiltak for planperioden under de enkelte departements ansvarsområder. I de årlige budsjettproposisjoner vil det bli rapportert om status for arbeidet. Handlingsplanen er besluttet forlenget ett år, dvs. ut 2002.

Samferdselssektoren bør tilrettelegges slik at personer med funksjonshemming i størst mulig grad skal kunne benytte seg av ordinær transport, post- og teletjenester. I dette arbeidet legger Samferdselsdepartementet vekt på at tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede skal være en integrert del av den generelle aktiviteten på samferdselssektoren. Når det gjelder tiltak spesielt rettet mot å bedre forholdene for funksjonshemmede, skal samferdselsetatene ta hensyn til funksjonshemmedes behov både ved planlegging av investeringer i ny infrastruktur og i forbindelse med drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, der dette er relevant.

Av Nasjonal transportplan framgår det at Regjeringen vil se nærmere på utformingen av ttransporten, herunder arbeids- og utdanningsreiser. Fra 1. august 2001 er det i den sammenheng satt i gang en ettårig forsøksordning for funksjonshemmede studenter og arbeidstakere. Forsøkene baserer seg på utprøving av to modeller for organisering av en rasjonell transportordning. Den ene modellen er knyttet til trygdeetat og kjørekontor. Sosial- og helsedepartementet har ansvaret for denne delen av forsøket. Den andre modellen tar utgangspunkt i den fylkeskommunale transportordningen for funksjonshemmede (tt) og er Samferdselsdepartementet sitt ansvar. Forsøket har som formål å utvide/etablere et transporttilbud som sikrer funksjonshemmede muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, og vinne erfaring før en permanent ordning eventuelt iverksettes.

Innen telekommunikasjon dreier tilrettelegging for funksjonshemmede seg hovedsakelig om behovsorientert produktutvikling. Arbeid, forskning og tjenester rettet mot funksjonshemmede

utføres hovedsakelig av Telenor ASA og er nå en del av de konsesjonspålagte plikter, som innebærer at Telenor har en plikt til å levere landsdekkende tjenestene. I dette ligger også følgende leveringsplikter; ytelser til funksjonshemmede i form av teksttelefon for tale- og hørselhemmede, refusjonsordning for blinde og svaksynte ved bruk av opplysningstjenesten, utgivelse av katalog i hensiktsmessig form for alle abonnenter og tilgang til telefonautomater på offentlig grunn.

Over Samferdselsdepartementets budsjett kap. 1301, post 70, har det blitt bevilget midler til tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede. Det ble i 1999 bl.a. bevilget midler til et større prosjekt i regi av Norges Handikapforbund som tar for seg «tilgjengelighet for funksjonshemmede til ordinær kollektivtrafikk» med hovedfokus på busstransport. Dette arbeidet ble ferdigstilt i januar 2001, og har resultert i en eksempelsamling.

Dersom funksjonshemmedes spesielle behov skal kunne ivaretas på en best mulig måte, er det viktig at brukerne kan komme tidlig inn i prosessen i forbindelse med planlegging av nytt materiell. Jernbaneverket har igangsatt et arbeid som omfatter tiltak for forbedring av tilgjengelighet, informasjon og opphold for publikum på stasjoner og knutepunktterminaler. Stasjonsutviklingsprogrammet omfatter også tilrettelegging for funksjonshemmedes reisebehov. På jernbaneområdet er det etablert en kontaktgruppe mellom NSB BA, Jernbaneverket, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon som skal ta opp problemområder for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog, og komme med forslag til tiltak for transport av rullestolbrukere og andre funksjonshemmede i forbindelse med togreiser. Det eksisterer et lignende kontaktforum på luftfartsområdet hvor organisasjoner for ulike funksjonshemninger deltar sammen med flyselskap, Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet.

4.4 Forskning og utvikling

Departementets bevilgningsforslag innebærer en prioritering av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, spesielt forskning knyttet til utnyttelse av informasjons-, og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning. Videre vil departementet prioritere forskning på trafiksikkerhet og videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. For 2002 foreslås det bevilget 123,1 mill. kr til forskning og utred-

ning over kap. 1301. Dette er en økning på 26,1 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv. foreslås det bevilget 21,6 mill. kr, en økning på 12,4 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2001. Økningen har sammenheng med utredningsbehov i forbindelse med oppfølging av forsøk med ny organisering av transportforvaltningen i byområder, kartlegging av bredbåndsmarkedet og søken etter løsninger som kan bedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til buss. Midlene vil ellers bli benyttet til generell forsknings- og utredningsvirksomhet.

Videre foreslås det bevilget 84 mill. kr over post 50 Samferdselsforskning. Dette er en økning på 11,2 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Bevilgningen vil i hovedsak bli brukt til å støtte ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. Økningen vil i hovedsak gå til IKT-rettet forskning samt forskning om transportrisiko og sikkerhet. Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 30,4 mill. kr og 53,6 mill. kr.

Midlene til transportforskning planlegges brukt til et nytt program om tjenesteyting, handel og logistikk og til videreføring av forskningsprogram om Byutvikling, Miljøforurensning og helse samt Regional utvikling. I tillegg er det avsatt midler til en ny satsing på risiko- og sikkerhetsforskning, videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget for de kommende revisjoner av Nasjonal transportplan, basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og nasjonal delfinansiering av EU-prosjekter.

Innenfor telekommunikasjonsforskning planlegges å videreføre støtten til program om grunnleggende IKT-forskning og samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT. Satsingsområdene som er prioritert innenfor programmene TYIN og PROGIT (avsluttes i 2001) vil bli videreført innenfor forskningsrådets strategi «FoU for næringsrettet verdiskaping», der IKT/tjenesteyting står sentralt. I tillegg vil etablering av et «Center of Excellence» på Fornebu støttes.

Stortinget sluttet seg ved fjorårets budsjettbehandling til Regjeringens forslag om å avvikle tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport) over kap. 1301, post 70. Det ble for 2001 bevilget 10 mill. kr for å innfri tidligere inngåtte forpliktelser og departementet foreslår for 2002 å bevilge 5 mill. kr til samme formål. Stortinget vedtok derimot å plusse på bevilgningsforslaget for 2001 med 5 mill. kr med bakgrunn i ordningen med tilskudd

til alternative drivstoff. Departementet mener at myndighetenes rolle primært bør være å legge til rette gjennom generelle rammebetingelser. På denne bakgrunn mener departementet at ordningen kan trappes ned og foreslår at det bevilges 2,5 mill. kr til ordningen i 2002.

I forbindelse med revidert budsjett 2001, foreslo Regjeringen å starte opp en forsøksordning med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede fra og med 01.08.2001, jf. St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 327 (2000-2001) og St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001). Ordningen er et spleiselag mellom flere departementer som koordineres av Sosial- og helsedepartementet. I 2001 er det satt av 5,5 mill. kr til den delen av forsøket som blir utført i tilknytning til den fylkeskommunale tt-transporten, hvorav 1 mill. kr er finansiert direkte av bevilgningen over kap. 1301, post 70. For 2002 foreslår Samferdselsdepartementet at det bevilges 10 mill. kr til ordningen over kap. 1301, post 72 (ny) Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede.

Samferdselsdepartementets underliggende etater og bedrifter står også for en betydelig forsknings- og utviklingsinnsats, ofte i samarbeid med næringsliv og forskningsinstitusjoner. Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 avdekket et betydelig behov for å utvikle bedre metoder og verktøy for vurdering av effektiv ressursinnsats i og mellom de enkelte transportsektorene. Erfaringene har ledet til start av et omfattende samarbeid mellom samferdselsetatene og departementet for å utvikle bedre nasjonale og regionale transportmodeller, og metoder og verktøy for virkningsberegninger. Arbeidet har både et kortsiktig og et langsiktig perspektiv og har til hensikt å utvikle bedre metoder og verktøy til neste revisjon av Nasjonal transportplan.

FoU-virksomheten i Luftfartsverket vil i 2002 i hovedsak fokusere på prosjekter relatert til sikkerhet og miljø. De sikkerhetsrelaterte prosjektene omhandler problemer knyttet til vinterdrift og friksjon samt værvarsling. Miljøprosjektene dreier seg om støy og måling av støy, i tillegg til prosjekter om utslipp fra fly og flyplasser.

Jernbaneverkets FoU-virksomhet er rettet mot sikkerhet og miljø samt planlegging og analyse. Flere av prosjektene i 2002 er rettet mot å redusere støy og vibrasjon.

Statens vegvesens FoU-virksomhet vil være rettet mot trafikksikkerhet, transportforhold i byer og miljø. IKT inngår som viktig del av de fleste av prosjektområdene nedenfor:

- Trafikksikkerhet: Vegtekniske forhold og menneskelige faktorer

- Miljø: Bl.a. gjenbruk av materialer, etterundersøkelser av avbøtende tiltak, vegetasjon og beregningsmetoder for luftforurensning og støy
- Transportforhold i byer: Trafikkavvikling, hensyn til sikkerhet, effektivitet og miljø
- Trafikktelematikk

4.5 Samferdsel og miljø

Innledning

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene som transport påfører samfunnet. Samferdselssektorens miljøutfordringer er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljøer. For å møte miljøutfordringene er det nødvendig med et omfattende sett av virkemidler. Kostnadseffektivitet og samordning vil stå sentralt i bruken av virkemidler.

Miljøstatus for samferdselssektoren

Utslippene til luft fra transportsektoren har for mange komponenter gått ned de siste årene, særlig gjelder dette vegsektoren. Utslippene fra kystfarten har imidlertid motvirket den gunstige utviklingen. Utslippene av klimagasser har økt. Klimagassutslipp fra transportsektoren består i hovedsak av karbondioksid (CO₂), men lystgass (N₂O) og metan (CH₄) bidrar også noe. I perioden 1990-99 har utslippene av klimagasser fra sektoren økt med 28 pst. Det er CO₂-utslipp fra vegtrafikk som i størst grad har bidratt til denne veksten, men også CO₂-utslipp fra kysttrafikk og luftfart har økt.

Gjennom forsurende utslipp av svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x) bidrar transport til regional luftforurensning. Transportsektorens utslipp av SO₂ og NO_x er redusert betydelig de seneste år, til tross for at kysttrafikken har hatt en kraftig økning i NO_x-utslippene. I perioden 1990-99 er transportsektorens utslipp av SO₂ redusert med om lag 61 pst., og utgjør om lag 11 pst. av nasjonale utslipp. Transportsektoren står for 50 pst. av nasjonale NO_x-utslipp. Som følge av innførte avgasskrav er NO_x-utslippene fra vegtrafikk redusert med 29 pst. i perioden. Vegtrafikkens andel av de norske utslippene er nå på 23,6 pst. Det har imidlertid vært en kraftig økning i NO_x-utslippene fra kystfart slik at NO_x-utslippene fra samferdselssektoren samlet er uendret siden 1990. Utslippene fra kystfart (ekskl. fiske) bidrar til 25,8 pst. av de innenlandske NO_x-utslippene.

Kystfart med støtte over Samferdselsdepartementets budsjett, dvs. riksvegferjer og Hurtigruten, står for om lag 5 pst. av dette. Transportsektorens bidrag til lokale luftforurensningsproblemer skyldes i hovedsak svevestøv og nitrogendioksid (NO₂), særlig fra vegtrafikk. På landsbasis er vegtrafikkens utslipp av svevestøv redusert med 23 pst. i perioden 1990-99. Reduksjonen har vært langt sterkere i Oslo, Bergen og Stavanger som følge av redusert bruk av piggdekk.

Støy fra transport er et omfattende miljøproblem og berører langt flere personer enn lokal luftforurensning. Både vegtrafikk, luftfart og jernbane medfører støy som kan påvirke folks helse og trivsel. Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Det er beregnet at om lag 88 000 personer er svært plaget av vegtrafikkstøy langs riksvegnettet. Om lag 5 500 personer er svært plaget av jernbanestøy, mens 5 800 er sterkt plaget av flystøy. Samferdselssektoren kan påvirke *natur- og kulturmiljøer* både ved direkte forbruk av arealer og ved kvalitetsforringelse av arealer nær transportanlegg.

Integrering av miljøhensyn i samferdselspolitikken

Miljøutfordringene i samferdselssektoren krever en helhetlig tilnærming. Sektoren bidrar til mange ulike miljøproblemer, både av global, regional og lokal karakter. For flere av miljøutfordringene er dessuten samferdselssektoren kun én av flere sektorer som bidrar.

Miljøhensyn må veies mot andre sentrale mål innenfor samferdselssektoren. Regjeringen ønsker å øke transportsikkerheten og bedre framkommeligheten, spesielt for næringslivets transport. Særlig i de større byene skal det legges til rette for at en større del av veksten i persontrafikken utføres med kollektivtransport framfor privatbil. For at en slik politikk skal lykkes, kreves samordnet bruk av effektive statlige og lokale virkemidler. Virkemidlene må dessuten tilpasses miljøproblemenes karakter.

Når det gjelder luftforurensninger med *globale og regionale* skadevirkninger er internasjonale konvensjoner i stor grad bestemmende for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Regjeringens hovedstrategi overfor globale og regionale miljøproblemer er bruk av tverrsektorielle virkemidler som f.eks. avgifter. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er ilagt CO₂-avgift. CO₂-avgiften på luftfart omfatter drivstoff som tankes og benyttes til flyging mellom flyplassene i Norge. Autodiesel er ilagt en høyere SO₂-avgift enn fossilt brensel i andre anvendelser.

I tillegg er det tatt i bruk administrative virkemidler, f.eks. generelle miljøkrav til kjøretøy og drivstoff. Generelle virkemidler vil også til en viss grad ha positive effekter i forhold til lokale miljøproblemer. Overgang til mer miljøvennlige drivstoffer, som f.eks. naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, kan bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Statens rolle i denne sammenheng vil primært være å legge til rette gjennom generelle rammevilkår, spesielt avgiftspolitikken. Eksempel på dette er satsingen på elbil gjennom at denne betaler elavgift, men er fritatt for engangsavgift, årsavgift, moms og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser. Videre er bruk av naturgass som drivstoff fritatt for drivstoffavgift. Departementet har i tillegg støttet demonstrasjonsforsøk med bruk av naturgass i busser og det gjennomføres et prøveprosjekt med bruk av flytende naturgass i ferjer. Regjeringen vil vurdere ulike tiltak for å redusere utslipp fra riksvegferjer, herunder bruk av naturgass.

Transportsektoren, og spesielt vegsektoren, er en betydelig kilde til *lokale luftforurensningsproblemer og støy*. De lokale miljøproblemene er størst i byområdene. Lokale myndigheter har en sentral rolle i utformingen av den lokale samferdsels- og miljøpolitikken. Sentrale myndigheters hovedoppgave er i første rekke å utforme rammevilkår som stimulerer de enkelte aktørene til miljøvennlig transport og samfunnsøkonomisk fornuftig bruk av ressursene. Videre vil staten gi lokale myndigheter virkemidler for å gjennomføre lokale tiltak. For å redusere lokale miljøproblemer på en kostnadseffektiv måte, bør alle sektorer som bidrar vurderes i sammenheng. Det er ofte nødvendig å benytte virkemidler rettet direkte mot den enkelte sektor, og virkemidlene bør være lokalt tilpasset.

Prosjektet «Bedre byluft» er et eksempel på at ulike forvaltningsnivåer og myndigheter samarbeider om forslag til hvordan den lokale luftforurensningen fra vegtrafikk kan reduseres. Prosjektet omfatter de fem største byene. Gjennom prosjektet er det etablert et helhetlig system for overvåking og varsling av lokal luftforurensning. I regi av prosjektet er det i Oslo iverksatt et system med reduserte fartsgrenser på hovedinnfartsårene på dager da varslet konsentrasjon av svevestøv (PM₁₀) er svært høy. Samferdselsdepartementet vil prioritere midler til prosjektets arbeid med overvåknings- og varslingssystemer for de fem største byene.

Det er åpnet for en ordning med gebyr på bruk av piggdekk, for å redusere svevestøvproble-

met i de største byområdene. Oslo kommune har gjennomført en gebyrordning to vintre og piggfriandelen var sist vinter om lag 80 pst. Luftkvaliteten er blitt merkbart bedre. Oslo kommune har derfor avvirket ordningen. Piggdekkgebyr er vedtatt innført i Trondheim fra 1. november 2001. Samferdselsdepartementet vil nøye følge utviklingen i overgang til piggfrie dekk, og vurdere behov for endringer i politikken ut fra miljø- og trafikksikkerhetshensyn.

Regjeringen ser det også som viktig å følge opp grenseverdiforskriften til forurensningsloven ved bl.a. å gjennomføre omfattende støyskjerming og fasadeisolering. I St.meld. nr. 46 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, er det lagt opp til å bruke over 1 mrd. kr til støyskjerming innen forskriftens tidsfrist den 1.1.2005. Både Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket legger opp til å gjennomføre nødvendige tiltak for å klare forskriftens krav. Det er satt av til sammen om lag 300 mill. kr til støyskjermingstiltak innenfor 2002-budsjettet. I tillegg utredes tiltak for å redusere støyen fra transportmidlene.

En rekke tiltak som til dels har andre hovedbegrunnelser enn miljø kan også virke positivt på de lokale miljøproblemene. Eksempler på slike tiltak er vegprising og tidsdifferensierte bompengesatser, samordnet areal- og transportplanlegging, styrket kollektivtilbud, parkeringsregulering, fartsreduksjoner og andre typer trafikkregulering. Kommunene har et hovedansvar for å vurdere disse virkemidlene. Når det gjelder arealbruk og transport, vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Miljøverndepartementet arbeide videre med grunnlaget for utvikling av strategisk innrettede areal- og transportplaner, særlig for byområdene. Det må også vurderes hvordan slike planer kan koples mot øvrig planlegging i samferdselssektoren, jf. også det igangsatte arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Utformingen av investeringspolitikken må ta utgangspunkt i transportformenes ulike egenskaper. Transport på veg er den eneste transportform som gir et transporttilbud i størsteparten av landet. Miljøhensyn står sentralt ved utformingen av investeringspolitikken. Investeringer i jernbane prioriteres i trafikksterke områder der jernbanen har en særlig trafikal og miljømessig betydning, f.eks. nærtrafikk i de største byene og Intercity-strekningene.

Regjeringen vil fortsatt prioritere kollektive transportmidler, for å redusere transportskapte miljøproblemer i de største byene. Satsingen på jernbane har de siste årene blitt høyt prioritert over statsbudsjettet, noe som vil bli videreført.

Staten prioriterer videre finansiering av annen infrastruktur for kollektivtrafikken over riksvegbudsjettet og ved bruk av bompenger. Satsingen er spesielt stor i hovedstadsområdet, der bl.a. 20 pst. av investeringene i Oslopakke 1 går til kollektivtrafikk. Stortinget har vedtatt å innføre økte bompengesatser i Oslo-området for å delfinansiere forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2), jf. St.prp. nr. 64 (1999-2000) og Innst.S. nr. 239 (1999-2000). Økte inntekter fra bomringen skal suppleres med statlige bevilgninger, økte priser for kollektivreiser og lokale bidrag.

For å bevare det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet og kulturhistoriske verdier vil samferdselsmyndighetene søke å unngå inngrep i vernede naturområder, større sammenhengende urørte naturområder, sårbare naturtyper og verdifulle kulturområder. Hensynet til natur- og kulturmiljø skal integreres bedre i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Det skal utarbeides strategier for mer miljøvennlige drifts- og vedlikeholdsrutiner.

Vegdirektoratet har i samarbeid med Direktoratet for naturforvaltning vurdert konsekvensene av vinteråpen riksveg 7 over Hardangervidda. Det vises til nærmere omtale under vegformål og avsnittet om andre saker.

Samferdselsetatene har som mål å videreføre arbeidet med å bygge opp og vedlikeholde en bred naturfaglig kompetanse. Videre skal kunnskapen om effektene av inngrep og avbøtende tiltak forbedres gjennom videre FoU-satsing, bl.a. med opptrapping av før- og etterundersøkelser.

Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en nasjonale verneplaner for kulturminner i jernbane- og vegsektoren.

4.6 Kollektivtransport

4.6.1 Innledning

I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), ble følgende forslag vedtatt:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten skal økes,»

samt:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten.»

Kollektivtransport skal bidra til å realisere Regjeringens overordnede mål i transportpolitikken knyttet til framkommelighet, sikkerhet og miljø. Det er særlig i byområdene kollektivtrafikken kan bidra til å realisere disse målene. I tillegg kan kollektivtrafikken bidra til å nå målene på andre sterke trafikkelasjoner som i dag trafikkeres med ekspressbuss eller tog.

Samferdselsdepartementet ser det som en hovedoppgave å fastlegge rammebetingelser som bidrar til et sikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. Det legges vekt på en avgifts- og tilskuddspolitik der transportprisene gjenspeiler samfunnsøkonomiske kostnader ved bruk av personbil og kollektivtransport. Tiltak som styrker kollektivtransporten skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme for å sikre effektiv bruk av offentlige ressurser. Effektive transportløsninger vil bidra til å redusere miljøulempene fra transportsektoren. Måltrettet satsing på kollektivtransport bør ofte kombineres med virkemidler rettet inn mot bruk av privatbil. Veksten i transportbehovet må samtidig begrenses gjennom bedre samordnet areal- og transportplanlegging.

Den relative betydning av tiltak vil variere for de ulike deler av landet. Dette tilsier bruk av transportpolitiske virkemidler som skiller mellom by og distrikt. Kollektivtransportens viktigste marked er byområdene der et markedsmessig grunnlag finnes for buss og bane samtidig som kapasitetsproblemene på vegnettet tilsier alternativer til bruk av privatbil. Regjeringen vil derfor legge spesiell vekt på kollektivtransporttiltak i byområder. Effektive transportløsninger som er utformet slik at de gir høy kapasitetsutnyttelse kan også bidra til å redusere miljøulempene utenfor byområdene.

Det benyttes betydelige beløp til kollektivtransport. I følgende tabell gis en oversikt over offentlige midler i 2000 til kollektivtransport, inkludert tilskudd til rutedrift over fylkeskommunenes budsjetter. Regjeringens bevilgningsforslag for 2002 vil innebære at de statlige midlene spesielt til riksvegferjer og jernbanetransport vil være vesentlig høyere i 2002 enn det som fremgår av tabellen for 2000. Når det gjelder statens kjøp av transporttjenester, vises det til omtalen i pkt. 3.6.

Offentlige tilskudd til kollektivtrafikk i 2000

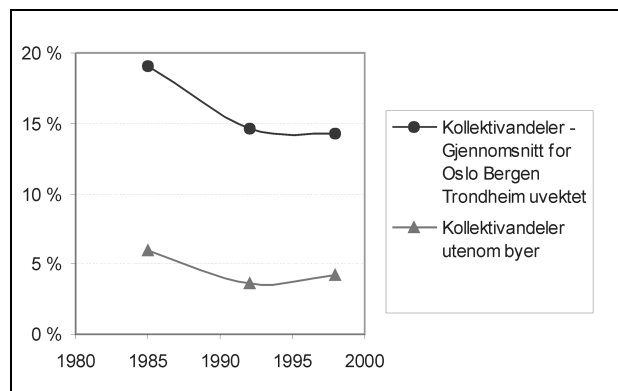
	(i mill. kr)
Region- og lokaltog, Nærtrafikk, intercitytrafikk	987
Regionaltrafikk fly	350
Riksvegferjer	735
Hurtigruten	186
Rutedrift over fylkeskommunens budsjetter	3 751
Statlige vegmidler til kollektivtrafikktiltak	118
Sum	6 127

Staten har i tillegg et direkte ansvar for bygging av ny infrastruktur på riksveg og jernbane samt vedlikehold og drift gjennom direkte bevilgninger på statsbudsjettet til Statens vegvesen og Jernbaneverket. De statlige vegmidlene omfatter strekningsvise tiltak, mindre investeringstiltak, herunder til kollektivtransportinfrastruktur i form av storbymidler og alternativ bruk av riksvegmidler. Det bevilges over riksvegbudsjettet også betydelige midler til bompengepakken, bl.a. Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Bevilgningene til kjøp av transporttjenester for lokal-, regional- og intercitytrafikk utgjorde om lag 1 mrd. kr per år i perioden 1994 til 2000. I 2001 er bevilget 1 215 mill. kr,

mens budsjettforslaget for 2002 er på 1 293 mill. kr.

4.6.2 Utviklingstrekk

I perioden 1985 til 1998 økte innenlands biltrafikk med om lag 22 pst. målt i antall personer. Økningen var forholdsvis jevn gjennom hele perioden, med noe svakere vekst fra 1991. Tilsvarende økte kollektivtrafikk med tog, buss og trikk/forstadsbane i samme periode med 11,5 pst. Utviklingen i kollektivtrafikken skiller seg imidlertid fra biltrafikken med en nedgang fram til 1991, og en etterfølgende økning. Dvs. en sterkere økning for kol-



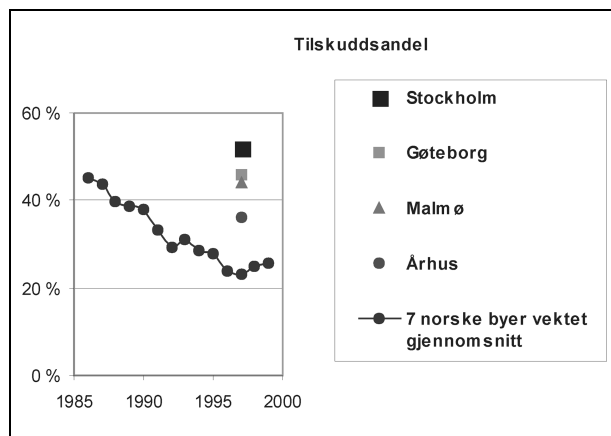
Figur 4.1 Utviklingen av kollektivandeler

Kilde: TØI, reisevaneundersøkelser 1985, 1992 og 1998.

lektivtrafikken enn biltrafikken etter 1991. Størst var økningen for tog og trikk/forstadsbane som, målt i antall passasjerer, økte med henholdsvis 42 pst. og 23 pst. fra 1991 til 1998. Statistikken er imidlertid mangelfull, spesielt med hensyn til geografiske og markedsmessige ulikheter. Samferdselsdepartementet vil derfor ta initiativ til å bedre dette.

Reisevaneundersøkelser viser at kollektivtransportens andel av den samlede persontransporten ble redusert fra om lag 6 pst. til om lag 4 pst. utenom byer i perioden 1985-1998. I samme periode ble kollektivandelen for Oslo, Bergen og Trondheim redusert fra et gjennomsnitt (uvektet) på om lag 19 pst. til under 15 pst. Kollektivtransporten har ifølge reisevaneundersøkelsene høyere markedsandeler i storbyene enn i landet før øvrig, jf. figur 4.1. Kollektivtransportens konkurranseevne overfor privatbilen er bedre i storbyene der trafikkgrunnlaget er stort, selv om det ofte i disse områdene er kapasitets- og framkommelighetsproblemer på vegnettet.

Fra 1986 ble de statlige tilskuddene til drift av lokal kollektivtransport lagt inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene uten øremerking. Dette åpnet for reelt lokalt selvstyre med lokal prioritering av bruk av midler, og der kollektivtransporten konkurrerer med andre formål. Utviklingen i tilskuddsandeler i perioden 1986-1999 for de syv største byene (Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, og Tromsø) viser i gjennomsnitt en synkende tendens, men med en stabilisering i senere år, jf. figur 4.2. På landsbasis er tilskuddene til kollektivtransporten i Norge blitt redusert med om lag 1,2 mrd. kr fra 1986 til 1999. For de syv største byområdene falt gjennomsnittlig tilskuddsandel fra om lag 46 pst. i 1986 til om lag 26 pst. i 1999. Til sammenlikning var tilskuddsandelene i 1997 for Stockholm, Gøte-



Figur 4.2 Utvikling i tilskuddsandeler

Kilde: TØI/ISOTOPE

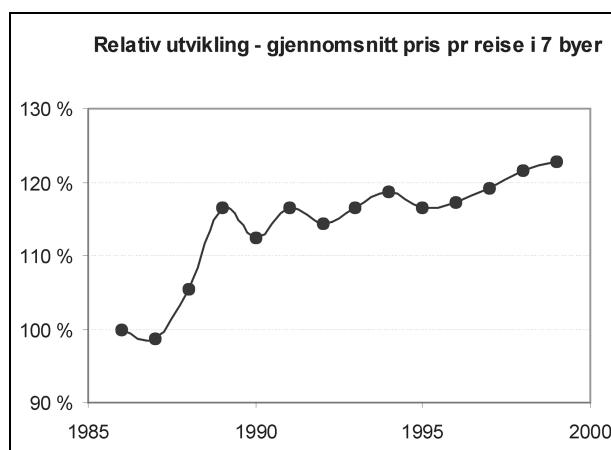
borg, Malmø og Århus gjennomsnittlig om lag 44 pst.

Når det gjelder utviklingen av pris på kollektivreiser i de syv største byområder, viser statistikken med unntak av Kristiansand, en stigende tendens, jf. figur 4.3. For perioden 1986-1999 har kundenes betalingsbidrag til kollektivtransporten økt med om lag 22 pst. i gjennomsnitt.

4.6.3 Ansvarsdeling og virkemidler

Dagens ansvarsdeling innenfor transportpolitikken er i stor grad tilknyttet geografiske områder og/eller bestemte transportformer. Denne ansvarsdelingen er ikke optimal sett i forhold til muligheten for å realisere politiske mål og økonomisk effektivitet.

Aktørene innenfor transportsektoren er statlige myndigheter, fylkeskommuner, kommuner



Figur 4.3 Relativ utvikling i pris pr. reise (1986=100)

Kilde: TØI, rapport 508/2001

og transportselskaper/operatører. Som nevnt har staten ansvar for stamveger og øvrig riksvegnett/ferjer, for jernbanens infrastruktur og kjøp av persontransporttjenester fra NSB, tilskudd til hurtigruten og de fleste lufthavnene samt kjøp av regionale flyrutetjenester. Fylkeskommunene er ansvarlige for fylkesveg/ferjer, drift av lokal kollektivtransport (med unntak av jernbane), og i begrenset grad infrastruktur (knutepunkter). Kommunene er ansvarlige for havner, kommunal veg, infrastruktur knyttet til trikk/bybane og T-bane, og har hovedansvar for areal- og parkeringspolitikken. Kommunene har normalt ikke driftsansvar for kollektivtransport.

Bedre samordning mellom aktørene og bruk av virkemidlene innenfor transportsektoren er nødvendig for å oppnå ønsket effekt for kollektivtransporten. Mange eksempler fra 1990-tallet viser at dette gir resultater. Utviklingen av sporveg-, T-bane- og togtilbudet i Oslo og Akershus ga en trafikkvekst på 30 pst. Sammenknytningen av de østlige og vestlige T-baner og utvidelsene av sporvegsnettet i Oslo har begge vært vellykket. Utbygging av kollektivknutepunkter har i flere fylker gitt et vesentlig bedre tilbud til nye grupper reisende. Satsingen på kollektivtransport til den nye hovedflyplassen på Gardermoen har ført til en samlet kollektivandel for de flyreisende på nærmere 60 pst., som er blant de høyeste i verden for slik type transport.

Det er viktig at gjennomføringen av tiltak primært knyttet til kollektivtransporten er sammenfallende med tiltak primært knyttet til bruk av privatbil. Godt samarbeid og koordinert innsats mellom ulike aktører har vist seg å påvirke resultatene for kollektivtransporten i riktig retning. En arealpolitikk som støtter opp under utbygging av infrastruktur for kollektivtransport er viktig.

4.6.4 Styrking av kollektivtransporten

Utviklingen de siste årene viser at det er et stort behov for tiltak for å styrke kollektivtransporten i Norge. Styrking av kollektivtransporten vil være et sentralt tema ved revisjon av Nasjonal transportplan. Regjeringen vil sette i verk tiltak i 2002 og de nærmeste årene som vil bidra til en styrket kollektivtransport.

Organisering

Forsøk i byområder

Med bakgrunn i behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), tas det sikte på å iverksette forsøk med alternativ organisering av forvaltningen av transportsektoren i større byområder. Byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø inviteres til utredning og eventuell gjennomføring av forsøk med organisering innen samferdselssektoren. Forsøkene forbedres iverksatt i følgende to faser:

- En utredningsfase der detaljerte rammebetingelsene for forsøk (organisering, økonomi og produksjon) blir avklart for de enkelte byområder.
- En gjennomføringsfase med utprøving av forsøk med organisering i utvalgte byområder der øremerkede midler overføres fra stat, fylkeskommune og kommune til den lokale myndighet som får ansvaret for transportpolitikken i byområdene, og med påfølgende evaluering av resultatene.

Hovedformålet med forsøkene er å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene. Forsøkene skal belyse om andre organisatoriske løsninger enn dagens kan møte utfordringene i transportsektoren i byområdene på en mer effektiv og helhetlig måte.

Utredningsfasen skal avklare forutsetninger og grunnlag for utprøving av forsøk i større byområder hvor samlet ansvar for lokal veg- og kollektivtransport – investeringer og drift – overføres myndighet underlagt lokal folkevalgt kontroll. Herunder inngår detaljerte rammebetingelser om organisering, økonomi og produksjon. Også styrings- og evalueringskriterier for gjennomføring inngår i utredningsfasen. Hvilke alternativer for organisering som er aktuelle for de ulike byområder, vil være et resultat av utredningsfasen. Problemstillingene i Oslo-området kan tilsi en annen tilnærming enn for de øvrige byområdene.

Gjennomføringsfasen vil inneholde forsøk med organisering i utvalgte byområder. Det skal gjennomføres milepælrapporteringer og en samlet sluttevaluering. Et utgangspunkt for gjennomføringen er at det lokalt foreligger tilstrekkelige lokale planavklaringer. Et annet utgangspunkt er at koordineringen i forhold til fylkeskommunale og statlige myndigheter skal være sikret, f.eks.

gjennom etablering av lokale samarbeidsutvalg. Avhengig av utredningsfase og planavklaringer, kan gjennomføringsfasen igangsettes fra 2003. Det tas som utgangspunkt for forsøkene at øremerkede midler overføres til lokal myndighet fra statlig sektor (andel av riksveg- og jernbanemidler), fra fylkeskommunal sektor (andel av rammeoverføringene til fylkesveg og kollektivtransport), fra kommuner (veg- og kollektivtransportmidler) og lokale bidrag som trafikantbetaling (bompenge, vegprising, bensinavgifter m.m.) Forsøkene igangsettes for å nå transportpolitiske mål og skal sees i sammenheng med øvrig transportplanlegging. Departementet legger opp til at planlegging og forberedelse av forsøkene inngår som del av arbeidet med bl.a. rulleringen av Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementets forum for kollektivtransport

For å styrke arbeidet med kollektivtransport, har Samferdselsdepartementet opprettet et forum for kollektivtransport. Foruten transportetatene, deltar Kommunenes sentralforbund, representant for samferdselssjefene i fylkene, Forbrukerrådet, Transportbedriftenes Landsforbund og AS Oslo Sporveier i kollektivforumet. Kollektivforumets mandat er:

«Samferdselsdepartementets forum for kollektivtransport skal med utgangspunkt i trafikkan- tens behov, i tråd med Nasjonal transportplan og innenfor rammen av bærekraftig utvikling, arbeide for økt utnyttelse av kollektivtransport for å bedre den samfunnsøkonomiske nytte av infrastruktur og transportmidler. Forumet skal bidra til fokusering på at tiltak til infrastruktur og drift blir sett i sammenheng og at satsing på kollektivtilbudet blir koordinert og sammenhengende. Videre skal en ta opp problemstillinger på overordnet nivå, herunder kunne tilrå endringer i statlige rammebetingelser slik at tilbudsbedringer kan oppnås i praksis. Forumet skal fungere som en åpen arena for utveksling av synspunkter mellom ulike parter for å oppnå en mer attraktiv og konkurransedyktig kollektivtransport både på kort og lang sikt.»

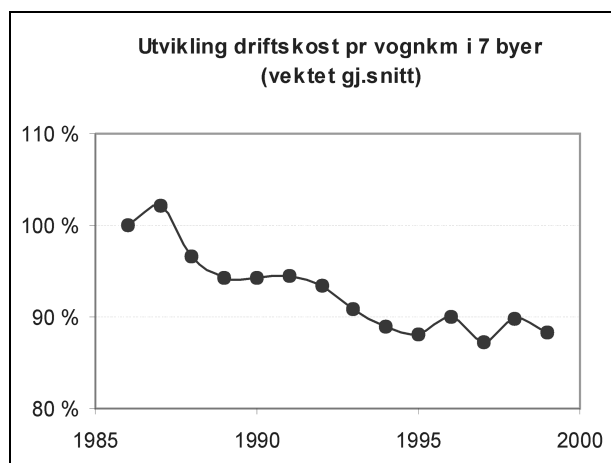
Det er lagt opp til en møtehyppighet på tre til fire ganger hvert år hvor deltakerne gir innspill til Samferdselsdepartementet om tiltak som vil kunne bedre kollektivtransporten i Norge. Departementet anser forumet som en viktig arena der aktører i sektoren samles og der innspill fra deltakerne kan drøftes og vurderes i sammenheng.

Økonomiske virkemidler

Resultatstyrt finansiering

Opprinnelig var tilskuddet til trafikksekskapene basert på saldering av reviderte regnskaper. Denne ordningen hadde klare svakheter, bl.a. manglende incitament for trafikksekskapene. I første halvdel av 1980-årene ble det etablert avtaler om rammetilskudd. Dette innebærer at fylkeskommunen og transportselskapene forhandler om nivå på inntekter og kostnader knyttet til angjeldende ruteprogram basert på budsjett. I prinsippet vil trafikksekskapene ha risikoen i avtaleåret og dermed incentiver. Gjennom endring i samferdselsloven ble det fra 1994 gitt anledning til å bruke anbud ved tildeling av ruteløyve, slik at fylkeskommunen ikke lenger på samme måte er prisgitt kostnadsnivået til den enkelte løyvehaver. Selv om den direkte bruk av anbud fortsatt er begrenset, viser erfaring at ordningen har ført til økt bruk av effektivitetsavtaler mellom fylkeskommuner og trafikksekskap. Kravene til plan- og innkjøpskompetanse i fylkeskommunene har følgelig også økt. En vesentlig side ved bruk av anbud er muligheten for vektlegging av tilbudet til de reisende. I EU-kommisjonens forslag til ny parlaments- og rådsforordning (KOM (2000/7) om offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester, er tilbudet til de reisende spesielt vektlagt.

Utviklingen i de siste årene viser at fylkeskommunene har utnyttet effektiviseringsavtaler samt «trussel» om anbud ved kjøp av kollektivtransporttjenester. Dette har ført til at kollektivtransporten har blitt mer kostnadseffektiv, jf. figur 4.4.



Figur 4.4 Relativ utvikling i kostnader i kr/vognkm i 7 byer (1986=100)

Kilde: TØI, rapport 508/2001

Figuren viser at driftskostnadene per vognkilometer i gjennomsnitt var om lag 12 pst. lavere i 1999 i forhold til i 1986. Driftskostnadene per vognkilometer er i dag lav i Norge sammenlignet med de fleste andre europeiske land.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utredet om resultatorienterte tilbudsavtaler gjør det mulig å forene de samfunnsøkonomiske målene for transportpolitikken i det enkelte fylke med de bedriftsøkonomiske mål for trafikkselskapene. Det er lansert såkalte kvalitetskontrakter som innebærer at offentlige myndigheter stiller betingelser for utvikling av tilbudet. Transportselskapene gis økt frihet til å drive planlegging og produktutvikling, men bærer risikoen knyttet til utviklingen både for inntekter og kostnader. Forslagene til kvalitetskontrakter har således tre hovedelementer:

- Selskapene får alt ansvar for planlegging og produktutvikling, herunder fastlegging av rutetilbud og takster.
- Selskapene får fullt inntekts- og kostnadsansvar, gjennom resultatavhengige tilskudds- og nettokontrakter, og må samtidig ta den økonomiske risiko.
- Fylkeskommunen fastlegger rammeverk, minimumskrav og kvalitetskrav som må være oppfylt innenfor avtalen, samtidig som de forplikter seg til å legge forholdene til rette for at avtalen med rimelig sikkerhet kan oppfylles. Hvis kvalitetskravene og rammeverket ikke overholdes, kan kontrakten oppheves og rute tilbudet settes ut på anbud.

Som ansvarlige for kjøp av kollektivtransporttjenester beslutter fylkeskommunene om det skal innføres incitamentsordninger som stimulerer til økt kollektivtransport gjennom resultatavhengig tilskudd. Samferdselsdepartementet er kjent med at Oslo kommune i 1999 og 2000 hadde en kvalitetskontrakt med AS Oslo Sporveier, og at det nylig er innført kvalitetskontrakter i Hordaland.

Det kan vurderes om ulike former for resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten skal utprøves i tilknytning til forsøk i større byområder, og der innføring av incitamentsavtaler overfor trafikkselskaper kan kombineres med andre virkemidler.

Kjøpsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA inneholder et incitament for effektiv drift ved at NSB får beholde årlig driftsoverskudd, men må selv dekke et eventuelt tap. Samferdselsdepartementet vil sette i gang et arbeide

med sikte på å utvikle en kvalitetskontrakt tilpasset NSBs virksomhet.

Finansiering av infrastruktur for kollektivtransport

Alle kollektivtiltak som gjennomføres i forbindelse med utbygging av riksveg finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet eller bompenger. Midler til riksveginvesteringer kan på visse vilkår også brukes utenfor riksvegnettet, såkalt alternativ bruk av riksvegmidler. Betingelsen for alternativ bruk av riksvegmidler er at det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om midlene brukes til utbygging av veg. Investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, parkeringsplasser, terminaler og infrastruktur for bane er finansiert på denne måten.

Det blir over statsbudsjettet bevilget tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde for å styrke kollektivtransporten i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger med omkringingliggende kommuner (storbymidlene). Midlene kan investeres i lokale trikk- og banestrekninger, stasjons- og knutepunktstiltak for jernbane, kommunale veger og fylkesveger samt terminalanlegg. I handlingsprogrammet for 2002-2005 har Statens vegvesen lagt opp til å øke satsingen på særskilte kollektivtrafikktiltak med om lag 100 pst. i forhold til perioden 1998-2001. Midlene vil i all hovedsak gå til å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Utenfor storbyområdene vil kollektivtrafikkmidler bli benyttet til bl.a. bygging av kollektivfelt og busslommer/stoppesteder på eller i tilknytning til riksveger. Det vises for øvrig til omtale av kollektivtrafikktiltak under omtalen av vegbudsjettet.

Spesielt om Oslopakke 2 og Bergensprogrammet

Samferdselsdepartementet ønsker å redusere kapasitetsproblemene på vegnettet og styrke kollektivtransporten i hovedstadsområdet gjennom Oslopakke 2, dobbeltsporutbygging på jernbanen og tilskudd til utvikling av infrastruktur for lokal kollektivtransport. Jernbanetiltakene og tilskuddene til infrastruktur vil til sammen være et vesentlig bidrag fra staten til å realisere en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus. Det vises for øvrig til budsjettomtalen i plandelen i vegbudsjettet.

Bergen kommune har i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeidet mål for transport, byutvikling og miljø. Det er foreslått investeringer knyttet til hovedvegnettet, kollektivtransport, gang- og sykkelveger, tra-

fikksikkerhet og miljø. Programmet har en planperiode på 20 år. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere omtale av Bergensprogrammet i løpet av 2002.

Vegprising

Vegprising vil kunne tas i bruk for å regulere trafikk når dette framstår som et hensiktsmessig og effektivt virkemiddel for å redusere køkostnadene og til å bedre de lokale miljøforhold. Vegprising er et virkemiddel som forutsetter lokale initiativ og beslutninger. Vegprising forutsetter samtykke fra Stortinget ved innføring. Nettoinntektene fra vegprising forutsettes fordelt mellom staten og kommunesektoren og skal øremerkes transportformål i det berørte området, herunder støtte til drift av kollektivtransport.

Tilbudsmessige virkemidler

Framkommelighet

I forhold til så vel tilbud som kostnader, er tiltak for økt fremkommelighet av de mest sentrale virkemidlene som kan rettes inn mot effektiv og direkte styrking av kollektivtilbudet. Bare for Oslo regnes dårlig fremkommelighet for buss og trikk å gi et redusert resultat på i størrelsesorden 100 mill. kr per år som følge av økte personell- og vognkostnader og tap i passasjerinntekter. Den samme situasjonen gjelder kollektivselskapene i andre byer som har kjøproblemer på vegnettet. F.eks. vil et kjørefelt for privatbil ha kapasitet for inntil 700 – 2000 personer per time (henholdsvis bygate og motorvei) mens samme kjørefeltet har en kapasitet for over 8000 – 18 000 personer per time med henholdsvis buss og bybane. Konsekvensene er en samlet redusert transportkapasitet på vegnettet. For den enkelte reisende vil det i en slik situasjon fremstå som tidsmessig svært lønnsomt å bruke egen bil fremfor buss, mens det for samfunnet er mer lønnsomt å satse på kollektivtransport.

Prioritering av trafikkavvikling med kollektivtransport i byområder kan gi betydelige fordeler også for de øvrige transportbrukerne, og spesielt til næringslivets transporter. Forsøk med samarbeidsfelt har samtidig gitt muligheter for en mer fleksibel gjennomføring av tiltak for økt kapasitetsutnyttelse innenfor vegnettet.

Utbygging av kollektivfelt og signalprioritering for kollektivtransporten har vist seg å ha stor nytte både for økt effektivitet i transportsystemet samlet, og for et bedre bymiljø med mindre kø- og

trafikkulempes. I tillegg oppnår transportselskapene økte inntekter som resultat av et mer pålitelig tilbud til de reisende og lavere kostnader ved bedre utnyttelse av bemanning og vogner.

Samferdselsdepartementet har gjennom flere år prioritert utbygging av kollektivfelt, særlig langs riksveg. Dette arbeidet bør styrkes også i forhold til fylkes- og kommunevegnettet. Spesielt er det viktig at lokale myndigheter tar ansvar for parkering som er til hinder for kollektivtransporten. Departementet viser til erfaringer i byer i utlandet som f.eks. Göteborg, Helsingfors, Karlsruhe, Grenoble og Zürich, som har kommet betydelig lenger i gjennomføringen av helhetlige løsninger enn byer i Norge, og vurderer potensialet for tilsvarende forbedringer i byer i Norge som fortsatt stort.

Med utgangspunkt i forsøk med endret organisering i større byområder, vil departementet også vurdere tiltak for bedre fremkommelighet for kollektivtransporten.

Knutepunktutvikling

På samme måte som fremkommelighet, har kollektivnettets knutepunkter stor betydning både i forhold til tilbud og økonomi. Effektive knutepunkter bidrar i betydelig grad å forbedre tilbudet av antall reiserelasjoner for kundene. Videre gir etablering av knutepunkter mulighet for effektivisering av trafikkelskapenes ressursbruk ved at flatedekningen i områder kan økes uten tilsvarende økninger i produksjon. Til sammen gir dette et godt grunnlag for utvikling av et bedre og mer stabilt rutetilbud til en lavere kostnad for de reisende.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en veileder for utvikling av knutepunkter. Arbeidet samordnes i forhold til et mer detaljert prosjekt om knutepunkter som gjennomføres i regi av Statens vegvesen. Felles rammebetingelser for etablering og utvikling av knutepunkter kan gjøre bruken av disse enklere for kundene uavhengig av lokalisering, trafikkslag eller trafikkvolum. Utbygging av knutepunkter inngår som satsingsområde i Nasjonal transportplan.

Jernbane

Utviklingen av trafikken på jernbanen har i de fleste byområdene vært positiv med sterk trafikkvekst. En utfordring i dag er manglende kapasitet og frekvens på flere strekninger. En annen utfordring er bedre ressursutnyttelse innenfor de ulike

produktgruppene (lokal-, regional- og intercity-tog).

Samferdselsdepartementet vil arbeide med å legge forholdene til rette for en best mulig utnyttelse av de investeringer og driftsmidler som er tilgjengelige. Departementet ønsker å se buss og bane i sammenheng for en mest mulig rasjonell arbeidsdeling mellom trafikkslagene. Det vises til omtalen i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og omtalen av jernbaneformål i budsjettframlegget.

Ekspressbuss

Etter samferdselsloven krever etablering av fylkeskryssende ekspressbusser behovsprøvd løyve fra Samferdselsdepartementet. Ved behovsprøvingen skal nytten for publikum av et nytt transporttilbud veies opp mot ulempen i forhold til det eksisterende kollektivtilbud. Forholdet til effektiv utnyttelse av jernbanen står her sentralt. Behovsprøvingen skal også ses i forhold til lokal kollektivtrafikk og andre ekspressbussruter. I Nasjonal transportplan tok Regjeringen til orde for en oppmyking av løyvepolitikken for ekspressbusser. Flertallet i Samferdselskomiteen sluttet seg til dette, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001).

Hovedformålet med oppmykningen av ekspressbusspolitikken er å kunne tilby de reisende et samlet mer konkurransedyktig alternativ i forhold til bruk av privatbil. Oppmykningen av ordningen vil stimulere til økt flatedekning og konkurranse som vil komme de reisende til del i form av et samlet bedre kollektivtilbud med lavere priser. I henhold til reviderte retningslinjer er Busslink AS nylig tildelt løyve for seks høyfrekvente ekspressbusser i det sentrale Østlandsområdet.

I Nasjonal transportplan varslet Regjeringen at utformingen av ekspressbusspolitikken generelt vil bli sett i sammenheng med et pågående utredningsarbeid initiert av Samferdselsdepartementet. Utredningsarbeidet ble foretatt av Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning (SNF) og er nå avsluttet. SNF anbefaler under nærmere bestemte forutsetninger en avvikling av dagens behovsprøving. Samferdselsdepartementet tar sikte på å sende rapporten på høring. Den videre politikktutforming vil bli sett i lys av anbefalingene fra SNF og de innkomne høringsuttalelsene, og der kundenes behov for et helhetlig kollektivt transportsystem vil bli tillagt stor vekt. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på høvelig måte.

Rabattsystemer for unge

Bakgrunn

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) ba flertallet i Samferdselskomiteen (medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre) Regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak, herunder et rabattsystem, som kan bidra til å høyne kollektivandelen blant unge. Regjeringen ble bedt om å komme tilbake med dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2001, eller på annen egnet måte.

I Innst. S. nr. 119 (2000-2001) til St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, er merknaden fra Samferdselskomiteen gjentatt og fortsatt lagt til grunn av Sosialistisk venstreparti og det samme flertallet som i Budsjett-innst. S. nr. 13. I Innst. S. nr. 119 framholder dessuten komiteen at en landsomfattende ordning med ungdomskort vil være en egnet måte å styrke kollektivtransporten på. I forbindelse med revidert budsjett for 2001 varslet Samferdselsdepartementet at en tok sikte på å legge fram for Stortinget et opplegg for en landsomfattende ordning med ungdomskort i statsbudsjettet for 2002.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet ønsker å skape gode reisevaner blant unge, noe som vil gi grunnlag for økt kollektivandel i framtiden. Et bedre og billigere kollektivtilbud for unge vil følgelig være et egnet virkemiddel for å styrke kollektivtransportens stilling.

For barn til og med 15 år eksisterer det allerede gode rabattordninger. Den viktigste målgruppa for et rabattsystem for unge, vil etter Samferdselsdepartementets syn, være ungdom 16 år og eldre under utdanning. De aller fleste i aldersgruppa fra og med 16 til og med 19 år er elever i den videregående skolen. For ungdom som er 20 år og eldre, må rabattsystemet være mer målrettet for å treffe dem som er under utdanning.

På denne bakgrunn foreslås følgende rabattsystemer for ungdom:

- *Ungdomskort* rettet mot all ungdom fra og med 16 til og med 19 år
- *Skole- og studentrabatt* rettet mot studenter og elever 20 år og eldre

Ungdomskort

Ungdomskortene gir rett til et ubegrenset antall reiser innen et fylke, normalt for én måned. Ti fyl-

keskommuner tilbyr allerede ungdomskort. Kortene retter seg vanligvis mot ungdom i aldersgruppa fra og med 16 til og med 19 år, dvs. mot ungdom som i all hovedsak er elever i den videregående skolen. Kortene gjelder på de kollektive transportmidlene fylkeskommunen har ansvaret for. En del fylkeskommuner har også inngått avtaler med andre aktører, bl.a. NSB og riksvegferjedriften, om at kortene også skal gjelde på disse transportmidlene.

Gjennomsnittsprisen på kortene ligger rundt 300 kr per måned. Fem fylkeskommuner har gjennom avtale med Kirke- utdannings- og forskningsdepartementet fått delvis fritak fra plikten om å yte fri skoleskyss til elever i videregående skole mot å tilby elevene kjøp av ungdomskort.

Samferdselsdepartementet vil sikre at alle fylkeskommuner skal ha et tilbud om ungdomskort. Departementet forutsetter at ungdomskortene skal gjelde for reiser innen et fylke og for aldersgruppa fra og med 16 til og med 19 år. Departementet legger til grunn at de fylkeskommunene som allerede har innført ungdomskort, kan fortsette med sine ordninger. Det legges opp til en kompensasjonsordning som skal omfatte både de fylkeskommunene som allerede har innført ordningen og de som ikke har ordningen i dag.

Skole- og studentrabatt

Allerede i dag finnes det forskjellige tilbud om skole- og studentrabatt på enkeltbillett. Disse rabattene er primært knyttet til lange reiser og har derfor først og fremst betydning for reiser mellom hjem og skole-/studiested. Departementet ønsker å sikre at det også skal gis studentrabatt for korte reiser på studiestedet. Enkeltbilletter benyttes vanligvis av de som reiser sjelden. For å nå de studentene som er mest avhengig av å reise kollektivt, legges det derfor opp til at skole- og studentrabatten skal gjelde for billettypene månedskort og andre periodekort. I de tilfeller der det ikke tilbys periodekort, skal skole- og studentrabatten gjelde andre typer flerreisekort.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at skole- og studentrabatten skal omfatte alle elever og studenter med gyldig skole-/studiebevis. Det skal ikke være noen øvre aldersgrense for ordningen. Selv om målgruppa for ordningen er elever og studenter 20 år og eldre, ønsker ikke departementet å sette noen nedre aldersgrense for ordningen. Årsaken til dette er at en vil unngå eventuelle uheldige utslag.

Rabattsatsen skal være 30 pst. av den aktuelle kortprisen for voksne. Det tas sikte på å øke

rabattsatsen til 50 pst. i løpet av kommende stortingsperiode. Der det allerede er innført ordninger som er bedre enn det som er skissert her, eventuelt finnes planer om dette, er forutsetningen at disse ordningene blir videreført eller forbedret.

Skole- og studentrabatten vil gjelde for ruter med offentlig tilskudd. Dette vil i all hovedsak omfatte den delen av kollektivtrafikken som fylkeskommunene har tilskuddsansvaret for, samt NSBs jernbanevirksomhet innen området for statlig tilskuddsansvar.

Budsjettmessige konsekvenser

Samferdselsdepartementet legger opp til at begge ordningene skal gjelde fra og med skoleåret 2002/2003, dvs. fra 1. august 2002. Fylkeskommunene vil bli kompensert for begge ordningene gjennom en økning i rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Fylkeskommunene vil i 2002 bli kompensert med 27 mill. kr, herav 11 mill. kr for ordningen med ungdomskort. Kompensasjon til NSB er inkludert i statens kjøp av jernbanetjenester. Studentrabatten antas å gi kun små utslag i riksvegferjedriften og vil ellers være uaktuelt for Hutigruten.

Tilrettelegging for funksjonshemmede

Samferdselsdepartementet har som mål at de kollektive transportmidlene i større grad enn i dag tilrettelegges for funksjonshemmede. Tiltak på selve transportmidlet må ses i sammenheng med tiltak på terminaler, holdeplasser, stasjoner m.v. ettersom man må betrakte hele reisekjeden fra dør til dør.

Når det gjelder tiltak knyttet til transportmidlene, vil generelle tekniske krav være basert på internasjonale standarder. EU har f.eks. arbeidet med et nytt busdirektiv som innebærer at materiellet vil være mer tilpasset funksjonshemmede. Dette vil gjennom EØS-avtalen etter hvert også bli en del av det norske regelverket.

I tillegg til de generelle kjøretøytekniske krav, vil det være aktuelt å stille supplerende krav som del av vilkår for tildeling av løyve og/eller gjennom avtaler om offentlig kjøp av kollektivtjenester, herunder anbud. I tilknytning til spørsmålet om tilgjengelighet på transportmidlene er det foretatt en del utredningsarbeid. For å kunne legge til rette for utforming av praktiske operative krav, vil departementet i samråd med respektive etater arbeide videre med å klarlegge tekniske løsninger og økonomiske konsekvenser, her-

under i hvilken grad løsningene lar seg anvende også på eksisterende materiell. Samferdselsdepartementet vil derfor igangsette en utredning for å få frem konkrete, praktiske løsninger med tilhørende kostnader knyttet til tilgjengelighet på buss. Det kan videre være aktuelt med praktiske utprøvinger. Statens vegvesen vil være sentral i dette arbeidet der både bussnæringen og organisasjonene for de funksjonshemmede trekkes inn. I budsjettet for 2002 er det på kap. 1301, post 21, avsatt inntil 4 mill. kr til dette arbeidet. På jernbanesiden er det i 2002 lagt opp til en avsetning på 52 mill. kr på kap. 1350, post 30 under programpakken «Stasjons- og knutepunktutvikling». Tiltakene inkluderer også forbedringer i tilgjengeligheten for funksjonshemmede.

Ny teknologi

Ny teknologi gir muligheter til nye kollektivtransportfremmende tiltak. Dette gjelder i særlig grad utvikling av vognmateriell samt nye IKT-løsninger som kan bidra til forbedring for kollektivtransporten på områder som informasjon, billettering og framkommelighet.

Det er viktig å etablere en godt og samordnet ruteinformasjon fra alle trafikksselskaper samt at det etableres et felles billetteringssystem innenfor naturlige transportområder. Ruteinformasjon over telefon 177 er et eksempel på et bidrag til samordnet informasjon, som er blitt videreført bl.a. innenfor tilskuddsordningen for rasjonell og miljøvennlig transport. Videre arbeider transportetatene innenfor veg, bane, luft og sjø med å etablere en felles systemarkitektur for telematikk både for person- og godstransportområdet for å sikre at informasjon innen en transportsektor kan utveksles til de andre sektorene.

Departementet har igangsatt et arbeid for fremstilling av retningslinjer for elektronisk billettering. Hensikten med arbeidet er å utvikle en felles basis som fylkeskommunene kan legge til grunn ved bestilling av billetteringsutstyr, og som bl.a. følges opp som følge av Stortingets beslutning om ekstra tilskudd til kollektivtransporten for 2001. Fylkene vil fortsatt stå fritt til å legge inn egne spesifikasjoner ut fra lokale krav til takst- og billettstruktur, men kundene skal kunne reise i og mellom kommuner og fylkeskommuner uten å måtte forholde seg til flere selskaper, billettssystemer og/eller tekniske løsninger.

For hovedstadsområdet arbeider AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. og NSB BA med innføring av nytt billetteringssystem. Systemet er planlagt iverksatt innen utgangen av 2003

og skal fungere samordnet for de reisende i hele Oslo og Akershus, uavhengig av selskap eller trafikkslag.

Undersøkelser har vist at det for samferdselssektoren generelt er et betydelig potensial for økt bruk av IKT-teknologi. Eksempler på dette er elektronisk skilting ved hovedveger til kollektivtransport med anvisning til ledig parkering, avgangstider for buss og bane, reisetid m.v. Foruten at disse systemene bedrer tilgjengeligheten til kollektivtransport generelt, gir de også mulighet for mer effektiv trafikkstyring og dermed økt utnyttelse av transportsystemets samlede kapasitet. Samferdselsdepartementet arbeider bl.a. ut fra ovennevnte med en overordnet IKT strategi innenfor samferdselssektoren.

4.6.5 Oppsummering

Kollektivtransporten skal bidra til å realisere Regjeringens mål knyttet til framkommelighet, sikkerhet og miljø. Regjeringen vil foreslå følgende tiltak i områder der satsingen på kollektivtrafikk kan bidra til å realisere disse målene:

- Forsøk med organisering i større byområder med sikte på gjennomføring av praktiske tiltak fra 2003. Byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø inviteres til å delta i utredning og eventuelt gjennomføring. Hovedformålet er å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene. I tillegg vil det bli vurdert utprøvet ulike former for resultatstyrt finansiering.
- Rabattsystemer for unge. Samferdselsdepartementet vil sikre at alle fylkeskommuner skal ha et tilbud om ungdomskort for aldersgruppen 16-19 år. Departementet vil også innføre 30 pst. rabatt for alle skoleelever og studenter på månedskort og lignende.
- Mer effektiv arbeidsdeling mellom trafikkslagene. Oppmykningen av ekspressbusspolitikken vil føre til at de reisende får et mer konkurransedyktig alternativ i forhold til bruk av privatbil.
- Tiltak for å bedre kollektivtilbudet i storbyene, jf. Oslopakke 2 med satsing på bl.a. jernbane. Departementet vil gjennom alternativ bruk av riksvegmidler fokusere både på framkommelighetstiltak og utvikling av knutepunkter.
- Resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten vil kunne gi fylkeskommunene bedre muligheter for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport. I forbindelse med statens kjøp

av persontransporttjenester fra NSB BA, vil Samferdselsdepartementet bl.a. utvikle en kvalitetskontrakt med incitamentsordninger med henblikk på mulig innføring i løpet av kommende rammeavtaleperiode (2002-2005).

– Vegprising forutsettes i hovedsak basert på lokale initiativ og beslutninger. Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og kommunesektoren og øremerkes transportformål i det berørte området, herunder kollektivtilbud.

5 Diverse tabeller

Garantiordninger og -fullmakter

(i 1 000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2000	Fullmakt til nye tilsagn for 2001	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2002
Lån til ferjer i riksvegsamband	13.12.2000	881 486	150 000	1 140 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	0	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	0	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	325 000	0	325 000
Sum		1 214 486	150 000	1 473 000

Det har aldri vært utbetalinger (tap) under noen av garantiordningene. Fra 2002 gis fullmak-

tene som en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar.

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Benevnelse	Fullmakt	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
1320	Statens vegvesen	Maskiner, materiell og driftsbygninger mv.	100	100
1350	Jernbaneverket	Materiell	200	650
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4
2450	Luftfartsverket	Rullende materiell og flynavigasjonsanlegg, bygg og anlegg	200	600

Det er foretatt en gjennomgang av bl.a. bestillingsfullmaktene. Fullmaktsbeløpet for 2002 er en samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt

ansvar. Dette medfører at fullmaktsbeløpet for 2002 for Jernbaneverket og Luftfartsverket viser en økning i forhold til i 2001.

Bruk av stikkordet «kan overføres» på andre poster enn 30-49

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2001	Forslag 2002
1301	50	Samferdselsforskning	4 926	84 000
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	16 559	7 500
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser		10 100
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	180 626	5 312 000
1320	24	Statens vegvesens produksjon	114 815	-110 000
1320	72	Tilskudd til riksvegferjedrift		1 050 300
1330	71	Tilskudd til ekspressbusser	20 259	25 000
1350	23	Drift og vedlikehold	34 040	2 864 900
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	18 502	88 500
1360	70	Beredskapslagring	1 868	2 000

Hva angår kap. 1301, postene 50 og 70, kan overførbarheten forklares med at prosjekter som får tilskudd fra bevilgninger over disse postene, går over flere år. Tilskudd utbetales etter framdrift. At kap. 1311, post 71 er overførbar, skyldes etterskuddsvis utbetaling av deler av tilskuddet. For kap. 1320, post 23, kap. 1350, post 23 og kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningene helt eller delvis benyttes til materiellanskaffelser samt større bygge- og anleggsarbeider. Kap. 1320, post 24 angår Statens vegvesens produksjon. Denne virksomhetens resultat skal vise konkurranseevne. Tilbakeføring av et eventuelt

overskudd er en stimulans for effektiv drift. At bevilgninger over post 72 under kap. 1320 også kan overføres, må sees i sammenheng med at posten er en integrert del av vegbudsjettet der midlene i stor grad også kan omdisponeres mellom de ulike postene. Overførbarheten på kap. 1330, post 71 skyldes at endelig avregning for tilskuddsordningen skjer etterskuddsvis. Når det gjelder overførbarheten for kap. 1350, post 25, så vises det til begrunnelsen som ble gitt i forbindelse med at posten ble opprettet, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000).

Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2001

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp.nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2001	¹ Endring	Rev. budsj.
1300	01	84	325	86 600	-9	86 591
1301	21	84	325	9 200	882	10 082
1301	50	84	325	72 800	276	73 076
1310	70	84	325	387 800	5 200	393 000
1313	01	84	325	108 800	1 150	109 950
1314	01	84	325	16 000	106	16 106
2450	24	84	325	-134 000	21 000	-113 000

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp.nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2001	¹ Endring	Rev. budsj.
2450	30	84	325	700 000	-50 000	650 000
1320	23	84	325	6 062 800	20 399	6 083 199
1320	30	84	325	4 057 800	17 728	4 075 528
1320	31	-	325	145 000	70 000	215 000
1350	23	84	325	2 773 000	-33 188	2 739 812
1350	25	84	325	83 300	1 765	85 065
1350	30	84	325	1 048 400	74 909	1 123 309
1350	90 (ny)	80	274		224 000	224 000
1350	91 (ny)	80	274		196 000	196 000
1351	70	84	325	987 000	228 000	1 215 000
1353	90 (ny)	84	325		2 135 000	2 135 000
1354	01	84	325	12 000	7 485	19 485
1360	01	84	325	5 440	51	5 491
1380	01	84	325	139 000	1 488	140 488
1380	45	84	325	22 300	877	23 177
Sum					2 923 119	

1) Endringskolonnen inkluderer tekniske endringer som bl.a. kompensasjon for merverdiavgift.

Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2001

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp.nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2001	Endring	Rev. budsj
5450	35	84	325	340 000	-25 900	314 100
5623	80	84	325	50 000	48 700	98 700
4350	04	80	274	30 000	-15 000	15 000
4350	90 (ny)	80	274		224 000	224 000
4352	90 (ny)	84	325		1 118 626	1 118 626
4353	90 (ny)	84	325		2 135 000	2 135 000
5671	80 (ny)	80	274		7 500	7 500
Sum					3 492 926	

Utgifter fordelt på postgrupper

(i 1 000 kr)

Post- gr.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
01-01	Driftsutgifter	376 043	367 840	395 600	7,5
21-25	Spesielle driftsutgifter	8 585 069	8 928 300	8 287 000	-7,2
24-24	Driftsresultat	-176 398	-244 000	-110 000	-54,9
30-49	Nybygg, anlegg mv.	6 079 444	6 085 300	6 592 900	8,3
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	67 009	72 800	84 000	15,4
60-69	Overføringer til kommuner	623 122			
70-89	Overføringer til private	9 021 033	2 332 769	3 510 300	50,5
90-99	Utlån, avdrag mv.	675 850			
	Sum under departementet	25 251 172	17 543 009	18 759 800	6,9

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	130 608	113 200	115 200	1,8
1301	Forskning og utvikling mv.	97 249	97 000	123 100	26,9
	Sum kategori 21.10	227 857	210 200	238 300	13,4

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 592	1 800	1 800	0,0
	Sum kategori 21.10	3 592	1 800	1 800	0,0

Samferdselsdepartementets hovedfunksjon er å utrede og iverksette tiltak for på best mulig måte å oppnå målene innenfor transport- og kommunikasjonssektoren. Via forskningskapitlet er det et mål å styrke kunnskapsgrunnlaget innenfor transportforskning og telekommunikasjonsforskning.

Samlet budsjettforslaget for administrasjon m.m. er på 238,3 mill. kr, en økning på 28,1 mill. kr eller 13,4 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001. Departementets driftsbudsjett foreslås videreført på om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2001, mens bevilgningen til forskning og utvikling mv. foreslås økt med 26,1 mill. kr eller 26,9 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001.

Rapportering

Departementer arbeider på ulike felter for å følge opp Nasjonal transportplan 2002-2011. Det arbeides med ulike type tiltak som kan bidra til bedre, effektivere og sikrere transportløsninger. Det har i 2000 og hittil i 2001 vært lagt ned et betydelig arbeid med sikkerhetstiltak og for å skape større tillit til jernbanen. Regjeringen ønsker å prioritere norsk medvirkning i standardiseringsarbeidet på transportområdet. Dette vil kunne skje gjennom kjøp av tjenester fra standardiseringsorganisasjonene eller ved deltakelse fra transportetatene. Departementet arbeider med ulike tiltak for å styrke kollektivtransportens stilling. Det er åpnet for flere ekspressbussløyver i det sentrale Østlandsområdet. Flere ekspressbussruter vil bidra

til at det totale kollektivtilbudet inn og ut av Oslo og omegn blir bedre.

Departementet har våren 2001 lagt fram stortingsmeldinger om virksomheten til henholdsvis Posten Norge BA og NSB BA, jf. St.meld. nr. 26 (2000-2001) og St.meld. nr. 48 (2000-2001). Det blir lagt vekt på at selskapene gjennomfører nødvendige omstillings- og effektiviseringstiltak som vil bidra til et bedre tilbud. Departementet har tilsynsvirksomheten under vurdering for å sikre at tilsyn drives på en effektiv og rasjonell måte, samtidig som sikkerheten blir tilfredsstillende ivare tatt. Videre arbeider departementet med en totalgjennomgang av regelverket på teleområdet, bl.a. med sikte på en reduksjon av antall forskrifter.

Utviklingen innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi gir gode muligheter for utnyttning i transportsektoren. Som overordnet myndighet med ansvar for utvikling av transport, telekommunikasjon og post, har Samferdselsdepartementet sett et behov for å tydeliggjøre betydningen av denne utviklingen for transportsektoren, og departementet vil i løpet av høsten 2001 utarbeide en overordnet strategi for informasjons- og kommunikasjonsteknologi for transportsektoren. Strategien vil legge vekt på rollefordeling og viktige områder for satsing fra departement og underliggende etater.

Når det gjelder rapportering om aktivitet innenfor forskning og utvikling i 2000 og 2001, så er det redegjort for denne i postomtalen under

omtalen av budsjettforslaget for kap. 1301. Dette fordi bevilgningsforslaget for 2002 i betydelig grad er knyttet til videreføring av forskningsprogrammer igangsatt i tidligere år.

Mål og prioriteringer

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. departementets driftsutgifter, herunder kjøp av konsulenttjenester og utredninger, Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport- og kommunikasjon, trafikksikkerhetstiltak samt tiltak innen forskning og utvikling i samferdselssektoren.

Den viktigste prioriteringen i budsjettforslaget er økt innsats på transportforskning og telekommunikasjonsforskning. Det er også satt av særskilte midler til forsøk med ny organisering av transportforvaltningen i byområder, til kartlegging av bredbåndsmarkedet og til å utrede operative og tekniske løsninger som kan bedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til buss.

Departementet tar sikte på å videreføre sine medlemskap i internasjonale organisasjoner for å opprettholde tilknytning til internasjonale fagmiljøer. Trafikksikkerhet er en særlig stor utfordring innenfor samferdselssektoren med et bredt spekter av tiltak. For 2002 som i tidligere år, er det satt av egne midler til Trygg Trafikk samt til Syklistenes Landsforening.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	105 565	86 600	88 200
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	11 643	12 900	12 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	13 400	13 700	14 100
	Sum kap. 1300	130 608	113 200	115 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 88,2 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maski-

ner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er videre satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og

informasjonssystemer (TRSTI). Ved utgangen av 1. halvår 2001 hadde Samferdselsdepartementet 137 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 12,9 mill. kr. Bevilgningen skal dekke kontingenter angående Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon: Den europeiske transportministerkonferansen (ECMT), Internasjonale vegkongresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF) og International Railway Congress Association (IRCA). Kontingentene betales i det alt vesentlige i sveitsiske eller franske franc. Kurssvingninger gjør at det er noe usikkert hva utgiftene vil bli på betalingstidspunktet.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 14,1 mill. kr. Trygg Trafikk foreslås tildelt 13,8 mill. kr. Hovedoppgaven til Trygg Trafikk er trafikkopplering i skoler og barnehager (med vekt på utarbeidelse av undervisningsmaterie), informasjon og koordinering av frivillig trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk skal videre bidra til samordnet innsats mot trafikulykker, bl.a. som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter.

Trygg Trafikk har søkt om 16,75 mill. kr fra Samferdselsdepartementet for 2002. Dette inne-

bærer en økning på 3,35 mill. kr i forhold til den opprinnelige bevilgningen for 2001. Trygg Trafikk søkte i juni 2001 Samferdselsdepartementet om en tilleggsbevilgning på 3,5 mill. kr for budsjettåret 2001. Bakgrunn for søknaden var bl.a. inntektssvikt knyttet til en rekke enkeltprosjekter. Etter en helhetsvurdering vil Samferdselsdepartementet tildele Trygg Trafikk ytterligere 1,75 mill. kr for 2001. Beløpet finansieres ved omdisponeringer innenfor gjeldende samferdselsbudsjett. Videre inngås det en tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og Trygg Trafikk om prosjektstøtte på inntil 1,3 mill. kr for 2001. Samferdselsdepartementet vurderer forannevnte styrking av budsjettet til Trygg Trafikk som et engangstilfelle, og ikke som et signal om permanent økning av nivået på statens årlige tilskudd. Departementet ser det som viktig at Trygg Trafikk legger til grunn en realistisk vurdering av organisasjonens inntektsmuligheter i kommende budsjettforslag.

Forsikringsnæringens omlegging av støtten til Trygg Trafikk fra grunnstøtte til prosjektfinansiering, har vært medvirkende til den nå gjennomførte omorganiseringen. Organisasjonen har uttrykt usikkerhet vedrørende forsikringsnæringens nåværende finansieringsordning overfor Trygg Trafikk og forholdet til vedtektsfestede basisfunksjoner. På bakgrunn av forannevnte har Samferdselsdepartementet bedt Trygg Trafikk om å ta initiativ til en uavhengig gjennomgang av Trygg Trafikks finansierings- og organisasjonsform, herunder også en nærmere gjennomgang av effektivitet og økonomistyring i organisasjonen. Inntil en slik gjennomgang foreligger og er nærmere vurdert, ønsker departementet å videreføre statens støtte til Trygg Trafikk som en grunnbevilgning på dagens nivå.

(i 1 000 kr)

Trygg Trafikks inntekter	Budsjett 2001	Finansiering i pst. 2001	Forslag 2002	Finansiering i pst. 2002
Statstilskudd	13 400	37,3	13 800	38,8
Statstilskudd – tilleggsbevilgning	1 750	4,9		
Prosjektstøtte fra Vegdirektoratet	1 300	3,6		
Andre tilskudd og egne inntekter	19 453	54,2	21 750	61,2
Sum	35 903	100,0	35 550	100,0

Det foreslås bevilget et driftstilskudd på 0,3 mill. kr til Syklistenes Landsforening for 2002. Tilskuddsordningen er midlertidig og begrenset til de tre årene 2000, 2001 og 2002. Bakgrunnen for

forslaget er å bidra til å bygge opp Syklistenes Landsforenings kompetanse i spørsmål knyttet til samferdsel, miljø og trafikksikkerhet. Departementet anser at Syklistenes Landsforening ivare-

tar en viktig oppgave i forhold til bruk av sykkel som transportmiddel, bl.a. gjennom informasjon til publikum.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800	1 800	1 800
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 033		
18	Refusjon av sykepenger	759		
	Sum kap. 4300	3 592	1 800	1 800

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Dette forklarer inntektsanslaget på post 1.

Beløpet gjelder 17,5 pst. av bidrag til ITU og 9,3 pst. av bidraget til UPU. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 161 Generelle bidrag – FN-organisasjoner, post 70 Tilskudd til FNs utviklingsprogram (UNDP) og underliggende fond.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	10 779	9 200	21 600
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	67 009	72 800	84 000
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	19 461	15 000	7 500
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>			10 000
	Sum kap. 1301	97 249	97 000	123 100

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 21,6 mill. kr til generell forsknings- og utredningsvirksomhet, en økning på 12,4 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2001. Økningen har sammenheng med bl.a. utredningsbehov i forbindelse med oppfølging av forsøk med ny organisering av transportforvaltningen i byom-

råder, kartlegging av bredbåndsmarkedet og søken etter løsninger som kan bedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til buss.

Hovedformålet med utredningsaktiviteten er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik legge til rette for mer effektiv utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Tema i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på

analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt til utredninger knyttet til de enkelte transportsektorene.

Det vil i 2002 bli gjennomført en kartlegging av bredbåndmarkedet. Regjeringens handlingsplan for bredbånd forutsetter at det skal vurderes om det er behov for særskilte tiltak på områder eller overfor grupper som markedet ikke kan dekke til rimelige priser og innen rimelig tid. For å ha et godt beslutningsgrunnlag er det nødvendig å kartlegge den eksisterende og forventede geografiske dekning av bredbånd. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ for å få en god oversikt over utviklingen av bredbåndsutbyggingen, med sikte på at Regjeringen har et grunnlag for å vurdere behovet for tiltak samt hvilken innretning og omfang slike særskilte tiltak eventuelt bør ha.

Innen foreslått bevilgning er det også avsatt inntil 4 mill. kr til utredning for å skaffe frem kunnskap om mulige operative og tekniske løsninger som kan bidra til å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede til buss. Prosjektet kan inkludere praktisk utprøving. Både bussnæringen og organisasjonene for de funksjonshemmede vil bli trukket inn. Formålet er at slik kunnskap skal danne grunnlag for i neste omgang å kunne stille krav om konkrete tilpassninger enten som konsekvensvilkår og/eller vilkår i avtaler om offentlig kjøp av kollektivtjenester.

I 2000 ble det bevilget 11,3 mill. kr over post 21. Sentrale temaer som ble utredet var bl.a. knyttet til ulykkesrisiko, transport for funksjonshemmede, bruk av IKT i transportsektoren, kollektivtransport, miljø, reisevaner og telependling. I tillegg ble det brukt midler til evaluering av prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. I 2001 videreføres flere av utredningsprosjektene fra 2000. I tillegg er det satt i gang nye utredninger bl.a. knyttet til trafikkovervåking, ny organisering av Statens vegvesen, ny organisering i byområder, endring av lufthavnstrukturen, utskifting av bilparken og oppfølging av handlingsplan for bredbånd.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 84 mill. kr, en økning på 11,2 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2001. Økningen i 2002 skal i hovedsak brukes til å styrke IKT-rettet forskning og forskning om transportrisiko og sikkerhet for å følge opp økt prioritering av trafikksikkerhet i Nasjonal Transportplan 2002-2011. Bevilgningen fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med

henholdsvis 30,4 mill. kr til transport- og 53,6 mill. kr til telekommunikasjonsforskning.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transportsektor. Hoveddelen av bevilgningen vil nyttes til å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. I regi av departementet videreføres også en langsiktig satsing for å bedre kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. I tillegg vil midlene brukes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og nasjonal delfinansiering av prosjekter under EUs 5. rammeprogram for forskning. Departementet legger i samarbeid med Norges forskningsråd opp til å styrke den langsiktige forskningen om transportrisiko og sikkerhet.

I 2000 var det avsatt 20,7 mill. kr til transportforskning, mens det for 2001 er avsatt 23,6 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- Program for logistikk, IT-anvendelser og transport (LOGITRANS).
- Miljø, forurensning og helse
- Byutvikling – Drivkrefter og planleggingsforutsetninger
- Regional utvikling

LOGITRANS blir avsluttet i løpet av 2001, men forskning på feltet blir videreført innenfor Forskningsrådets program «Tjenesteyting, handel og logistikk». Samferdselsdepartementet legger opp til å videreføre aktivitetene nevnt ovenfor i 2002.

Telekommunikasjonsforskning

Formålet med telekommunikasjonsforskningen er å styrke kunnskapsgrunnlaget for å sikre en videre utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletjenester, samt å øke innsikten i samfunnsmessige virkninger av ny teknologi. Hoveddelen av bevilgningen vil bli brukt til programforskning under Norges forskningsråd.

I 2000 ble det bevilget 41 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2001 er det satt av 49,2 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- Tjenesteyting og infostruktur (TYIN),
- FoU i IT-industrien og grafisk industri (PROGIT),

- Grunnleggende IKT-forskning,
- Grunnleggende teleforskning,
- Samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT.

Samferdselsdepartementet legger i 2002 opp til å videreføre støtten til de ovennevnte forskningsprogrammene, med vekt på FoU som fremmer bredbåndnett og –tjenester. Programmene TYIN og PROGIT var planlagt avsluttet i 2000, men ble forlenget slik at de blir avsluttet i 2001. Satsingsområdene som er prioritert innenfor TYIN og PROGIT vil bli videreført innenfor «FoU for næringsrettet verdiskaping», der IKT/tjenesteyting står sentralt. Programmet Grunnleggende teleforskning avsluttes i 2001, og aktivitetene videreføres i programmet Grunnleggende IKT-forskning. I tillegg vil bevilgningen også nyttes til delfinansiering av etablering av et «Center of Excellence» (Senter for fremragende forskning) på Fornebu.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Tilskuddsposten er todelt og omfatter tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport). Denne typen ordninger er ment å være av tidsbegrenset karakter. De aktuelle ordningene har nå vært operative i 10 år. Etter Samferdselsdepartementets vurdering bærer tilskuddene i stadig større grad preg av å være ordinære driftstilskudd og nytten som forsøks- og utviklingsordninger er avtagende. På denne bakgrunn foreslo Regjeringen i budsjettforslaget for 2001 å avvikle tilskuddene over post 70. Stortinget vedtok imidlertid å bevilge 5 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff mv. Departementet foreslår å videreføre tilskuddene til forsøk med alternative drivstoff også for 2002 med 2,5 mill. kr.

Stortinget sluttet seg til forslaget om å avvikle ordningen med tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Departementet foreslår bevilget 5 mill. kr for 2002 for å følge opp forpliktelsene overfor igangsatte prosjekter.

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv.

Formålet med tilskuddsordningen har vært å bidra til økt bruk av alternative drivstoff og til utvikling og bruk av ny teknologi som kan bidra

til å redusere miljøproblemene forårsaket av transport.

I 2000 var aktiviteten bl.a. knyttet til prosjekter om hydrogen/brenselcelle og biogass i busser og til utvikling av en database om alternative drivstoffer på Internett. I 2001 er det bl.a. gitt støtte til videreføring av forsøk med hydrogen/brenselcelle, biogass, hybridbuss og oppdatering av Internettsidene. Det er også gitt støtte til enkelte nye prosjekter, bl.a. utredning av brenselcelle i ferjer. Med tilskuddene som er gitt i år innenfor denne ordningen, mener departementet å ha sikret avslutning av igangsatte prosjekter på en god måte, samtidig som det ikke er igangsatt nye prosjekter som vil være avhengig av støtte fra departementet utover 2001.

Gjennom forsøksprosjekter finansiert over denne posten, i tillegg til generelt sett stor aktivitet på fagfeltet internasjonalt, har kunnskapen på dette området blitt god. Samferdselsdepartementets vurdering er at vi på dette feltet er over i en fase der det i hovedsak bør være opp til markedet å ta i bruk alternative drivstoff og ny mer miljøvennlig teknologi. Myndighetenes rolle bør primært vil være å tilrettelegge gjennom miljøtilpassede rammebetingelser, spesielt innen avgiftspolitikken. Naturgass brukt som drivstoff er avgiftsfri, og elektriske biler er fritatt for kjøretøyavgifter, bompenger, merverdiavgift og parkeringsavgift på kommunale parkeringsplasser. På den bakgrunn synes departementet det er naturlig å trappe ned ordningen med tilskudd til forsøk med alternative drivstoff og foreslår at det bevilges 2,5 mill. kr i 2002.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport

Tilskuddsordningen har vært benyttet til praktiske forsøk og for spredning av kunnskap. Dette for å gjøre kollektivtransporten mest mulig attraktiv for ulike brukergrupper slik at den kan styrke sin andel av det samlede markedet for personreiser. Midlene har vært benyttet til konkrete utviklingsprosjekter i fylkeskommunene, herunder tiltak for tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede. Fra 1996 har midlene i hovedsak blitt tildelt større tiltakspakker for å se på effekter av tiltak i sammenheng. Det har vært forutsatt lokal egenandel på 50 pst.

I 2000 ble det tildelt midler til tiltakspakker i Vest-Agder (Kristiansand – samordning arealbruk og busstilbud), Hedmark (samordnet miljø-, areal- og transportplan i Hamar-regionen), og Sør-Trøndelag (attraktive kollektivårer i Trondheimsregio-

nen). I tillegg ble det bevilget midler til et prosjekt til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (selvbetjente tjenester til formidling av trafikantinformasjon).

I 2001 er det ikke igangsatt nye prosjekter. Allerede påbegynte tiltak innenfor tilskuddsordningen gjennomføres som forutsatt i henhold til de avtaler som er inngått. For å innfri tilsagnsfullmakter ved avslutning av pågående prosjekter kreves derfor bevilgninger i en avviklingsperiode. I 2002 foreslås bevilget 5 mill. kr til dette formålet.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

Regjeringen ønsker å sikre at funksjonshemmede skal kunne delta i arbeidsliv og ha mulighet til å ta utdanning. I forbindelse med revidert budsjett 2001, jf. St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 327 (2000-2001), ble det skissert en ettårig forsøksordning for transport for funksjonshemmede i arbeids- og

utdanningssammenheng. Forsøket startet 1. august 2001. I halvparten av landet organiseres forsøket gjennom trygdeetaten. I resten av landet er forsøket knyttet opp til den fylkeskommunale tt-transporten. Samferdselsdepartementet har ansvar for denne delen av forsøket, og i 2001 er det satt av 5,5 mill. kr til tiltaket. I 2002 foreslås det bevilget 10 mill. kr til gjennomføring av den delen av forsøket som ligger under Samferdselsdepartementet.

Andre saker

Departementets selskapsinteresser

Staten ved Samferdselsdepartementet har direkte eierinteresser i Posten Norge BA, NSB BA og SAS AB. Det vises til nærmere omtale av eierskapet i del I i proposisjonen og budsjettering av utbytte under de respektive programkategorier i del II i proposisjonen.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1310	Flytransport	350 370	387 800	412 400	6,3
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	116 540	104 000	107 100	3,0
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	103 929	108 800	116 300	6,9
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	9 802	16 000	20 200	26,2
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	486 680	566 000	598 400	5,7
Sum kategori 21.20		1 067 321	1 182 600	1 254 400	6,1

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	42 951	34 900	41 000	17,5
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	54			
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	317 394	340 000	238 400	-29,9
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	424 725	500 000	466 000	-6,8
5623	Aksjer i SAS AB	88 125	50 000	100 000	100,0
Sum kategori 21.20		873 249	924 900	845 400	-8,6

Sentrale mål for luftfartspolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Viktige målsettinger er bl.a. det å bidra til å sikre transportbrukerne effektiv transport over hele landet, samt medvirke til å utvikle næringsliv og bosetting i tråd med overordnede

distriktspolitiske målsettinger. Sikkerhet og vedlikehold av infrastrukturen har øverste prioritet når investeringer skal foretas. Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i luftfarten skjer gjennom direkte statlig kjøp av tjenester og tilskudd, samt via styring av departementets underliggende virksomheter i sektoren.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett er på 1 254,4 mill. kr, en økning på 71,8 mill. kr eller 6,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2001. Til kjøp av flyruter er det foreslått en økning på 6,3 pst. Realøkningen kan forklares med reforhandling av anbudskontrakter etter omleggingen av passasjeravgiften per 01.04.2001 og merverdiavgiftsreformen per 01.07.2001. Både utgifts- og inntektsbudsjettet for Luftfartstilsynet foreslås økt reelt, dog slik at størst inntektsøkning gir økt selvfinansiering. Budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er foreslått økt i samband med at HSL heretter også skal granske hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Budsjettet for Luftfartsverket er foreslått økt med 5,7 pst. Da er overskuddskravet satt ned fra 134 mill. kr til null. Stagnerende flytrafikk svekker Luftfartsverkets økonomi, og selv med nedsatt overskuddskrav er foreslått investeringsbudsjett såvidt lavt som 598,4 mill. kr.

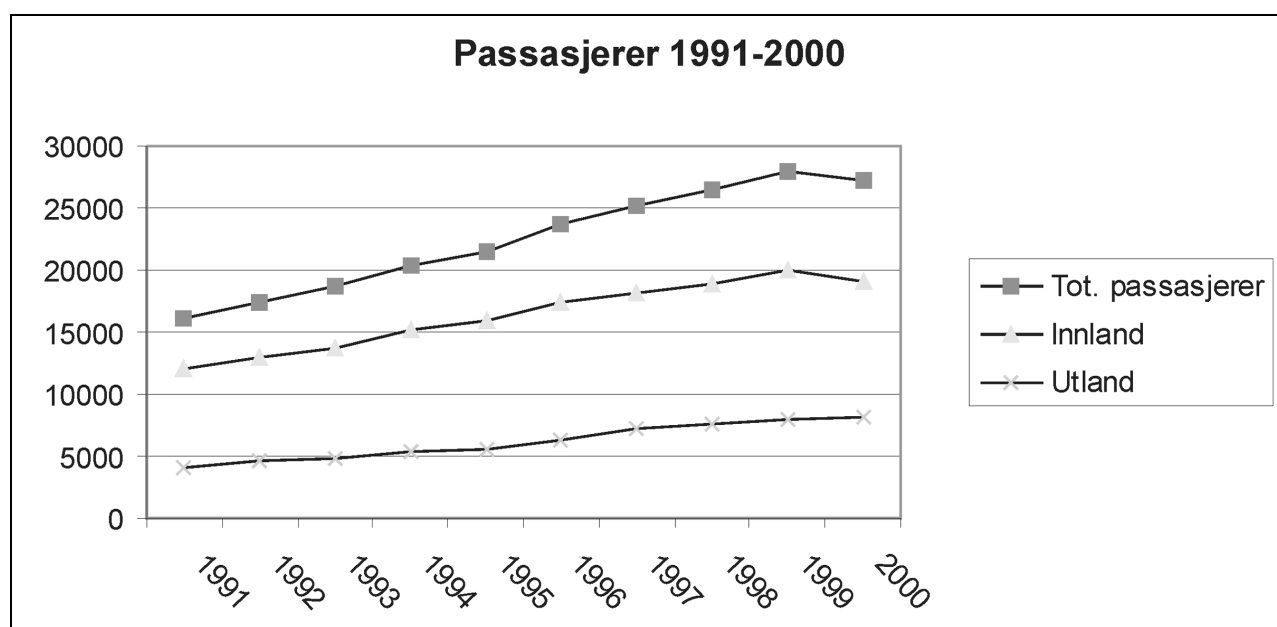
Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

I Nasjonal transportplan 2002-2011 er det redegjort for hovedtrekkene i Regjeringens luftfartspolitik, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Det er en hovedutfordring for departementet å legge til rette for et godt og landsdekkende flytilbud. Sikkerhet skal ha høy prioritet innen alle deler av luftfarten. For å sikre et tilbud av flyruter på rutestrekninger som ikke bedriftsøkonomisk lønnsomme, kjøper staten flyrutetjenester basert på anbudskontrakter. Staten

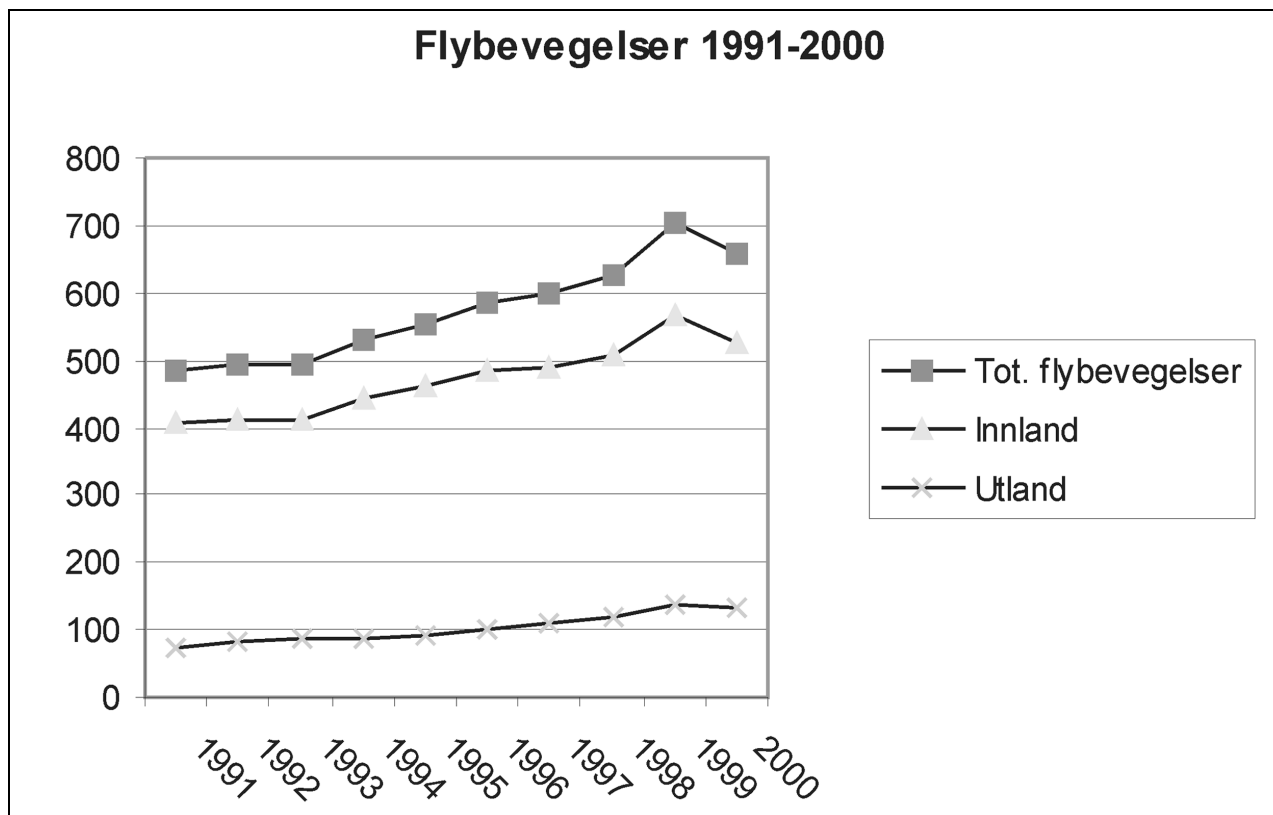
ytter dessuten tilskudd både til driften av statens egne regionale flyplasser og til flygeinformasjonstjeneste på ikke-statlige regionale flyplasser. Tilbudet i luftfarten må i størst mulig grad sees i sammenheng med det samlede transporttilbudet.

Ved utskillelsen av Luftfartstilsynet som eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000, ble det etablert et klarere skille mellom myndighets- og forvaltningsoppgaver på den ene siden og mer driftsorienterte oppgaver på den andre siden. Luftfartsverket har ansvar for drift og utbygging av samtlige stamruteplasser, unntatt Oslo lufthavn, Gardermoen, og de statlige regionale lufthavnene. Oslo Lufthavn AS forestår driften av Gardermoen, og Luftfartsverket forvalter statens eierinteresser i selskapet. Luftfartstilsynet ivaretar et bredt spekter av tilsynsoppgaver innen luftfarten, mens Havarikommisjonen for sivil luftfart har som oppgave å granske hendelser og ulykker i sivil luftfart. Det er en betydelig utfordring for departementet å legge til rette for at fordelingen av oppgaver og økonomiske ressurser mellom virksomhetene blir slik at resultatet for luftfarten samlet blir best mulig.

Flytilbudet i Norge er i dag basert på et landsomfattende og finmasket nett av flyplasser. Antallet flyplasser er høyt i forhold til trafikk og folketall sammenlignet med andre land det er naturlig å sammenligne seg med. Det bærende prinsipp ved fastsetting av nivå og system for luftfartsavgiftene, er at disse skal avspeile de faktiske kostnadene ved drift, vedlikehold og investeringer i infrastruktur. Departementet er bekymret for



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner (antall i 1 000)



Figur 6.2 Utviklingen i antall flybevegelser (antall i 1 000)

utviklingen i luftfarten, som følge av stagnasjon i flytrafikken og svekket økonomi i flyselskapene. Det er viktig at store deler av rutenettet innenriks fortsatt kan opereres på kommersielle vilkår og at det fortsatt er grunnlag for konkurranse. Sistnevnte er også av stor betydning for Luftfartsverkets økonomi.

Luftfarten påvirker miljøet lokalt, regionalt og globalt. Det er store utfordringer knyttet til støy, luft, vann- og grunnforurensning. Arbeidet i forhold til lokale og regionale miljøproblemer skjer i stor grad gjennom Luftfartsverket. Global påvirkning knytter seg til flyenes utslipp av klimagasser. Departementet arbeider aktivt gjennom International Civil Aviation Organisation (ICAO) for å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten. Norge har status som observatør i ICAOs miljøkomité.

Flytilbudet ble økt vesentlig etter åpningen av hovedflyplassen på Gardermoen høsten 1998, bl.a. som følge av at det ikke lenger var kapasitetsmangel på Oslo lufthavn (tidsluker). Om lag samtidig med produksjonsøkningen inntraff imidlertid en betydelig reduksjon i etterspørselen, noe som har vart ved fram til nå. Det har dermed blitt en sterk overkapasitet i antall seter tilbudt. Selv om kapasiteten etter hvert er blitt mer tilpasset

etterspørselen, jf. bl.a. avviklingen av Color Air, er den ikke redusert like sterkt som fallet i etterspørselen. Den langsiktige trenden for antall flypassasjerer og antall flybevegelser framgår av henholdsvis figur 6.1 og figur 6.2.

Trafikken, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen ble snudd fra annet halvår 1999. Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 2000 27,3 mill., en nedgang på 2,7 pst. fra året før. Reduksjonen fra 1999 var 4,5 pst. for innenlandstrafikk og 1,8 pst. for utenlandstrafikk. Tallene inkluderer Oslo lufthavn, Gardermoen, som økte både på innenriks og utenriks med henholdsvis 0,8 pst. og 4,1 pst.

Den nominelle utviklingen i luftfartsavgiftene framgår av tabell.

	i pst.
01.01.1997	0,1
01.01.1998	1,7
01.01.1999	3,6
01.01.2000	2,0
01.01.2001	2,0

I Nasjonal transportplan 2002-2011, er det lagt til grunn at realavgiftsnivået ikke skal øke i planperioden.

Rapportering

Etter den sterke økningen i flyrutetilbudet etter åpningen av Oslo lufthavn, Gardermoen, har det fra slutten av 1999 og fram til nå skjedd en betydelig reduksjon i flyrutetilbudet. Eventuelle kommende strukturelle endringer i bransjen vil kunne forsterke dette ytterligere. For 2000 som helhet ble det utført om lag 658 000 kommersielle flybevegelser, dvs. rute, charter og frakt. Dette var en reduksjon på 6,3 pst. i forhold til 1999. Reduksjonen fordeler seg med 7,1 pst. innenlands og 2,9 pst. for flyginger til og fra utlandet. Nedgangen forventes å fortsette i 2001, med omlag stabil utvikling i 2002 (nullvekst). Som i 1999 ble om lag 80 pst. av de kommersielle flybevegelsene foretatt på stamlufthavner og om lag 20 pst. på de regionale lufthavnene. Reduksjonen på stamlufthavnene var på 5,8 pst. og på de regionale lufthavnene 8,3 pst., mens Sandefjord lufthavn, Torp, hadde en vekst på 9,1 pst. I tillegg ble det i 2000 foretatt 22 224 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom), dvs. 1,3 pst. flere enn i 1999. Antall passasjerer kommet og reist i 2000 ble redusert med 2,7 pst. til om lag 27 mill. passasjerer. I 2001 forventes en ytterligere reduksjon i antall flybevegelser og passasjerer.

Luftfartsverkets økonomiske resultat i 2000 målt etter regnskapsprinsippet var på 428,4 mill. kr mot 419,3 mill. kr i 1999. Produktivitetsutviklingen, som måles som differansen mellom volumendringer i driftsinntekter og driftsutgifter, var i 2000 på - 6,2 pst., som gjenspeilet den betydelige reduksjonen i flyselskapenes produksjon. I beregningene av produktivitetsutviklingen er regnskapsprinsippet benyttet, da det gir den mest korrekte måling både i enkeltår og over tid. Luftfartsverket gjennomførte i 2000 investeringer for i alt 636 mill. kr. Av større investeringer kan nevnes forlengelse av rullebanen ved Florø lufthavn til 1 200 meter, samt ferdigstillelse av nytt kontrolltårn ved Brønnøysund lufthavn. Investeringene er ellers hovedsakelig knyttet til videre utvikling av eksisterende flyplasser samt i flysikringstjenesten.

Bortfallet av inntekter fra Fornebu innebærer at Luftfartsverket fra og med 1999 har fått en svekket selvfinansieringsevne. Inntektsnedgangen er hittil delvis kompensert ved å trekke midler fra reguleringsfondet. Reguleringsfondet har

de siste årene blitt redusert, og er i ferd med å nå et nivå som gjør at ytterligere trekk av midler ikke er tilrådelig. Den betydelige veksten i antall flybevegelser fra 1998 er avløst av en til dels betydelig reduksjon, som har ført til at noen strekninger i dag har færre tilbudte seter/frekvenser enn hva som var tilfellet den siste tiden Fornebu ble drevet. Trafikkinntektene på stamlufthavnene i 2001 forventes nå å bli om lag 50 mill. kr lavere enn budsjettert per mai 2001, jf. St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 327 (2000-2001). Produktivitetsutviklingen i 2001 anslås å bli svekket til -2,9 pst., mot antatt +2,2 pst. i budsjettproposisjonen for 2001.

Av miljøtiltak i 2000 kan nevnes at Luftfartsverket fra vintersesongen 2000/2001 tok i bruk nye flyavisingsvæsker uten giftige triasoler. Ved Oslo lufthavn, Gardermoen, er det i perioden 2000-2001 gjennomført eller under gjennomføring omfattende tiltak knyttet til kjemikaliebruken. Nye rutiner har bl.a. redusert glykolforbruket vesentlig, og det er foretatt forbedringer og utvidelser av anlegg for oppsamling og håndtering av fly- og baneavisingsvæsker. På Kristiansand lufthavn, Kjevik, startet byggingen av en ny avisingplattform der avisingsvæsken vil bli samlet opp. Nytt brannøvingfelt ved Stavanger lufthavn, Sola, ble etablert og et tilsvarende ble påbegynt ved Kristiansand lufthavn, Kjevik. Oslo lufthavn, Gardermoen, slutførte i 2000 et støyisoleringsprogram som omfattet 205 boliger.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2002 til luftfartsformål tar utgangspunkt i den klare ansvarsdeling som er etablert gjennom etableringen av Luftfartstilsynet og HSL som egne forvaltningsorgan fra henholdsvis 01.01.2000 og 01.07.1999, mens drift av lufthavner og lufttrafikk-tjenesten skjer i regi av Luftfartsverket. Bevilgningen til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på de treårige anbudene i rutedriften som ble gjort gjeldende fra 01.04.2000. Det er lagt opp til at Luftfartstilsynets selvfinansieringsgrad skal økes noe. Videre er det i budsjettforslaget for HSL lagt til grunn at etaten heretter også skal tillegges ansvar for å granske alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren.

Luftfartstilsynet er fremdeles i en oppbyggingsfase som forvaltnings-/ myndighetsorgan for sivil luftfart etter utskillelsen fra Luftfartsverket per 01.01.2000. I budsjettforslaget ligger innbakt at bemanningen skal økes noe også i 2002. Departementet legger opp til å synliggjøre og iverksette særlige produktivitets- og øvrige virk-

somhetskrav for Luftfartstilsynet i 2002. Det skal bl.a. gis økt prioritet til arbeidet med forbedring av sikkerhetstenkningen i luftfarten, hvor det bl.a. skal utvikles ny metodikk for måling og analyse av flysikkerhetsnivå, såkalt risikobasert tilsyn. Arbeidet med revisjon og utvikling av nytt regelverk innen sivil luftfart, inkl. harmonisering mot felles-europeisk regelverk, har høy prioritet også i 2002.

I premissene for Luftfartsverkets budsjett, er det lagt til grunn at trafikktutviklingen fra 2001 til 2002 vil bli relativt stabil (nullvekst). Dette innebærer at Luftfartsverkets trafikkinntekter, tatt hensyn til kompensasjon for prisutviklingen, vil bli litt høyere enn anslåtte trafikkinntekter for

2001. Basert på forutsetninger om inntekts- og utgiftsutviklingen, kan Luftfartsverkets bedriftsøkonomiske overskudd i 2002 anslås til om lag 240 mill. kr, mot 400 mill. kr for 2001, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001). Av anslått bedriftsøkonomisk resultat, er det for 2002 ikke forutsatt at Luftfartsverket skal betale inn noe til statskassen. I budsjettforslaget er det lagt til grunn at Luftfartsverket kan hente ut 205,5 mill. kr i avkastning på innskutt kapital i Oslo Lufthavn AS. Profilen i Luftfartsverkets investeringsbudsjett er preget av prioritering av tiltak rettet inn mot sikkerhet, driftskvalitet og kapasitet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	350 370	387 800	412 400
	Sum kap. 1310	350 370	387 800	412 400

Post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter

For 2001 foreslås det avsatt 412,4 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Økningen sammenlignet med saldert budsjett 2001 beror dels på den samlede effekten av reforhandling av tilskuddskontraktene med flyselskapene etter henholdsvis endringene i passasjeravgiften (fiskalavgift) per 01.04.2001 samt innføringen av nullsats på mer-

verdiavgift per 01.07.2001. Økningen skyldes dels også forventet kompensasjon for prisstigning i henhold til kontraktsforpliktelser. Effekten av økt passasjeravgift og innføring av nullsats på merverdiavgift utgjør i sum om lag 17 mill. kr for 2002. De inngåtte kontraktene følger i hovedsak av de anbudene som ble utlyst i 1999 og gjelder for perioden 01.04.2000-31.3.2003. Anbud med avvikende kontraktsperiode er omtalt særskilt.

	Ruteområde	Selskap	i mill. kr
1	Kortbanerutene innen Finnmark (unntatt Vardø) samt Hasvik/Sørkjosen-Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	109,1
2	Vardø-Kirkenes	Arctic Air AS	12,5
3	Lakselv-Tromsø	SAS	13,1
4	Andenes-Tromsø/Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	14,3
5	Svolvær/Leknes-Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	-
7	Narvik-Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	6,7
8	Brønnøysund-Bodø/Trondheim og Sandnessjøen-Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	37,5

	Ruteområde	Selskap	i mill. kr
9	Mo i Rana/Mosjøen-Bodø/Trondheim, Rørvik/Namsos-Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	61,0
10	Florø-Oslo/Bergen	Coast Air AS	25,9
11	Førde-Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	23,4
12	Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda-Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	66,6
	Røros-Oslo	Widerøe's Flyveselskap ASA	4,1

Tabellen viser oversikt over de anbudskontraktene som løper gjennom hele 2002, basert på prisnivået i driftsåret 01.04.2001-31.03.2002. For alle disse kontraktene skal det foretas kontraktsfestet konsumprisomregning per 01.04.2002, basert på 12-måneders-indeksen som Statistisk sentralbyrå publiserer i februar 2002. Før prisomregning summerer disse kontraktene seg til 374,2 mill. kr.

Strekningen Røros-Oslo er ny som anbudsroute fra 2001, etter at Braathens la ned sin rute 01.01.2001. Etter at Danish Air Transport drev ruten etter midlertidig kontrakt for perioden 02.01.2001-31.07.2001, er Widerøe's Flyveselskap tildelt anbudskontrakt for ruten for perioden 01.08.2001-31.03.2003. For ruteområde 5 ytes ingen godtgjørelse (såkalt null-anbud), men operatøren har enerett til drift av angjeldende rute-strekninger.

For helikopterruten Værøy-Bodø utløper nåværende kontrakt med CHC Helikopter Service 31.07.2002. Godtgjørelsen til selskapet for denne perioden er beregnet til 6,7 mill. kr. Dette tilsvarer 11,5 mill. kr på årsbasis. Nytt anbud vil tre i kraft fra 01.08.2002.

For flyruten Røst-Bodø er det etter Guardairs opphør 30.03.2001, etablert midlertidige kontrakter. Widerøe's Flyveselskap er etter en tilbudskon-

kurranse tildelt kontrakt for denne ruten, ventelig til og med 31.1.2002. Godtgjørelsen til Widerøe for denne ruten tilsvarer 6,8 mill. kr på årsbasis. Det planlegges at ny anbudskontrakt etter prosedyrene i EØS-regelverkets anbudsbestemmelser skal tre i kraft 01.02.2002.

På strekningen Fagernes-Oslo er det per 08.10.2001 etablert ny midlertidig flyrute i regi av Widerøe's Flyveselskap etter Guardairs opphør 30.3.2001. Samferdselsdepartementet har korrespondert med EFTAs overvåkingsorgan ESA om denne ruten i lengre tid, der siktemålet fra Samferdselsdepartementets side har vært å få etablert et midlertidig tilbud så raskt som mulig, i påvente av oppstart av ordinær anbudsruitedrift. Det nye anbudet ble publisert 30. august i år, med oppstart av rutedriften 1. april 2002.

Nyutlysningene på Værøy, Røst og Fagernes representerer usikkerhet om statens endelige kontraktsforpliktelser for kjøp av flyrutetjenester i 2002, ikke minst ettersom godtgjørelseskravene har variert betydelig for de seneste tilbuds- og anbudskonkurransene. I tillegg kommer usikkerhet som følge av at den årlige prisomregningsfaktoren er ukjent ved fremleggelsen av budsjettet. Samferdselsdepartementet vil hvis nødvendig komme tilbake med revisjon av budsjettposten når disse forholdene er avklart.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	26 040		
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	90 500	94 200	97 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>		9 800	10 100
	Sum kap. 1311	116 540	104 000	107 100

Post 70 Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser

Det foreslås avsatt 97 mill. kr på post 70, som gjelder tilskudd (posten er tidligere benevnt som «Overføring til Luftfartsverket») til delvis kompensasjon for utgifter ved drift og investeringer ved de regionale lufthavnene som staten ved Luftfartsverket overtok i 1997 og 1998. Beløpet inngår som en inntekt på Luftfartsverkets driftsbudsjett, kap. 2450, underpost 24.2.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Tidligere post 60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser er fra og med 2001 benevnt som post 71. Det foreslås avsatt 10,1 mill. kr i 2002. Av dette utgjør særskilt driftstilskudd til Skien lufthavn 1 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 128 (1994-95), mens resten gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved andre ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	103 929	108 800	116 300
	Sum kap. 1313	103 929	108 800	116 300

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet har fra og med etableringen 01.01.2000 vært i en oppbyggingsfase. Det har vært gitt prioritet til tiltak for å styrke flysikkerheten i sivil norsk luftfart. Luftfartstilsynet arbeider med utgangspunkt i Regjeringens «null-visjon» om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde.

Bemanningen har siden etableringen økt fra om lag 100 til om lag 140 årsverk for å bedre kapasitet og kompetanse både på eksisterende og nye tilsynsområder. Det er samtidig etablert et administrativt støtteapparat for tilsynsvirksomheten. På bakgrunn av bl.a. tidligere ønsker fra Luftfartstilsynet om å øke bemanningen fra 140 til 155 års-

verk, varslet Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 76 (2000-2001) om at det i fremlegget til statsbudsjett for 2002 ville bli tatt endelig stilling til bemanningen i Luftfartstilsynet og til eventuelle produktivitetskrav i virksomheten. Etter nøye vurderinger har departementet kommet til å ville anbefale en stillingsramme på 145 årsverk. Dette sees i sammenheng med flysikkerhetsmessige prioriteringer, og det vil særlig bli lagt vekt på ytterligere styrking av tilsynsfunksjoner innen flyoperative tjenester og flysikringstjenesten. For 2002 foreslås bevilget 116,3 mill. kr, en økning på 6,9 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001. Utgiftsøkningen knyttet til økt antall årsverk gjen-speiles av økte gebyrinntekter under kap. 4313.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Gebyrinntekter	40 930	34 900	41 000
02	Refusjon av diverse utgifter	933		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	228		
18	Refusjon av sykepenger	860		
	Sum kap. 4313	42 951	34 900	41 000

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer nesten utelukkende fra gebyrer for godkjenning og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativ. Det er en målsetting at Luftfartstilsynets gebyrer på adgangskontroll og tilsynstjenestene skal dekke utgiftene i løpet av få år.

Etter hvert som nye tilsynsområder kommer til, legges det til grunn at denne tilsynsvirksomheten i utgangspunktet skal fullfinansieres gjennom gebyrer. Dette vil også bidra til at Luftfartstilsynet kan få en høyere grad av egenfinansiering. Den økning i gebyrinntekter som det legges opp til fra 2001 til 2002, kan således sees i sammenheng med bl.a. det økte tilsyn som kan gjennomføres ved bemanningsøkningen omtalt under kap. 1313.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	9 802	16 000	20 200
	Sum kap. 1314	9 802	16 000	20 200

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) har ansvaret for undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser. I samsvar med Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (199-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001), og Ot.prp. nr. 73/Innst. O. nr. 107 (2000-2001) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 (jernbaneloven), vil HSL heretter også få ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i jernbanesektoren. Det legges opp til at bemanningen økes med fem stil-

linger, slik at bemanningen i HSL heretter vil være på i alt 15,5 årsverk.

Det foreslås bevilget 20,2 mill. kr til HSL. Økningen fra saldert budsjett 2001 henger i hovedsak sammen med utvidelsen av ansvarsområdet. Forslaget inkluderer også innflyttingsutgifter i forbindelse med husleieøkning for tilbygget til HSLs lokaler på Kjeller. Departementet vil følge opp budsjettutviklingen i HSL etter hvert som organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)

(i 1 000 kr)

Underpost/ post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
24.1	Driftsinntekter	-2 416 917	-2 401 900	-2 430 700
24.2	Inntekter regionale flyplasser	-201 572	-219 300	-221 000
24.3	Fra reguleringsfondet	-110 607	-76 900	
24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 626 167	1 622 300	1 785 700
24.5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	211 145	206 700	231 600
24.6	Avskrivninger	353 285	360 000	360 000
24.7	Renter av statens kapital	37 105	35 100	36 000
24.8	Til investeringsformål	317 394	340 000	238 400

(i 1 000 kr)

Underpost/ post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
24	Driftsresultat	-184 000	-134 000	0
30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	664 430	700 000	598 400
92	Lån til Sandefjord Lufthavn AS	6 250		
	Sum kap. 2450	486 680	566 000	598 400

Post 24 Driftsresultat*Inntekter over Luftfartsverkets driftsbudsjett*

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 2000	¹ Revidert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
Luftfartsavgifter, stamrutenett	1 627 607	1 666 000	1 677 200	0,7
Luftfartsavgifter, regionale flyplasser	94 691	104 100	109 000	4,7
Gebyrer	1 542	0	0	-
Andre driftsinntekter, stamrutenett	582 501	500 300	548 000	9,5
Andre driftsinntekter, regionale flypl.	16 381	14 000	15 000	7,1
Avkastning fra Oslo Lufthavn AS	205 267	239 300	205 500	-14,1
Tilskudd regionale flyplasser	90 500	94 200	97 000	3,0
Fra reguleringsfond	110 607	81 200	0	-100,0
Sum inntekter	2 729 096	2 699 100	2 651 700	-1,8

1) Forslag 2002 sammenlignes mot revidert budsjett 2001 framfor saldert budsjett 2001 fordi vårrevisjonen av Luftfartsverkets budsjett var relativt omfattende, jf. St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001).

Etter den sterke økningen i flyrutetilbudet etter åpningen av Oslo lufthavn, Gardermoen, har det fra slutten av 1999 og frem til nå skjedd en betydelig reduksjon i flyrutetilbudet. Dette innebærer at Luftfartsverkets inntekter har blitt betydelig redusert, både i form av reduserte inntekter fra start- og underveisavgiften samt passasjeravgiftsinntekter. For 2001 forventes en inntektssvikt for Luftfartsverket i forhold til revidert budsjett (St.prp. nr. 76 (2000-2001)) på omlag 50 mill. kr. For 2002 forventes at samlet antall passasjerer vil være relativt stabilt i forhold til forventet realisert nivå i 2001, noe som igjen innebærer en reduksjon i forhold til 2000 på snaut 2 pst.

Til grunn for foreliggende budsjett foreslås satsene for luftfartsavgiftene gjennomsnittlig pris-

kompensert med 2,5 pst., i tillegg til 1,4 pst. som kompensasjon for realavgiftsnedgang i 2001, som følge av at prisstigningen er anslått å bli 1,4 pst. høyere enn lagt til grunn i fjorårets budsjettproposisjon. Ut fra dette kan trafikkinntektene for Luftfartsverket i løpende kr forventes å ligge mellom 3 og 4 pst. over det forventede inntektsnivået i 2001.

I tråd med alminnelig praksis vil Luftfartsverket legge fram forslag til luftfartsavgifter for 2002 høsten 2001. I framlegget vil Luftfartsverket også ta stilling til kommentarer fra høringsinstansene. Samferdselsdepartementet vil avvente endelig standpunkt i saken til Luftfartsverkets framlegg foreligger. Avgiftene vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet i egen forskrift.

Samferdselsdepartementet vil også i år måtte understreke at det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen i luftfarten, ikke minst i forhold til mulige strukturelle endringer i bransjen, og departementet vil komme tilbake til Stortinget med revisjon av budsjettet hvis utviklingen skulle bli vesentlig annerledes enn forutsatt. Dette kan bli ytterligere aktualisert fremover ettersom inntektsnedgangen de siste årene delvis er kompensert ved å trekke midler fra reguleringsfondet. Reguleringsfondet har de siste årene blitt redusert, og har nå et nivå som gjør at ytterligere trekk av midler ikke er tilrådelig. I henhold til opplysninger fra Luftfartsverket, kan ikke-bundne reserver i reguleringsfondet per 31.12.2001 forventes å ligge mellom 100-150 mill. kr.

Når det gjelder avkastning fra Oslo Lufthavn AS, er denne ført opp med 205,5 mill. kr, som er 5,5 mill. kr høyere enn for saldert budsjett 2001. Avkastning fra Oslo Lufthavn AS representerer kun avkastning på innskutt kapital. Oslo Lufthavn AS' økonomi er i likhet med Luftfartsverkets økonomi sårbar overfor endringer i etterspørselen. Sammen med endrede avskrivningsregler og konsekvensene av merverdiavgiftsreformen, vil dette

kunne påvirke selskapets evne til å betale avkastning til Luftfartsverket.

Tilskudd regionale flyplasser er ført opp med 97 mill. kr og gjelder tilskudd til Luftfartsverket for delvis dekning av driftsunderskudd og investeringer på de regionale lufthavnene, jf. forslag til bevilgning på kap. 1311, post 70.

Stortingets behandling av St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 342 (2000-2001) Omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005, har betydelige følger for en rekke lufthavner og driften av disse. Forholdet mellom Forsvaret og Luftfartsverket er regulert gjennom en samarbeidsavtale. I Samferdselsdepartementets budsjettforslag for Luftfartsverket er foreløpige virkninger av samarbeidsavtalen med Forsvaret innarbeidet for bl.a. Værnes og Banak. Ved behandling av ovennevnte proposisjon, ba Stortinget Regjeringen videre om å utrede og fremme forslag om den fremtidige virksomheten på Rygge, Gardermoen og Kjeller. Departementet vil komme tilbake til evt. virkninger for driften av Oslo lufthavn, Gardermoen, og den sivile småflyvirksomheten som har etablert seg på Kjeller når lokaliseringen av forskjellige militære aktiviteter er nærmere avklart.

Utgifter over Luftfartsverkets driftsbudsjett

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 2000	¹ Revidert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
Personalutgifter	975 700	998 000	1 046 500	4,9
Andre driftsutgifter	620 467	669 000	739 200	10,5
Driftsutgifter regionale lufthavner	211 145	209 000	231 600	10,8
Miljøopprydding Fornebu	30 000	25 000	0	-100,0
Avskrivninger	353 285	335 900	360 000	7,2
Renter av statens kapital	37 105	35 100	36 000	2,6
Til investeringsformål	317 394	314 100	238 400	-24,1
Sum utgifter	2 545 096	2 586 100	2 651 700	2,5

1) Forslag 2002 sammenlignes mot revidert budsjett 2001 framfor saldert budsjett 2001 fordi vårrevisjonen av Luftfartsverkets budsjett var relativt omfattende, jf. St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001).

Forslaget for 2002 er basert på lønnsregulativ per 1. mai 2001, samt sentrale og lokale forhandlinger i 2001. Kostnadene ved lønnsoppkjøret for 2001 er anslått til 25 mill. kr på årsbasis. Det er i forslaget lagt til grunn en vekst i antall årsverk på om lag 35, som alle gjelder nye flygeledere.

Andre driftsutgifter viser en økning på 49,2 mill. kr eller 10,5 pst. fra 2001 til 2002. Økningen skyldes i stor grad anslåtte merutgifter som følge av merverdiavgiftsreformen, økt antall flygeledere samt implementering av Forsvarsavtalen. Driftsutgifter ved de regionale lufthavnene viser

en vekst på 10,8 pst. Økningen skyldes ikke minst anslåtte merutgifter som følge av merverdiavgifts-reformen.

Samferdselsdepartementet følger kostnadsutviklingen i Luftfartsverket nøye, jf. omtalen i fjorårets budsjettproposisjon samt i St.prp. nr. 76 (2000-2001). Departementet må konstatere at det er noen underliggende kostnadsdrivere i Luftfartsverket som det er vanskelig å reversere uten mer omfattende strukturelle endringer. Luftfartsverket vil således gjennomgå organiseringen av virksomheten og tjenestetilbudet med sikte på en mer kostnadseffektiv organisering, samt vurdere rimeligere konsepter for utbygging og drift av lufthavnene. Departementet legger stor vekt på at

dette ikke skal gå på bekostning av en sikker trafikkavvikling. Arbeidet er i gang, og departementet vil følge opp dette overfor Luftfartsverket.

Post 30 Flyplassanlegg

Det er i pkt. 3.2 i proposisjonen redegjort for de planrammer som ble fastlagt ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og etatenes handlingsprogrammer. Luftfartsverkets forslag til oppfølging av sitt handlingsprogram med investeringer fordelt på formål, framgår av tabell. Det er imidlertid foreslått å endre formålsbeskrivelsen for Luftfartsverkets investeringer som her er benyttet, jf. nærmere omtale i pkt. 3.2.

(i mill. kr)		
Tiltak	Handlingsprogram 2002-2005	Forslag 2002
a) Opprettholde dagens og møte framtidige krav til sikkerhet og utbedre mangler i forhold til gjeldende regelverk	1 351	282
b) Investering i forsterket vedlikehold for å oppnå rasjonell drift	479	92
c) Teknisk/operativ oppgradering av regionale lufthavner	422	94
d) Tiltak for å bedre kapasitet og service	563	130

Det foreslås avsatt i alt 598,4 mill. kr til investeringer, fordelt med 493,4 mill. kr på stamrutenettet og 105 mill. kr på de regionale lufthavnene. Hovedprofilen for investeringene gjenspeiler myndighets- og flysikkerhetskrav. Videre legges det vekt på flyselskapenes og trafikantenes synspunkter og behov. I budsjettforslagets er det et høyt prioritert område å holde infrastrukturen ved like i form av utskifting og oppgradering på alle områder, så langt mulig. Dette medfører at noen av de store prosjektene må forskyves noe i tid. Det vises til omtale under de respektive prosjekter.

Stamruteplasser

Ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg

De viktigste oppgavene innenfor ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg i 2002 vil bli bygging av nytt tårn- og sikringsbygg ved Trondheim lufthavn, Værnes, mens det legges opp til en foreløpig utsettelse av videre utbygging av ekspedisjonsbygget ved Stavanger lufthavn, Sola. Videre vil det bli bevilget midler til nødvendig oppgradering av den eldre del av bygningsmassen, der hvor behovene er størst.

Bardufoss lufthavn

Luftfartsverket har i samarbeid med Forsvaret og operatørene ved Bardufoss lufthavn kommet frem til en foreløpig skisse til løsning for terminalbygget ved lufthavnen. Den skisserte løsningen innebærer at dagens sivile terminalbygg rives, samtidig som Forsvarets terminal utvides med ca. 570 m² i en etasje. I den nye delen anlegges sivil ankomsthall, div. tekniske rom, vrangleareal, bilutleie, kontor for Forsvaret, utvidet avgangsareal med sikkerhetskontroll samt kontorfasiliteter for operatørselskap. Den foreløpige skissen innebærer at den nye terminalen således blir en felles militær/sivil terminal. Det vil bli utarbeidet samarbeidsavtaler mellom Luftfartsverket og Forsvaret som regulerer ansvarsforhold, rettigheter og økonomiske mellomværende i byggetiden og i ordinær drift. Under ovennevnte forutsetninger, vil en ny militær/sivil terminal ved Bardufoss lufthavn kunne tas i bruk innen utgangen av 2002. Prosjektets kostnadsramme er foreløpig ikke fastlagt, og Luftfartsverket vil i 2001 derfor utarbeide et forprosjekt som grunnlag for dette. Samferdselsdepartementet vil derfor ta forbehold om å

måtte komme tilbake til Stortinget med omtale av endelig løsning, herunder kostnadsanslag, når alle forhold er klarlagt.

Baner og belysning

Flere lufthavner vil få oppgradert belysning som muliggjør innføring av nye lavsiktsprosedyrer ved takseoperasjoner. Det vil videre bevilges midler til rehabilitering og vedlikehold av banesystemer og flyoppstillingsplasser der behovet er størst basert på tilstandsrapport for banesystemer. Videre vil det utføres rilling av 3-4 rullebaner som et ledd i å redusere forbruket av avisingskjemikalier.

Flynavigasjonsutstyr

I 2002 vil renovering av flykontrollsystemer i kontrolltårn og navigasjonsanlegg fortsatt bli høyt prioritert. Primære årsaker er generell elde, drifts- og vedlikeholdsproblematikk og mer avanserte bruker- og operatørbehov. Arbeidet med utskifting av flykontrollsystemene ved Stavanger, Trondheim og Bodø kontrollsentraler samt ved Bergen lufthavn, Flesland, vil bli videreført. For 2002 vil hovedfokus være Stavanger og Bergen som planlegges ferdigstilt i 2002.

Rullende materiell

Programmet for anskaffelse av rullende materiell til stamrutenettet videreføres i 2002. Det er avsatt

30 mill. kr, men det er dokumentert et behov som er vesentlig høyere. Midlene vil derfor bli prioritert med utgangspunkt i krav til flysikkerhet (sikkerhetsnivået under vinteroperasjoner) og andre myndighetskrav.

Security

Luftfartsverket har i en tid arbeidet med konsept og totale kostnader for innføring av 100 pst. sikkerhetskontroll av innsjekket utenlandsbagasje (såkalt Hold Baggage Screening (HBS)) ved alle norske lufthavner med utenlandstrafikk. Tiltak er allerede gjennomført ved Oslo lufthavn, Gardermoen, Bergen lufthavn, Flesland, og Haugesund lufthavn, Karmøy. I 2002 vil det gjennomføres tiltak ved de øvrige lufthavner. Tiltakenes omfang vil variere ut fra trafikkmengde og bygningsmessige forhold ved den enkelte lufthavn. Det totale investeringsbehov ble i utgangspunktet anslått til over 100 mill. kr. Det utarbeides planer for midlertidige løsninger ved lufthavner med liten utenlandstrafikk, noe som vil føre til en betydelig reduksjon av investeringsbehovet på kort sikt.

Til utskifting av eldre sikkerhetskontrollutstyr (røntgenmaskiner og metalldetektor-portaler) samt gjerder rundt lufthavnene avsettes om lag 8,5 mill. kr.

Investeringer på stamruteplassene i 2002

(i mill. kr)				
Sted	Prosjekt	Kostnads- overslag	Bevilget hittil	Forslag 2002
a) Værnes	Nytt tårn og sikringsbygg	135,3	16,0	60,0
b) Sola	Utvidelse ekspedisjonsbygg	562,5	64,0	0,0
c) Sola, Flesland, Værnes, Bodø	Utskifting av flykontrollsystem (NATCON)	323,4	112,0	76,0
	Bygg- og baneanlegg (reasfaltering, renovering, div. byggarbeider, herunder Bardufoss, HBS mm.)			177,0
	Flysikringsanlegg, inkl. flyværtjeneste (vedlikehold og fornyelse av navigasjons- og kommunikasjonsutstyr, flyværtjeneste, herunder værradar, visuelle hjelpemidler mm.)			80,4

				(i mill. kr)
Sted	Prosjekt	Kostnads- overslag	Bevilget hittil	Forslag 2002
	Rullende materiell			30,0
	Andre tiltak (miljø, IT, eiendomsserverv, kommersielle tiltak mm.)			70,0
Sum				493,4

Ad a) Trondheim lufthavn, Værnes

Det eksisterende tårn- og sikringsbygget med kontrollsentral ved Trondheim lufthavn, Værnes, er i dårlig bygningsteknisk forfatning. Videre tilfredsstiller ovennevnte bygg ikke krav til funksjonalitet, og er arealmessig for lite i forhold til installasjon av nytt flykontrollsystem (NATCON). Bygget opptar også to flyoppstillingsplasser foran terminal A. På bakgrunn av ovenstående samt pågående sikkerhetsanalyser og økonomiske analyser, er det vedtatt å bygge nytt tårn- og sikringsbygg med kontrollsentral på Værnes. Byggearbeidene ble igangsatt i 2001, jf. St. prp. nr. 1 (2000-2001).

Det er beregnet at kostnadene til bygg og anlegg mest sannsynlig (50 pst.) ikke vil overstige 120,6 mill. kr. Videre tilkommer kostnader til kontrollteknisk utstyr til kontrolltårn og innflygingskontroll (foruten NATCON) med 17,8 mill. kr, konsekvensene av endringene i momsloven med 1,8 mill. kr samt kostnader til en flysikkerhetsanalyse med 0,3 mill. kr. Det legges derved til grunn en mest sannsynlig (50 pst.) kostnadsramme for prosjektet med 140,5 mill. kr som grunnlag for bevilgning.

Usikkerheten i kostnadsanslaget kan synliggjøres ved at det er beregnet, basert på forprosjektnivå, at kostnadene til bygg og anlegg med 85 pst. sannsynlighet ikke vil overstige 126 mill. kr, sammenlignet med et kostnadsanslag på 120,6 mill. kr med 50 pst. sannsynlighet. Luftfartsverket legger opp til å avsette differansen i kostnadsramme mellom 85 pst. sannsynlighet og 50 pst. sannsynlighet (5,4 mill. kr) til prosjekterreserve.

Det er hittil bevilget 16 mill. kr til planlegging, prosjektering og byggestart. For 2002 foreslås 60 mill. kr til videre prosjektering og bygging. Byggeprosjektet fullføres i 2003, men vil ikke kunne settes i operativ drift før uttesting av utstyr samt opplæring av personell er gjennomført. Det er forventet at dette vil ta ytterligere ca. ett år.

Ad b) Stavanger lufthavn, Sola

Det vises til tidligere omtale av prosjektet, senest i St.prp. nr. 76 (2000-2001). Prosjektet blir nå gjennomgått på nytt med sikte på å redusere totalkostnaden, bl.a. i lys av Luftfartsverkets økonomiske situasjon. Fremdriften av utbyggingen vil bl.a. avhenge av Luftfartsverkets evne til å finansiere tiltaket samt totalkostnaden i prosjektet. Det er i statsbudsjettet tidligere avsatt 64 mill. kr til planlegging, prosjektering og byggestart. For 2002 foreslås ikke ny bevilgning til prosjektet. Ev. aktivitet i prosjektet vil bli finansiert av tidligere bevilgede og ubenyttede investeringsmidler til prosjektet, som blir overført til 2002. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med omtale av prosjektet når revidert plan for utbyggingen foreligger.

Ad c) Utskifting av flykontrollsystem (NATCON)

Utskifting av flykontrollsystemene i Stavanger, Trondheim og Bodø innflygings- og kontrollsentraler samt Flesland innflygingskontroll fortsetter i 2002. Investeringene vil gå med til å videreføre arbeidene ved innflygings- og kontrollsentralen i Stavanger samt hovedarbeidene ved Flesland innflygingskontroll og tilknyttede kontrolltårn. Systemene skal settes i drift samlet for hele Stavanger FIR (Flight Information Region) i 2003. Nødvendige fasiliteter for trening og kvalifisering av operativt personell ferdigstilles i 2002, slik at opplæringsprogrammene som er et vilkår for idriftssettelsene kan igangsettes. For dette formålet idriftssettes tilpassede simulatorfasiliteter i midlertidige lokaler både i Stavanger og Bergen i 2002.

Det er lagt spesiell fokus på sikkerhetsanalyser av flykontrollsystemene og den tilhørende tekniske infrastruktur. Gjennomføringen av denne type analyser vil bli stilt som krav fra både Eurocontrol og Luftfartstilsynet. NATCON-prosjektet er vurdert som et «case» for denne type analyser.

Det er beregnet at total kostnadene til utskifting av flykontrollsystemene i Stavanger, Trondheim og Bodø innflygings- og kontrollsentraler samt Flesland innflygingskontroll mest sannsynlig (50 pst.) ikke vil overstige 323,4 mill. kr. En slik kostnadsramme for prosjektet brukes som grunnlag for bevilgning.

Usikkerheten i kostnadsanslaget kan synliggjøres ved at det er beregnet, basert på forpro-

sjektnivå, at kostnadene til tiltaket med 85 pst. sannsynlighet ikke vil overstige 368,7 mill. kr, sammenlignet med et kostnadsanslag på 323,4 mill. kr med 50 pst. sannsynlighet. Luftfartsverket legger opp til å avsette differansen i kostnadsramme mellom 85 pst. sannsynlighet og 50 pst. sannsynlighet (45,3 mill. kr) til prosjektreserve. Det er hittil bevilget 112 mill. kr til tiltaket. For 2002 foreslås en bevilgning på 76 mill. kr.

Regionale lufthavner

	(i mill. kr)
	Forslag 2002
Bygg og anlegg	52,5
Flynavigasjonsanlegg (inkl. flyværtjeneste og visuelle hjelpemidler)	20,0
Teknisk og operativ oppgradering	8,5
Rullende materiell	21,5
Diverse	2,5
Sum	105,0

Tabellen viser planlagte investeringer på de regionale lufthavnene i 2002 med en investeringsramme på 105 mill. kr. Fordelingen mellom postene bygg og anlegg og teknisk og operativ oppgradering vil kunne endres.

Bygg og anlegg

I 2002 fullføres nytt kontrolltårn ved Florø lufthavn. Det avsettes midler til diverse oppgraderings- og rehabiliteringstiltak av høy prioritet. Videre vil det reasfalteres banesystemer ved en lufthavn samt gjennomføres noe vedlikehold ved enkelte lufthavner. Det foreslås avsatt 52,5 mill. kr til bygg og anlegg i 2002.

Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten

Bevilgning knyttet til fornyelse og utskifting av flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten på regionale lufthavner, foreslås for 2002 satt til 20 mill. kr. Bevilgningen vil bli fordelt på renovering og utskifting av kontrollutstyr i tårn, navigasjonsanlegg og meteorologisk utstyr.

Teknisk og operativ oppgradering

Arbeidet med å innføre satellittbasert innflyging til regionalplasser vil bli videreført i 2002. Siden det fortsatt er noe usikkerhet knyttet til fremdriften for satellittbaserte innflygingssystemer, vil det parallellt vurderes muligheter for å etablere konvensjonelle landingssystemer ved enkelte plasser. Videre foreslås oppgradering av flyplassbelysning ved enkelt lufthavner. For 2002 foreslås en bevilgning på 8,5 mill. kr.

Rullende materiell

Programmet for anskaffelse av rullende materiell til de regionale lufthavner videreføres i 2002. Det avsettes 20 mill. kr, men det er dokumentert et behov som er vesentlig større. Midlene vil derfor bli prioritert med utgangspunkt i krav til flysikkerhet (sikkerhetsnivå under vinteroperasjoner). Det vil videre bli prioritert anskaffelse av selvgående sope-/blåsemaskiner samt kjemikaliespredere til 5-6 regionale lufthavner.

Etablering av treningssenter for brann- og redningstjeneste i Tjeldsund i Nordland

Regjeringen foreslo i St.prp. nr. 76 (2000-2001) etablering av nytt treningssenter for brann- og redningstjeneste i Tjeldsund i Nordland, samlokalisert med Norges brannskole. Investeringsbeho-

vet ble foreløpig anslått til i overkant av 30 mill. kr. De årlige økte driftskostnadene for Luftfartsverket ble anslått til ca. 4 mill. kr. Det ble opplyst at Regjeringen ville komme tilbake til saken i senere budsjettframlegg. For 2002 settes det av 3 mill. kr til planlegging og prosjektering av Luftfartsverkets egne øvingsfelt m.m. i Tjeldsund.

Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
35	Til investeringsformål	317 394	340 000	238 400
	Sum kap. 5450	317 394	340 000	238 400

Post 35 Til investeringsformål

Post 35 har direkte sammenheng med underposten Til investeringsformål under kap. 2450 Luftfartsverket, post 24 Driftsresultat.

Andre forhold knyttet til Luftfartsverkets budsjett*Bestillingsfullmakt*

Det foreslås at Samferdselsdepartementet i 2002 gis fullmakt til å bestille rullende materiell, flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgning samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger 600 mill. kr. Departementet vil delegere fullmakten til Luftfartsverket, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bemanning i Luftfartsverket

	1999	2000	2001	2002
Antall årsverk	2422	2400	2508	2543

Tabellen vises utviklingen i antall årsverk, inkl. personale under utdanning (flygelederaspiranter) og i permisjon. I anslaget for 2002 er det lagt til grunn en netto økning i antallet flygeledere på 35.

Antall årsverk i 2001 er noe høyere enn oppgitt i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Årsaken til økningen fra 2 425 til 2 508 er delvis større nettotilgang av flygeledere enn regnet med. I tillegg tilkommer tilførsel av 51 nye årsverk fra Forsvaret og Porsanger kommune, samt 27 nye årsverk fra og med 4. kvartal 2001, dvs. til sammen 78 nye årsverk, som

konsekvens av inngåelsen av samarbeidsavtalen med Forsvaret (Værnes og Banak lufthavner).

Veksten i antall årsverk kan i hovedsak begrunnes i en bevisst satsing på å øke antallet flygeledere samt inngåelsen av samarbeidsavtalen med Forsvaret. Utviklingen i antall ansatte vil bli fulgt opp i forbindelse med den varslede gjennomgangen av organiseringen av virksomheten og tjenestetilbudet, jf. omtalen foran under kap. 2450 vedrørende utgiftene over Luftfartsverkets driftsbudsjett.

Økonomiske nøkkeltall for Luftfartsverket

	Overskudds- grad i pst.	Total rentabilitet i pst.	Egenkapital- rentabilitet i pst.	Egenkapital- andel i pst.
Regnskap 2000	18,2	1,8	2,0	88,0
Oppdatert anslag 2001	11,7	0,4	0,4	87,0
Forslag 2002	9,8	0,4	0,4	88,0

Overskuddsgrad er årsresultat i pst. av sum driftsinntekter. Totalrentabilitet er driftsresultat i pst. av gjennomsnittlig totalkapital. Egenkapital-

rentabilitet er driftsresultat i pst. av gjennomsnittlig egenkapital. Egenkapitalandel er egenkapital i pst. av sum gjeld og egenkapital.

Luftfartsverkets balanse pr. 31.12.2000

Eiendeler	1 000 kr	Gjeld og egenkapital	1 000 kr
<i>Omløpsmidler:</i>		<i>Kortsiktig gjeld:</i>	
Varer	3 233	Leverandørgjeld	119 737
		Skyldig offentlige avgifter	75 669
Kundefordringer og andre fordringer	318 981	Mellomværende med statskassen	411 922
		Annen kortsiktig gjeld	200 337
Bankinnskudd, kontanter og lignende	784 662	<i>Sum kortsiktig gjeld</i>	807 665
		<i>Langsiktig gjeld:</i>	
<i>Sum omløpsmidler</i>	1 106 876	Rentebærende gjeld til staten	631 048
<i>Anleggsmidler:</i>		Annen langsiktig gjeld	0
Varige driftsmidler	7 751 741	<i>Sum langsiktig gjeld</i>	631 048
Aksjer i datterselskaper	916 550	<i>Egenkapital:</i>	
Lån til selskap i samme konsern	2 565 835	Reguleringsfondet	305 512
Andre langsiktige fordringer	16 688	Egenkapital for øvrig	10 613 465
<i>Sum anleggsmidler</i>	11 250 814	<i>Sum egenkapital</i>	10 918 977
<i>Sum eiendeler</i>	12 357 690	<i>Sum gjeld og egenkapital</i>	12 357 690

Luftfartsverkets produktivitet

	i pst.
Regnskap 1998	2,2
Regnskap 1999	9,2
Regnskap 2000	-6,1
Anslag 2001	-2,9
Forslag 2002	-4,7

For perioden 1998-2001 er det forutsatt at produktivitsutviklingen i Luftfartsverket skal være 1,0 pst. per år medregnet regionale lufthavner. Produktiviteten måles som differansen mellom volumendringer i driftsinntekter og driftsutgifter. I perioden 1998-2001 ser den akkumulerte produktivitsutviklingen ut til å bli om lag 1,8 pst. Inkluderes forslaget for 2002 faller den til om lag minus 0,7 pst. for hele perioden. Det vises til omtalen av kostnadsutviklingen i Luftfartsverket under omtalen av driftsutgiftene foran.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
80	Renter	424 725	500 000	466 000
	Sum kap. 5619	424 725	500 000	466 000

Post 80 Renter

Oslo Lufthavn AS og staten v/Samferdselsdepartementet inngikk i juni 2000 en ny avtale om statlige lån til selskapet. Det tidligere utbyggingslånet er med det konvertert til et statlig nedbetalingslån bestående av seks like store gjeldsbrev med for-

skjellige rentevilkår. Lånet skal nedbetales over 20 år fra og med 2002. Samlet utbyggingsgjeld med akkumulerte renter er om lag 7,8 mrd. kr per 1.1.2001. På grunnlag av vilkårene i låneavtalen er det foreløpig lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS i 2002 vil utgjøre 466 mill. kr.

Kap. 5623 Aksjer i SAS AB

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
80	Utbytte	88 125	50 000	100 000
	Sum kap. 5623	88 125	50 000	100 000

Post 80 Utbytte

Staten ved Samferdselsdepartementet eier 2/14 av aksjene i SAS AB, tilsvarende 23 500 000 aksjer à kr 10. SAS AB er holdingselskapet for SAS etter omstruktureringen til én aksjeklasse i 2001, jf. St.prp. nr. 72/Innst. S. nr. 287 (2000-2001) Om endring av aksjestrukturen i SAS. Aksjen ble notert på børsene i København, Oslo og Stockholm 6. juli 2001. Den norske staten eier samme antall aksjer i SAS AB som den tidligere eide i SAS Norge ASA. De øvrige aksjene i SAS AB eies av

den danske stat med 2/14, den svenske stat med 3/14 og private med til sammen 7/14.

Etter omstruktureringen eier SAS AB fullt ut de tre selskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge AS og SAS Sverige AB, som driver luftfartsvirksomhet gjennom de to konsortiene Scandinavian Airlines System (SAS) og SAS Commuter. For 2000 mottok staten i 2001 et utbytte på kr 4,20 per aksje fra SAS Norge ASA, tilsvarende 98,7 mill. kr. SAS Norge ASA gjorde opp regnskapet for 2000 med et årsoverskudd (resultat etter skattekostnad) på 564 mill. kr. SAS AB har per 8.8.2001 lagt

frem resultat for første halvår 2001, og varsler der at årsresultatet kan ventes å bli på omlag samme nivå som i 2000. På denne bakgrunn har en valgt å legge til grunn et utbytte fra SAS AB i 2002 for 2001 i samsvar med utbyttet for 2000. Det understrekes at faktisk utbytte fra SAS AB vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

Andre saker

Om fremtidig regional lufthavnstruktur

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Luftfartsverket igangsatt et utredningsarbeid vedrørende den fremtidige regionale lufthavnstrukturen, på basis av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Luftfartsverket vil komme med sin vurdering av denne problemstillingen til Samferdselsdepartementet i begynnelsen av oktober. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølging av dette arbeidet på høvelig måte.

Honningsvåg lufthavn

I St.prp. nr 76 (2000-2001) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område, ble det gitt en omtale av Honningsvåg lufthavn, hvor det ble fremholdt at departementet regnet med å komme tilbake til saken denne høsten. Luftfartstilsynet ga i slutten av august i år en midlertidig forlenget godkjennelse av Honningsvåg lufthavn ut september måned, slik at en skulle få et godt grunnlag for hvilke eventuelle utbedringer som måtte gjøres for at det skal kunne bli gitt en godkjennelse av lufthavnen på mer permanent basis. Samferdselsdepartementet legger inntil videre til grunn at trafikken skal kunne fortsette ved lufthavnen som nå. Departementet legger opp til å komme tilbake til denne saken på et senere tidspunkt, mest sannsynlig i forbindelse med fremlegg for Stortinget om utviklingen av den fremtidige lufthavnstrukturen.

Om helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel

Den 24. juli 2000 nedsatte departementet et utvalg som skulle vurdere organiseringen av det offentlige engasjement i forbindelse med helikopterflygingen knyttet til virksomheten på den norske kontinentalsokkelen. Utvalget avga den 21. juni 2001 NOU 2001:21 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel Delutredning nr. 1: Orga-

nisering av det offentlige engasjement. Utvalget tilrår bl.a. å utvide Luftfartstilsynets myndighetsområde og la det få et hovedansvar for alle forhold som påvirker flyoperasjonen fra avgang til landing på helikopterdekket. Utredningen er sendt ut på offentlig høring med høringsfrist 1. november 2001.

Den 20. juli 2001 nedsatte departementet et nytt utvalg som bl.a. med bakgrunn i konklusjonene fra nevnte NOU skal utarbeide forslag til konkrete mål/tiltak for å fremme helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. I følge mandatet skal denne delutredning avgis innen 1. april 2002. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølging av utvalgenes arbeid.

Status om flygelederutdanning

Ved utgangen av 2001 antas det å være 453 flygeledere i aktiv tjeneste, mens behovet er beregnet til 480, dvs. en underdekning på 27. Samtidig vil det være 124 flygelederaspiranter under utdanning, og det er forventet sertifisering av 44 nye flygeledere i løpet av 2002. Dette innebærer at Luftfartsverket oppfyller sin bemanningsplan for flygeledere 2000-2010, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1999-2000). Utdanningen ved utdanningssteder og operative enheter må være i samsvar med planer og krav utarbeidet av Eurocontrol i forbindelse med innføring av harmoniserte europeiske sertifikater for flygeledere 31.12.2003.

Sikkerhetsarbeid i Luftfartsverket

Til grunn for Luftfartsverkets arbeid med sikkerhet, ligger en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde, noe som legges til grunn som en ambisjon i all investering og drift av transportsystemer. Luftfartsverkets formål er å utvikle og drive et effektivt og sikkert luftfartssystem med infrastruktur og tjenester samt å legge til rette for effektiv lufttransport til lavest mulige samfunnsøkonomiske kostnader. For å sikre at Luftfartsverket når sine mål videreutvikles for tiden det allerede eksisterende kvalitetssystemet.

Safety Management, systematisk arbeidsmiljøarbeid og miljøoppfølgingsprogrammer er viktige styringsprinsipper for Luftfartsverket. Disse systemene er en integrert del av kvalitetssystemet. Safety Management System skal ivareta flysikring og flyplassikkerhet, og risikoanalyser, rapportering og saksbehandling etter alle typer hendelser vil være viktige verktøy innenfor dette arbeidet.

I forbindelse med den pågående omorganiseringsprosessen i Luftfartsverket, er det vedtatt å ansette en sikkerhetsdirektør som skal rapportere direkte til administrerende direktør. Sikkerhetsdirektøren vil få ansvaret for både flysikringstjeneste/flyplassikkerhet (Safety Management) og beredskaps- og sikkerhetstjeneste foruten ansvaret for kvalitetssikring, HMS og Ytre Miljø. Satsingsområder fremover vil bli:

- risikoanalyser
- avviks- og hendelsesrapportering med påfølgende saksbehandling
- sikkerhets- og kvalitetsrevisjoner

Miljøtiltak i Luftfartsverket

Generelt

Som del av arbeidet med Luftfartsverkets miljøstyringssystem, skal miljøhandlingsplanene for lufthavnene følges videre opp i 2002. Tiltakene i miljøhandlingsplanene vil i stor grad være relatert til innføringen av de ulike elementene i miljøstyringssystemet. Arbeidet med lokale miljørelaterte håndbøker sluttføres. Luftfartsverket vil fortsatt utgi årlige miljørapporter som viser status i arbeidet med det ytre miljø og arbeidsmiljø.

Helse- og miljøfarlige kjemikalier

Luftfartsverket vil sende utslippssøknader for alle aktuelle flyplasser til forurensningsmyndighetene i løpet av 2001, med sikte på at tillatelsene skal foreligge i 2002. Luftfartsverket gjennomfører i 2001 resipientvurderinger ved stamruteplassene. Behovet for investeringstiltak ved den enkelte flyplass og prioritering av disse i 2002 vil avhenge av resultatene fra denne undersøkelsen.

Luftfartsverket skal i 2001 reforhandle rammeavtalen for baneavisingkjemikalier. Kjemikalienes miljømessige egenskaper vil i den forbindelse bli tillagt stor vekt. Eventuelle nye kjemikalier vil kunne bli tatt i bruk fra vintersesongen 2001/2002. Luftfartsverket og Oslo Lufthavn AS (OSL) vil fortsette det internasjonale arbeidet for å få fjernet de giftige tilsetningsstoffene i avisningskjemikalier samt arbeide videre for mulig gjenvinning av flyavisingsvæske. Luftfartsverket vil vurdere å delta i et forskningsprosjekt vedrørende flyavisingsvæskenes nedbrytbarhet, der OSL allerede deltar. Som ledd i arbeidet med å redusere bruk av flyavisingsvæske, etableres et anlegg for infrarød flyavising på Oslo lufthavn, Gardermoen for uttesting vintersesongen 2001/2002. I 2002 vil Luftfartsverket forberede fasiliteter for brannø-

ving for de regionale lufthavnene i region Nordland.

Klimaendring, luftforurensning og støy

Luftfartsverket vil, i samarbeid med Forsvaret, fortsette utarbeidelsen av nye støysonekart. Det er planlagt kartlegging av tre flyplasser i 2002. All kartlegging av flystøy ved alle landets flyplasser skal etter planen være gjennomført innen 1.7.2003. Gjennomføring av de støyisolerings tiltak som er nødvendig for å tilfredsstille grenseverdiforskriftens bestemmelser, skal påbegynnes i 2002. Alle tiltak skal være gjennomført innen 1.1.2005.

Luftfartsverket og OSL vil delta aktivt i arbeidet med eventuelle endringer av forskriften om inn- og utflyvningstraseer for Oslo lufthavn, Gardermoen, basert på Luftfartstilsynets evaluering av gjeldende forskrift.

I samarbeid med Forsvaret vil det bli arbeidet videre med et forskningsprosjekt for å forbedre de norske beregningsmodellene for flystøy. I 2002 vil Luftfartsverket vurdere å delta sammen med bl.a. Folkehelsen i et prosjekt som relaterer seg til transportstøy og søvnforstyrrelser. Luftfartsverket vil i 2002 ta i bruk en bedre mobil støymåler, utviklet gjennom et FoU-prosjekt i Luftfartsverkets regi.

Andre miljøutfordringer

Kartseriene som gir en oversikt over naturvern-områder med forbud mot landing eller lavflyging vil oppdateres i 2002, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001). I 2002 vil Luftfartsverket også arbeide videre med å få kildesortert en større andel av avfallet ved lufthavnene.

Nytt innkjøps- og økonomisystem i Luftfartsverket

Luftfartsverket er i ferd med å innføre nytt økonomi- og innkjøpssystem, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Luftfartsverket har sommeren 2001 redegjort nærmere for status i saken overfor Samferdselsdepartementet, og departementet har ved brev av 6.8.2001 gitt Riksrevisjonen nærmere orientering.

Anskaffelsen av systemet for innkjøp og lager ble vedtatt i Luftfartsverkets styre den 7.6.2000. Totalestimatet for økonomi- og innkjøpssystemet var da totalt på 191,3 mill. kr hvorav 83 mill. kr var beregnet forbrukt per 31.12.1999. Beløpet inkluderte ikke fremtidige tiltak som måtte bli nødvendige for å få systemet på plass og Luftfartsverket

venter derfor at de samlede kostnadene vil kunne overstige 191,3 mill. kr. Økonomimodulen er tilnærmet ferdig implementert. Innkjøpsmodulen er per april 2001 tatt i bruk i 4 regioner samt i hovedadministrasjonen i Oslo. Innføringen av lagermodulen av systemet er foreløpig besluttet utsatt til Luftfartsverket har vunnet erfaring med bruken av innkjøpsmodulen av systemet.

Luftfartsverkets styre har på hvert styremøte blitt orientert om fremdrift i prosjektet, samt at det utarbeides månedlige rapporter vedrørende kostnadsoppfølging. Fremdriftsplanen er blitt noe forsinket da det har vært tidkrevende å følge opp igangsettingen i hver region, men det skal være implementert i hele organisasjonen innen utgangen av 2001. For å få utnytte potensialet i det nye innkjøpssystemet, legger Luftfartsverket opp til at det fremover blir arbeidet med å inngå rammeavtaler med ulike leverandører. Denne type avtaler kan bidra til å redusere Luftfartsverkets driftskostnader. I tillegg forventes systemet på sikt å bidra til å gjennomføre anskaffelser på en mer kostnadseffektiv måte.

Departementet har inntrykk av at Luftfartsverket nå har etablert et godt opplegg for den videre gjennomføringen av prosjektet. Samferdselsdepartementet kommer fortsatt til å følge nøye opp denne saken, særlig i forhold til de økonomiske konsekvensene for virksomheten og overholdelse av fremdriften satt i de ulike ledd i prosessen. Det er ikke budsjettet med midler til innkjøps- og lagersystemet i 2002. Videreutvikling av økonomisystemet vil være en kontinuerlig prosess fremover og vil bli hensyntatt i fremtidige budsjett på ordinær måte.

Sandefjord lufthavn Torp – avtale om kjøp av flysikringstjeneste

I samsvar med Stortingets vedtak ved fjorårets budsjettbehandling vedrørende Sandefjord Lufthavn AS' selvfinansiering av flysikringstjenesten, er det inngått avtale mellom Sandefjord Lufthavn AS og Luftfartsverket om kjøp av flysikringstjenester. Avtalen er gjort gjeldende fra 1.1.2001 og regulerer kjøp av flysikringstjeneste, herunder lufttrafikkstjeneste, flynavigasjonstjeneste og flyværtjeneste.

Luftfartsverket påtar seg gjennom avtalen ansvaret for flysikringstjenesten, mens Sandefjord Lufthavn AS påtar seg ansvar for å dekke alle kostnader basert på endelig budsjett og avregning en gang per år. Sandefjord Lufthavn AS har full inn-

sikt i kostnadsgrunnlaget, og prosessen rundt drifts- og investeringsbudsjettet er beskrevet i avtalen.

Luftfartsverkets interesser i aksjeselskaper

Oslo Lufthavn AS

Oslo Lufthavn AS (OSL) et heleid datterselskap av Luftfartsverket. Selskapet er opprettet for å bygge, eie og drive hovedflyplassen på Gardermoen. Aksjekapitalen i OSL er 250 mill. kr. Luftfartsverket har i tillegg skutt inn 660 mill. kr i egenkapital i selskapet ved etablering av overkursfond i 1999. OSL og staten v/Samferdselsdepartementet inngikk i 2000 en ny avtale om statlige lån til selskapet.

Den nye hovedflyplassen på Gardermoen hadde i 2000 sitt andre fulle driftsår. Av de større lufthavnene i Europa ble Oslo lufthavn dette året kåret til Europas mest punktligste, med i gjennomsnitt 87,9 pst. punktlighet. Antall passasjerer over lufthavnen (inkl. transfer og transitt) i 2000 var 14 231 600.

For å overholde utslippstillatelsene og bedre regulariteten er det i 2000 gjennomført store anleggsarbeider i forbindelse med oppsamling av baneavisingsvæske på sentralområdet. Samlet investeringskostnad er ca. 250 mill. kr. Av andre større investeringer nevnes tilpasning av terminalen til Schengen-samarbeidet, med en total kostnad på ca. 120 mill. kr, og påbegynnelse av et prosjekt for utvidelse av de kommersielle arealene. Ved utgangen av 2000 hadde OSL 634 ansatte. Av disse var 486 fast ansatte.

Nordic Aviation Resources

Nordic Aviation Resources (NAR) er et heleid datterselskap av Luftfartsverket og ble opprettet i 1993. Selskapet har en aksjekapital på 6,45 mill. kr. Selskapet har som formål å yte konsulenttjenester innen luftfart i inn- og utland. NAR legger også til rette for spesialkurs for teknisk/operativt personell og teoretisk utdanning for piloter. I tillegg står selskapet for salg av Luftfartsverkets tekniske overskuddsmateriell. Kunder er i første rekke utenlandske luftfartsmyndigheter og tilhørende organisasjoner. Selskapet driver Kompetansesenteret på Torp og er ansvarlig for driften av Luftfartsverkets kontrollfly. Ved utgangen av 2000 hadde NAR 19 ansatte.

Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS

Luftfartsverket eier 100 pst. av aksjene i Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS. Selskapets aksjekapital er kr 100 000. Selskapets formål er å tilrettelegge, finansiere, eie og forestå drift av parkeringsanlegg med tilhørende fasiliteter ved og i tilknytning til lufthavnene.

Airport Coordination Norway AS

Airport Coordination Norway AS ble stiftet høsten 1998 med en aksjekapital på kr 100 000. Selska-

pets formål er å forestå koordinering av avgangs- og landingstidspunktene på de norske flyplassene som er erklært koordinert i henhold til forskriftsverket som bygger på EØS-avtalen. For 2000 var dette Oslo lufthavn, Gardermoen, og Stavanger lufthavn, Sola. Luftfartsverket er inne på eiersiden i selskapet med 30 pst. Oslo Lufthavn AS, SAS og Braathens eier 20 pst. hver og Widerøe's Flyveselskap de resterende 10 pst.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 180 210	10 257 400	10 906 400	6,3
	Sum kategori 21.30	10 180 210	10 257 400	10 906 400	6,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	334 427	263 400	271 400	3,0
	Sum kategori 21.30	334 427	263 400	271 400	3,0

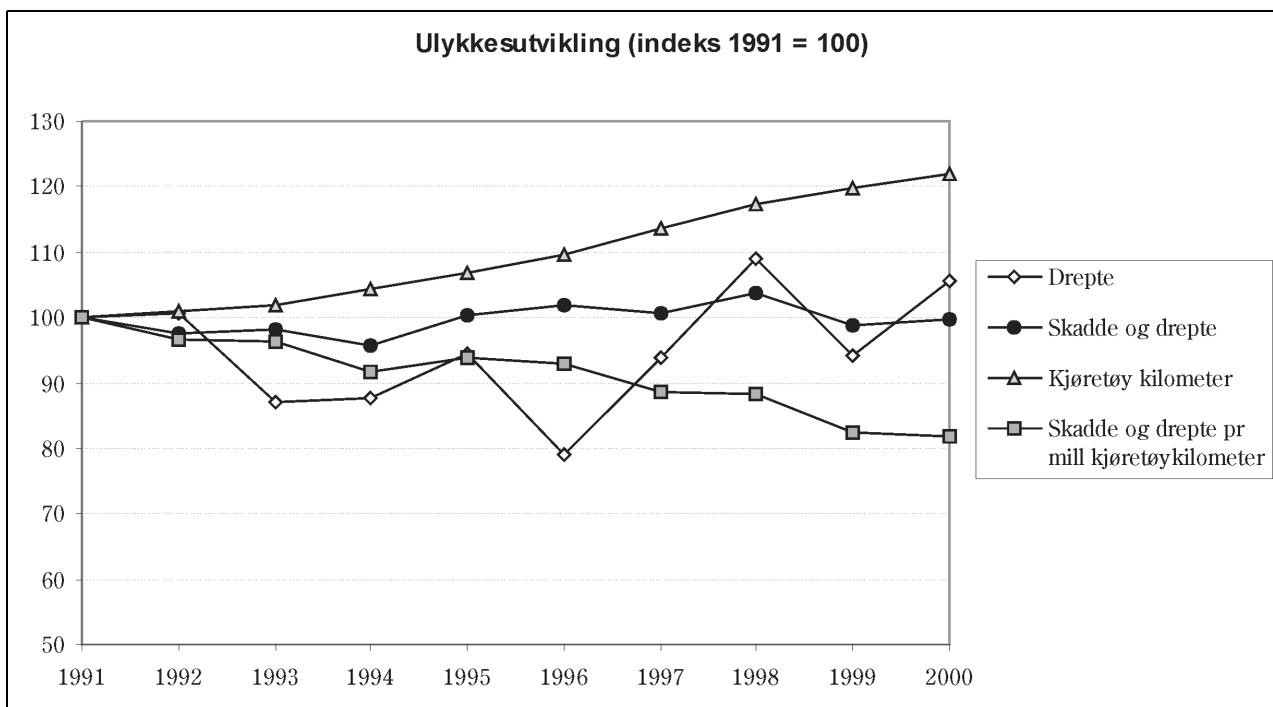
Sentrale mål for vegpolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Viktige målsettinger med vegpolitikken er bl.a. det å bidra til økt framkommelighet på vegnettet over hele landet samtidig som det tas hensyn vegtrafikkens innvirkning på miljøet. Ivaretagelse av trafikksikkerhet skal ha særlig prioritert. Departementets bruk av virkemidler i sektoren skjer i all hovedsak via styring av Statens vegvesen.

Til vegformål er det foreslått et samlet budsjett på 10 906,4 mill. kr, en økning på 6,3 pst. eller 649 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Økt innsats rettet mot drift og vedlikehold er særlig prioritert, herunder tiltak som vil gi økt trafikksikkerhet. I forhold til investeringene er rasjonell anleggsdrift prioritert. Det er funnet rom for oppstart av flere nye prosjekter.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedtrekkene i de utfordringer vegtransporten står over for er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Vegtransport spiller en sentral rolle både for næringslivet og privatpersoner. Næringslivet er storforbruker av varetransport og arbeidsreiser på veg. Vegtransport er videre svært viktig for mellommenneskelige relasjoner og daglige gjøremål. God vegstandard og lave transportkostnader er dermed avgjørende for et velfungerende og moderne samfunn. Samtidig medfører vegtransporten betydelige trafikksikkerhets- og miljøproblemer.

Utfordringene for å løse framkommelighetsproblemene innen vegtransporten er fortsatt store, selv om det har skjedd vesentlige forbedringer de senere årene. Stor trafikkvekst medfører økte miljø- og kapasitetsproblemer på deler av det høytrafikkerte vegnettet, herunder rushtidsproblemer i storbyene. Det gjenstår også betydelige oppgaver for å få en akseptabel standard på det



Figur 6.3 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer

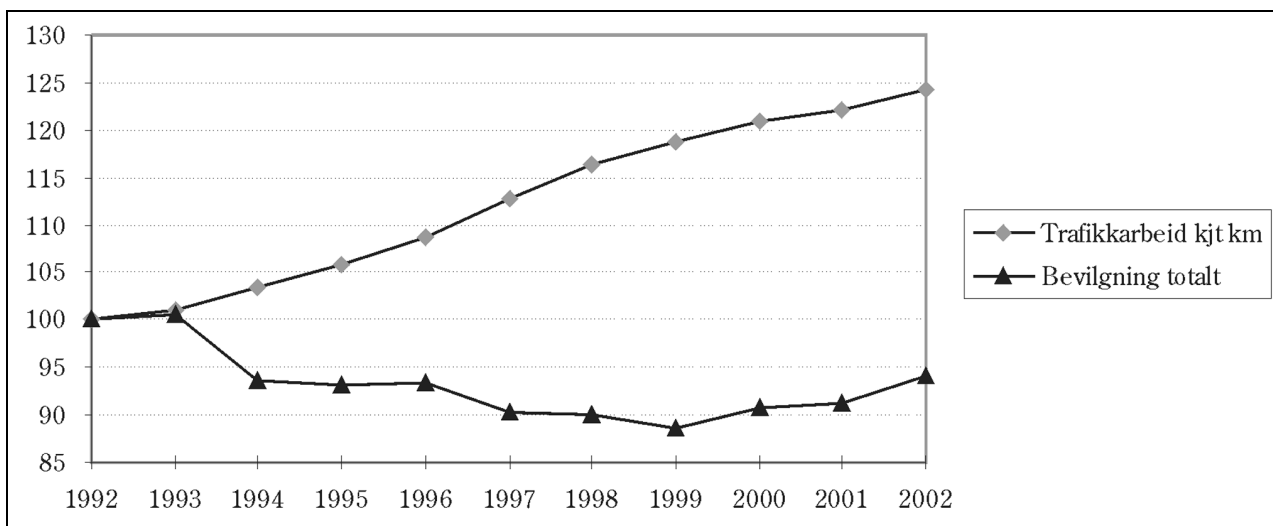
mer lavtrafikkerte vegnettet. Dette gjelder både sikkerhet, vegbredde, geometri, vegdekker og rassikring. Det er videre en utfordring å korte ned folks reisetid til tettsteder og regionsentra.

Midler til vedlikehold har i en rekke år vært for lave til å kunne ivareta vegkapitalen. Kostnadene til dette er sterkt økende bl.a. på grunn av økt trafikkmengde, økte veglengder og vedlikehold av teknisk komplisert utstyr.

Det er en utfordring å få til et bedre ferjetilbud både for stamvegsamband, viktige regionale samband og viktige distriktssamband, samtidig som

kostnadene for riksvegferjedriften holdes på et akseptabelt nivå.

Trafikksikkerhetssituasjonen på vegnettet er et hovedproblem i samferdselssektoren. Antall politirapporterte skadde eller drepte i vegtrafikken har vært relativt stabilt de siste årene med over 300 drepte og om lag 12 000 skadde årlig, jf. figur 6.3. Tallene vil øke i årene fremover dersom det ikke settes inn en målrettet innsats med sterkere og mer omfattende virkemidler. Det er store utfordringer på dette området og Regjeringen vil i årene fremover legge spesiell vekt på trafikksik-



Figur 6.4 Utvikling i statlige bevilgninger (faste priser) og trafikkarbeid på riksvegnettet (1992=100)

kerhet, bl.a. gjennom utarbeidelse og oppfølging av en egen handlingsplan for trafikksikkerhet.

Vegtrafikken gir negative konsekvenser både for miljøet globalt og regionalt og for mennesker som bor i byområdene og langs riksvegene, samt for verneverdige natur- og kulturområder som blir berørt av utbygging. For å redusere de negative miljøvirkningene av vegtrafikken kreves en betydelig innsats i årene fremover. Det er en utfordring å begrense trafikkveksten og å få en mer miljøvennlig trafikkavvikling, spesielt i byene. Høyeste prioritet på kort sikt er å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Ved bygging av nye vegprosjekter er det viktig å begrense de negative konsekvensene for bl.a. naturområder, kulturmiljø og landskapsbilde.

Til tross for høy trafikkvekst og økte krav til rasjonell, sikker og miljøvennlig vegtransport, har bevilgningene til vegformål holdt seg på omtrent samme nivå i tidsrommet 1997-2001. Forslaget for 2002 innebærer en økning av dette nivået, jf. figur 6.4.

Rapportering

I hovedsak er de forventede virkninger i budsjettet for 2000 fulgt opp. I det etterfølgende er det gitt en nærmere omtale av dette.

Framkommelighet

For anlegg som ble åpnet for trafikk i 2000 er de beregnede innsparinger i samfunnets transportkostnader (kapitalisert) 7,4 mrd. kr eller om lag 5 pst. mer enn forventet. Tilsvarende tall for reduksjon i transportkostnader for distriktene og for bedriftene var på henholdsvis 2,1 og 2,6 mrd. kr.

I 2000 ble 123 km stamveger og 68 km øvrige riksveger åpnet for trafikk. Videre ble 83 km gang- og sykkelveger åpnet for trafikk noe som var 20 pst. mer enn planlagt. Det ble utbedret 37 km veg med grusdekke i 2000. Det var om lag dobbelt så mye som forutsatt. Årsaken til dette var bl.a. en meget gunstig høst som ga lang dekkeleggingssesong, samt opprustning- og dekkeleggingsarbeider på mindre grusvegprosjekter hvor kostnadene har vært lave istedenfor opprustning av et relativt dyrt prosjekt. Det var lagt opp til å utbedre 11 rasutsatte strekninger i 2000, men to av disse ble utsatt for å unngå byggearbeider i rasfarlig sesong. Per 1. januar 2001 var 95,1 pst. av riksvegnettet tillatt for 10 tonn aksellast, dvs. som forutsatt.

Resultatene innenfor vinterdriften i 2000 for brøyting og strøing har vært tilfredsstillende med

et avvik i forhold til fastsatte standarder på 2-3 pst. Standarden på vegdekkene er lavere enn det som er samfunnsøkonomisk optimalt, men har imidlertid ikke endret seg i vesentlig grad fra 1999.

Totalt oppfyller 52 pst. av riksvegferjesambandene alle langsiktige mål til driftsstandard i 2000. Dette er noe bedre enn forventet. I 1999 oppfylte 47 pst. av riksvegferjesambandene driftsstandarden. I 2000 ble sju ferjesamband avløst av fast forbindelse.

Trafikksikkerhet

Statens vegvesens trafikksikkerhetsinnsats i 2000 var forventet å gi om lag 130 færre skadde eller drepte. Beregnet effekt av gjennomførte tiltak viser imidlertid en reduksjon på om lag 100. Avviket på 30 skyldes hovedsaklig forsinket fullføring av enkelte vegprosjekter, og at anslått virkning av enkelte tiltak har vært for høy. De tiltak etaten har utført for å øke kunnskapen og bedre adferden til trafikantene, samt tiltak rettet mot den tekniske kvaliteten på bilparken, er gjennomført som planlagt.

For å øke mengdetreningen for førerkortkandidater, har Statens vegvesen bl.a. utarbeidet et veiledningshefte beregnet for ledsager og kandidater. Det er videre utarbeidet retningslinjer til bruk i arbeidet med å kvalitetssikre førerprøven. Veileder for trafikkurs for eldre bilførere er også tatt i bruk. Det er arbeidet med flere kampanjer, herunder bl.a. skolevegskampanjen, «Senk Farten»-aksjon, «Bilist 2000», syklisters sikkerhet og en kampanje direkte rettet mot ungdommers holdning til bilkjøring («Sei i frå»-kampanjen).

Statens vegvesen gjennomførte i 2000 mer enn 460 000 bilbeltekontroller og 200 000 kontroller av tunge kjøretøyer ute på vegen. Dette er om lag som planlagt.

Trafikksikkerhetsmessig utbedring av riksveger skjer i hovedsak ved gjennomføring av mindre tiltak som kryssutbedringer, belysning, oppsetting av rekkverk med mer. I 2000 ble det nyttet 200 mill. kr til slike tiltak.

Miljø

Per 1. januar 2001 var om lag 500 personer utsatt for svevestøv over tiltaksgrensen i grenseverdiforskriften etter forurensningsloven som skal være innfridd innen 1. januar 2005. Dette var om lag 1 100 færre enn året før. En vesentlig årsak til forbedringen er overgang til bruk av piggfrie dekk i de største byområder. Antall personer utsatt for NO₂ over tiltaksgrensen ble redusert fra om lag

1 200 per 1. januar 2000 til om lag 200 per 1. januar 2001, i hovedsak som følge av innførte avgasskrav.

Det ble vinteren 2000/2001 målt svært høye svevestøvkonsentrasjoner i Trondheim. Samtidig er andelen som kjører med piggdekk, om lag dobbelt så høy som i Oslo, Bergen og Stavanger. Trondheim kommune har vedtatt å innføre piggdekkgebyr fra 1. november 2001, og Vegdirektoratet har godkjent kommunens søknad om dette.

Støy er det mest omfattende lokale miljøproblemet knyttet til vegtrafikken. Det er i 2000 gjen-

nomført tiltak for 600 personer for å følge opp grenseverdiforskriftens krav.

I 2000 ble det gjennomført prosjekter som medførte inngrep i 70 daa naturreservater, 0,6 km vernet vassdrag og 3,5 km strandsone. Prosjektet Ev 6 Korsegården-Vassum i Akershus har hatt store eller meget store negative konsekvenser for biologisk mangfold. I 2000 ble det utbedret 2,6 km problemsoner mot forutsatt 5,5 km.

Riksvegferjedriften forbrenner årlig om lag 120 mill. liter marin gassolje, noe som resulterer i om lag 0,8 pst. og 2,3 pst. av nasjonale utslipp av hhv. CO₂ og NO_x.

Mål og prioriteringer

Oppfølging av planrammen i handlingsprogrammet 2002-2005

		(i mill. 2002-kr)			
Kap./ post	Betegnelse	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
1320	Statens vegvesen				
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	25 813	21 268	5 312,0	25,0
24	Statens vegvesens produksjon	-440	-440	- 110	25,0
30	Riksveginvesteringer	18 455	20 841	4 404,6	¹ 21,8
31	Rassikring	-	-	146,6	-
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	411	411	102,9	25,0
72	Tilskudd til riksvegferjedrift ²	-	² 4 545	1 050,3	23,1
	Sum statlige midler	44 239	46 625	10 906,4	23,4
	Annen finansiering	8 435	8 900	1 734,0	19,5
	Totalt	52 674	55 525	12 640,4	22,8

1) Oppfølgingsprosenten er inkl. post 31 fordi rassikring var inkludert i post 30 i St.meld. nr. 46 (1999-2000).

2) Samferdselsdepartementet foreslår å opprette en egen post for statens utgifter til riksvegferjedriften fra og med 2002. Rammen for ferjedrift var ikke skilt ut som egen post i St.meld. nr. 46 (1999-2002), men tallet viser det beløp som var lagt til grunn for prioriteringene i handlingsprogrammet.

St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, ble utarbeidet med utgangspunkt i en økonomisk ramme på 44 239 mill. 2002-kr for perioden 2002-2005. Bl.a. med bakgrunn i Stortingets behandling av meldingen, har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen en planleggingsramme på 46 625 mill. 2002-kr som grunnlag

for utarbeidelse av et handlingsprogram for denne perioden. I forhold til rammen for handlingsprogrammet innebærer budsjettforslaget en oppfølging på 23,4 pst. eller om lag 750 mill. kr lavere enn denne rammen fordelt likt over fire år. Regjeringen fastholder imidlertid ambisjonene om å følge opp den økonomiske planrammen for perio-

den 2002-2005 totalt, samt de mål som ligger i meldingen og Stortingets behandling.

Det har vært nødvendig å foreta strenge prioriteringer. Departementet har funnet det riktig å prioritere trafikksikkerhet. Dette gjelder tiltak innen trafikanter og kjøretøyområdet, drift og vedlikehold og investeringer. I tillegg har departementet funnet det nødvendig å prioritere tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen. Totalt har dette medført at post 23 foreslås prioritert på bekostning av post 30. Innen post 30 er det i tillegg til trafikksikkerhetstiltak, prioritert midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjonelt og at grenseverdiforskriften til forurensningsloven innfris. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statlige forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Dette har ført til utsatt anleggsstart på enkelte prosjekter samt mindre investeringstiltak, som f.eks. kollektivtrafikktiltak. Den samlede innsatsen til rassikring i forslaget for 2002 ligger på om lag samme nivå som i 2001. Dette er i tråd med St.meld. nr. 46.

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46, gikk flertallet i samferdselskomiteen inn for en overgangsordning som sikrer at gjenværende større fylkesvegprosjekter kan realiseres i perio-

den 2002-2005. Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet ble det derfor gitt adgang til å prioritere slike prosjekter innenfor fylkesfordelt ramme for første fireårsperiode. Tidligere fastsatte kriterier for statlige tilskudd til store fylkesvegprosjekter, jf. bl.a. St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, forutsettes lagt til grunn for overgangsordningen. Dette innebærer bl.a. at det er krav om minimum 40 pst. egenandel. Flere fylker har vurdert aktuelle prosjekter, men bare Møre og Romsdal og Nordland går inn for å prioritere fylkesvegprosjekter innenfor tildelte planrammer til øvrige riksveger. Det vises til nærmere omtale av prioriteringene innenfor det enkelte fylke i omtalen av investeringsprogrammet.

Over kap. 1320, post 33 bevilges det midler til tiltak på vegnettet for å kompensere for at enkelte næringer nå må betale full arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt. Regjeringen legger som forutsatt opp til at dette videreføres også i årene 2002-2005.

Det er lagt opp til å prioritere midler til ferjedrift på om lag samme nivå som i 2001. Det faktiske tilbudet vil være avhengig av vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene.

Virkninger på sentrale måleparametre

	Forventet status			Virkninger	
	1.1.2002	1.1.2006 uten nye tiltak	1.1.2006 med tiltak prioritert i handlingsprogrammet	Handlingsprogram 2002-2005	Forslag 2002
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (mill. kr)				5 300	1 500
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. kr)				-8 900	-300
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)				-5 600	-600
Antall drepte	330	350	288	-62	-35
Antall drepte og skadde	12 000	12 600	11 460	-1 140	-510
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	0,220	0,220	0,200	-9,1 %	-4,2 %
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill. tonn)	9,42	9,57	9,52	-0,05	-0,05

	Forventet status			Virkninger	
	1.1.2002	1.1.2006 uten nye tiltak	1.1.2006 med tiltak priori- tert i hand- lingspro- grammet	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002
Antall personer utsatt for konsen- trasjoner av PM ₁₀ over 50 µg/m ³	9 600 ¹	8 200 ¹	-	- ²	- ²
Antall personer utsatt for konsen- trasjoner av NO ₂ over 150 µg/m ³	14 500 ¹	11 200 ¹	-	- ²	- ²
Antall personer svært plaget av støy	88 200	87 400	81 900	-5 500	-1 700
Antall personer utenfor et pend- lingsomland tilsvarende 45 min reisetid til tettsteder med 2 000 inn- byggere	230 000	230 000	226 300	-3 700	-1 200
Antall personer med mer enn 90 min reisetid til regionsenter	620 000	620 000	612 100	-7 900	-500
Samfunnets transportkostnader for distriktene				-3 800	-150

1) Gjelder kun Oslo, Bergen og Trondheim

2) Oppgis ikke på grunn av stor usikkerhet

Handlingsprogrammene gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort i St.meld. nr. 46, og gjennom Stortingets behandling av meldingen. Virkningsberegningene vil være styrende for etatenes oppfølging av Nasjonal transportplan og for resultatrapporteringen i de årlige budsjetter. I tabellen er beregnede virkninger som følge av budsjettforslaget for 2002, sett i forhold til beregnede virkninger av handlingsprogrammet. Det vises til pkt. 3.2 for nærmere omtale av handlingsprogrammene, herunder endringer i forhold til Nasjonal transportplan som følge av kvalitetssikring, oppdaterte beregningsforutsetninger, metodeforbedringer og økte økonomiske rammer.

I tabellen er samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer og endringer i transportkostnader beregnet som samlede virkninger over tiltakenes beregningstekniske levetid (nåverdi). For de andre parameterne er virkningene av handlingsprogrammet oppgitt som differansen mellom forventet situasjon i 2006 med og uten nye tiltak. Tilsvarende er virkningene av budsjettforslaget for 2002 oppgitt som differansen mellom forventet situasjon i 2003 med og uten nye tiltak. I situasjonen uten nye tiltak forutsettes at dagens standard på drift og vedlikehold og bevilgningsnivået til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak opprettholdes, og

at ingen nye vegprosjekter åpnes for trafikk etter 1. januar 2002.

Enkelte av tallene i kolonnen med forventet status 1.1.2002 avviker noe fra det som ble oppgitt i St.meld. nr 46. Dette skyldes at det er tatt hensyn til oppdaterte prognoser for trafikkarbeid og ulykkesituasjonen, samt at beregningsgrunnlaget er kvalitetssikret.

Transportkostnader

Det viktigste bidraget til reduserte transportkostnader er fra strekningsvise investeringer og styrket vedlikehold. Virkningene som er oppgitt i tabellen, omfatter også bidrag fra reduserte fartsgrenser, noe som isolert gir økte transportkostnader. Virkningstabellen viser at tiltak i budsjettet for 2002 til sammen bidrar lite til å redusere samfunnets transportkostnader og bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet. Dette skyldes at reduserte fartsgrenser på de mest ulykkesbelastede vegene i hovedsak vil bli gjennomført i 2002.

Trafikksikkerhet

Tiltak som er planlagt gjennomført i perioden 2002-2005 innenfor Statens vegvesens ansvarsom-

råde, ventes å gi en reduksjon i antall skadde og drepte på om lag 940. I tillegg vurderer departementet å innføre prikkbelastning for førerkortinnehavere, samtidig som det anbefales at kommunene innfører fartsgrense på 30 km/t i bolig-gater og sentrumsområder hvor det ikke er tilstrekkelig sikrede kryssingsmuligheter for gående og syklende. Dette ventes å bidra til ytterligere 200 færre skadde og drepte, og inngår i virkningen som er oppgitt i tabellen. Trafikksikkerhetstiltak som bevilges over kommunale og fylkeskommunale budsjetter, inngår ikke som bidrag til virkningsberegningene. For øvrig er det lagt inn som beregningsforutsetning at andre aktører som politiet og skoleverket viderefører dagens innsatsnivå.

I St.meld. nr. 46 er det lagt til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. I handlingsprogrammet er dette fulgt opp ved at det er lagt spesielt vekt på å prioritere tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene. Dette innebærer en særlig prioritering av tiltak som kan bidra til å redusere antallet møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter. Det er beregnet at tiltakene som er prioritert i handlingsprogrammet, vil føre til 62 færre drepte i vegtrafikken.

For å sikre et best mulig grunnlag for å gjennomføre tiltak på de mest ulykkesutsatte vegene er riksvegnettet analysert og inndelt i 5 sikkerhetsklasser. Inndelingen er bestemt ut fra «forventet skadegradstetthet», hvor ulykker med høy skadegrad er gitt større vekt enn ulykker med lav skadegrad. Inndelingen i sikkerhetsklasser har vært utgangspunkt for utvelgelse av hvilke strekninger som skal gis redusert fartsgrense og av hvilke strekninger det skal gjennomføres trafikk-sikkerhetsrevisjon og analyse av utforkjøringsrisiko. I planperioden 2002-2005 vil det bli gjennomført trafikk-sikkerhetsrevisjon på om lag 1 000 km riksveg. Nødvendige strakstiltak som defineres gjennom dette arbeidet vil bli utført innen utgangen av 2005.

I arbeidet med handlingsprogrammet ble det lagt betydelig vekt på å komme fram til tiltakspakker innenfor trafikant- og kjøretøyområdet som gir god trafikk-sikkerhetsvirkning. Økt innsats til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak er alene forventet å bidra med om lag 350 færre skadde og drepte.

Tiltak som prioriteres i 2002 forventes å gi en reduksjon i antall skadde og drepte med om lag 510 personer. Dette er 45 pst. av virkningen av tiltak i planperioden 2002-2005. Årsaken til at en så stor del av virkningen kan tilskrives prioriteringer

i 2002, er at økt innsats innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, reduserte fartsgrenser og økt innsats til drift er foreslått gjennomført dette året.

Miljø

Per 1. januar 2002 er det beregnet at det totalt for Oslo, Bergen og Trondheim vil være om lag 9 600 personer langs riksvegene som utsettes for svevestøvbelastning (PM_{10}) over nivået i nasjonalt miljømål.

I løpet av planperioden er det forventet en reduksjon i problemomfanget som følge av strengere utslippskrav til nye kjøretøyer og redusert i forurensning fra vedfyring. Dette er vist i kolonnen med status 1. januar 2006 uten nye tiltak. Virkningen av en eventuelt økt piggfriandel fram til 2006 inngår ikke i angivelse av statussituasjonen. Også enkelte strekningsvise investeringer samt fartsgrensereduksjoner vil bidra med en ytterligere reduksjon. Totalt for hele landet forventes imidlertid at dette utgjør mindre enn 5 pst. av problemomfanget. Virkningen av andre tiltak i regi av Statens vegvesen som f.eks. intensivert renhold av veger og bruk av støvdempende saltløsning, er foreløpig mer usikre, men kan på sikt bidra til å redusere problemomfanget. Grenseverdiforskriftens krav som gjelder fra 1. januar 2005, vil bli innfridd.

Per 1. januar 2002 er det beregnet at det totalt for Oslo, Bergen og Trondheim vil være om lag 14 500 personer langs riksvegene som utsettes for NO_2 -belastning over nivået i nasjonalt miljømål. I løpet av planperioden er det forventet en reduksjon i problemomfanget som følge av strengere utslippskrav til nye kjøretøyer samt at en økende del av kjøretøyparken vil ha katalysator. Dette er vist i kolonnen med status 1. januar 2006 uten nye tiltak i tabellen. I tillegg vil enkelte strekningsvise investeringer kunne gi noe reduksjon i antall personer som utsettes for høye konsentrasjoner av NO_2 over det som er angitt som nasjonalt mål. Totalt for hele landet forventes at dette utgjør mindre enn 5 pst. av problemomfanget. Grenseverdiforskriftens krav som gjelder fra 1. januar 2005, vil bli innfridd.

Det er betydelig usikkerhet knyttet til angivelse av problemomfang, både når det gjelder svevestøv og NO_2 . Når EU-direktivet om lokal luftforurensning blir implementert i en ny grenseverdiforskrift, vil det bli etablert et mer omfattende system for måling av lokal luftforurensning.

I perioden 2002-2005 er det beregnet en reduksjon på 5 500 i antall personer svært plaget av støy. I 2002 er det planlagt tiltak for 1 700 personer.

Kravene etter grenseverdiforskriften, som gjelder fra 1. januar 2005, vil i all hovedsak bli innfridd. Det er imidlertid søkt om dispensasjon fra kravene for til sammen 136 personer som i løpet av 2006-2007 vil få redusert sine støyplager pga. nye vegprosjekter.

Vegtrafikken bidrar med om lag 22 pst. av CO₂-utslippene i Norge. Det er lagt CO₂-avgift på bensin og autodiesel. Det kan forventes en fortsatt vekst i utslippene fra vegtrafikken, men den vil bli lavere enn trafikkveksten. Dette skyldes bl.a. en naturlig utskifting av eldre biler. Tiltak som Statens vegvesen gjennomfører vil bare i begrenset grad påvirke CO₂-utslippene. Den beregnede reduksjonen sammenlignet med forventet situasjon i 2006 uten nye tiltak skyldes reduserte fartsgrenser.

Andre virkninger av handlingsprogrammet og budsjettforslaget for 2002

De sentrale måleparametrene som inngikk i St.meld. nr. 46, er omtalt foran. Virkningene av handlingsprogrammet og budsjettet for 2002, særlig knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet, kan også framstilles ved hjelp av andre parametre. De viktigste av disse er omtalt i det etterfølgende.

Trafikant og kjøretøy

Bruk av bilbelte og forsvarlig sikring av barn bidrar vesentlig til å redusere skadeomfanget ved en ulykke. I 2000 var 85 pst. av bilførerne og passasjerer over 3 år samt 95 pst. av barn mellom 0 og 3 år forsvarlig sikret i bilen. Statens vegvesen har som mål at i løpet av 2005 skal minst:

- 95 pst. av førere bruke bilbelte. Det samme gjelder passasjerer over 3 år.
- 97 pst. av alle passasjerer under 3 år være sikret i henhold til regelverket.

Som et virkemiddel for å nå målene er det planlagt i gjennomsnitt 800 000 bilbeltekontroller hvert år i perioden 2002-2005. Dette tilsvarer bortimot en fordobling av dagens kontrollvolum. Ulykker med tunge kjøretøy har en meget høy alvorlighetsgrad. Bl.a. viser undersøkelser i 2000 at bare 79 pst. av kjøretøyene hadde godkjent bremsevirkning. Statens vegvesen har som mål at i løpet av 2005 skal minst:

- 90 pst. av førere med farlig gods (ADR) ha gyldig kompetansebevis

- 90 pst. av alle tunge kjøretøyer ha godkjent bremsevirkning
- 95 pst. av tunge kjøretøyer skal ha godkjent sikring av last og 95 pst. skal ha godkjent totalvekt.

Som et virkemiddel for å nå målene er det planlagt 300 000 tungtransportkontroller i 2002, noe som tilsvarer en økning av dagens kontrollvolum på nærmere 40 pst.

Det er en viktig oppgave for Statens vegvesen å sikre at publikum får utført tjenester bl.a. knyttet til førerkort og registrering av kjøretøyer med kort og forutsigbar ventetid. Det legges bl.a. opp til at tjenestene kan utføres over internett. Med hensyn til ventetiden for å få time til myndighetskontroller og førerprøve, er det satt som mål at denne ikke skal overstige 15 virkedager.

Standard på riksvegnettet

Andel av stamvegnettet som forutsettes å ha tilfredsstillende standard per 1. januar 2006 vil være 55 pst. Per 1. januar 2002 forventes 52 pst. av stamvegnettet å ha tilfredsstillende standard. I perioden 2002-2005 legges det opp til en bedring av standarden på det dårligste vegnettet med hensyn til spor og jevnhet. Veger med tilnærmet lik trafikk og funksjon skal ha samme standard for spor og jevnhet over hele landet.

Per 1. januar 2002 er det ventet at det vil gjenstå å legge fast dekke på 140 km riksveger. I handlingsprogrammet er det lagt opp til å følge opp forutsetningen om at den planlagte dekkeleggingen skal være gjennomført innen utgangen av 2003. Det kan imidlertid bli aktuelt å utsette noen mindre strekninger til 2004, jf. omtale under post 30. I 2002 vil det bli utbedret 48 km.

For vinterdriften vil standarden generelt bli holdt på samme høye nivå som nå. Det legges imidlertid opp til å holde alle stamveger og andre viktige ruter for næringstransport åpne hele døgnet, også om vinteren. Tiltakene vil gi vesentlige forbedringer bl.a. for Finnmark og for Ev 10 over Bjørnfjell i Nordland hvor nattbrøyting vil bli gjennomført for vintersesongen 2001/2002.

Åpningstidene i ferjesambandene (herunder tilbudet om nattferjer) ventes ikke å bli utvidet i 2002. Dette medfører at ferjesamband fortsatt vil oppleves som flaskehalser på enkelte stamveger og andre viktige ruter. De realiserte åpningstidene vil likevel være avhengig av resultatet av tilskuddsforhandlingene.

Rassikring

Det er planlagt utbedret 42 rasutsatte strekninger og 145 rasutsatte punkt i perioden 2002-2005. I 2002 er det planlagt utbedret 8 strekninger og 32 punkter.

Gang- og sykkelveger

I handlingsprogrammet legges det opp til å bygge om lag 290 km gang- og sykkelveger i perioden 2002-2005. Dette er 60 km eller 26 pst. mer enn det som er lagt til grunn i St.meld. nr. 46. Økningen skyldes i hovedsak økningen i økonomiske rammer ved behandlingen av St.meld. nr. 46. I 2002 er det planlagt å bygge om lag 50 km.

Inngrep og opprydding i problemsoner

I St.meld. nr. 46 legges det til grunn at om lag 80 km riksveg med landskapsbelastninger på problemnivå 2 og 3 vil bli utbedret i løpet av planperioden 2002-2011, hvorav det meste i siste seksårsperiode. I handlingsprogrammet legges det opp til å utbedre om lag 65 km i perioden 2002-2005, hvorav om lag 25 km er planlagt gjennomført i 2002. Budsjettforslaget for 2002 innebærer at det foretas enkelte, men relativt beskjedne, inngrep i naturmiljø, kulturlandskap av nasjonal verdi, vernede eller foreslått vernede kulturmiljøer.

Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	¹ Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 776 561	6 062 800	5 312 000
24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	7 602	-110 000	-110 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	3 934 147	4 057 800	4 404 600
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	84 141	145 000	146 600
32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	67 163		
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	87 514	101 800	102 900
60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	221 127		
61	Omstillingstilskudd – fv 228, Fræna kommune, <i>kan overføres</i>	1 955		
72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>			1 050 300
Sum kap. 1320		10 180 210	10 257 400	10 906 400

1) Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2001: Post 23 er økt med 20,399 mill. kr, post 30 er økt med 17,728 mill. kr, post 31 er økt med 70 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 325 (2000-2001).

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

Midler til riksvegferjedriften ble til og med 2001 bevilget under denne posten. Fra 2002 foreslås

disse utgiftene bevilget over ny post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift, jf. egen omtale. Det foreslås en bevilgning på 5 312 mill. kr på post 23 i 2002. Dette utgjør en nominell økning på 279,2 mill. kr (5,5 pst.) i forhold til saldert budsjett for 2001 eks-

klusive midler til riksvegferjedrift. Innenfor post 23 er prioritert tiltak som er rettet mot trafikksikkerhet. Deretter er det prioritert å sette inn tiltak for å bevare vegkapitalen.

Trafikktilsyn

Føreropplæring og kjøretøytilsyn m.m.

For perioden 2002-2005 er det i handlingsprogrammet foreslått om lag 800 mill. kr til trafikksikkerhetsarbeid innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Dette er en dobling i forhold til dagens nivå og en av de mest markante dreiningene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er utarbeidet planer (tiltaksplaner) innen sju områder: trafikantpåvirkning, trafikksikker bruk av tunge kjøretøy, bruk av bilbelte og sikring av barn, økt kjøretrening før førerprøven, kvalitetssikring av føreropplæringen og førerprøven, kurs for eldre bilførere samt kjøre- og hviletidskontroller. Det er særlig lagt opp til en markant økning av innsatsen innenfor de tre førstnevnte områdene. Det er planlagt i gjennomsnitt 800 000 bilbeltekontroller hvert år, som er bortimot en fordobling av dagens kontrollvolum. I gjennomsnitt er det planlagt 300 000 tungtransportkontroller årlig, en økning av dagens kontrollvolum på nærmere 40 pst. Det legges videre opp til at kontrollene i større grad enn tidligere vil bli utført der det erfaringsmessig er mest brudd på regelverket.

Når det gjelder økt kjøretrening før førerprøven, arbeides det med å legge forholdene bedre til rette for økt privat øvelseskjøring. Statens vegvesen vil invitere alle 16-åringer til et «startmøte» der det blir orientert om hvordan øvingskjøring bør gjennomføres ved samarbeide med kjøreskolen gjennom øvingsperioden. Det vil også bli etablert ordninger som motiverer kjøreskolene til å utvikle tilbud om denne type samordning mellom opplæringen ved kjøreskolen og den private øvelseskjøringen. Det er et utstrakt samarbeid mellom Statens vegvesen og Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet om bl.a. føreropplæring i den videregående skolen, jf. nærmere omtale i St.meld. nr. 46.

Statens vegvesen arbeider med et nytt modulbasert system for føreropplæringen. Opplæringen vil bestå av et felles grunnkurs med grunnleggende emner samt egne påbyggingsmoduler for hver førerkortklasse. Det vil være to nivåer, ett for lette og ett for tunge klasser. Som et ledd i dette nye føreropplæringssystemet vil det bli iverksatt tiltak med sikte på å stimulere førerkortkandida-

tene til å forberede seg bedre til førerprøven. Fra 2002 vil det bli tilbudt opplærings- og oppfriskningskurs for bilførere over 65 år i alle fylker. Dette kurset har som mål å øke sikkerheten og bevare mobiliteten for eldre mennesker i vegtrafikken.

Drift og vedlikehold av riksveger

Statens vegvesen har ansvaret for om lag 26 800 km riksveger og 2 900 km gang- og sykkelveger. For å betjene driften og vedlikeholdet av dette vegnettet, som i de senere år er blitt mer komplisert og avviker en stadig økende trafikk, kreves det større innsats. Etter Vegdirektoratets beregninger har innsatsen på flere områder vært på et nivå som ligger betydelig under det som er nødvendig for å kunne opprettholde verdien av den investerte kapital. Dette har spesielt resultert i at vegdekker, bruer, ferjekaier, installasjoner i tunneler og forskjellige trafikkstyringsanlegg har en standard vesentlig lavere enn det som Vegdirektoratet har anbefalt som optimal standard. I St.meld. nr. 46 er det imidlertid forutsatt at den negative utviklingen med hensyn til å ivareta eksisterende vegnett (vegkapitalen), skal snus. Det er lagt opp til at dette dekkes gjennom økte rammer og frigjorte midler ved effektivisering. Innen disponible midler til drift og vedlikehold er dette høyest prioritert etter trafikksikkerhet.

Drift

Med drift av veger menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikes på en effektiv, sikker og miljømessig tilfredsstillende måte. Dette er aktiviteter som brøyting, salting og strøing, vegoppmerking, vask og oppretting av skilt, trafikkstyring og trafikkinformasjon, renhold av vegnettet og skjøtsel av grøntarealer.

Vinterdriften, dvs. brøyting, strøing og salting, vil i 2002 bli prioritert på samme nivå som tidligere. Dette nivået anses å være riktig for å unngå redusert trafikksikkerhet og fremkommelighet og for å opprettholde trenden med økt bruk av piggfrie vinterdekk. Det vil i løpet av perioden 2002-2005 bli vurdert om flere veger bør saltes. Dette vil i så fall bety forbedringer for fremkommelighet og trafikksikkerhet. Det ventes også en forbedring av vinterfriksjonen på veger med snødekke etter hvert som utstyr og metoder for strøtjenesten blir videreutviklet. For stamveger og viktige ruter i Finnmark og på Ev 10 over Bjørnefjell i Nordland, som tidligere ikke har hatt nattbrøyting, vil det fra og med vintersesongen 2001/

2002 bli opprettet beredskap for nattbrøyting. Vintertjenesten på rv 7 over Hardangervidda og rv 50 Hol-Aurland omtales under andre saker.

Vedlikehold

Med vedlikehold menes de tiltak som må gjennomføres for at vegdekker, bruer, tunneler og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt. Den kapital som er nedlagt i vegnettet har over lang tid hatt en negativ utvikling. Dette skyldes bl.a. at driften av vegnettet er blitt prioritert under knappe økonomiske rammer, og at trafikkveksten har vært større enn antatt. I tillegg er det blitt mange nye kompliserte veganlegg med mye kostbart utstyr de senere år som har forholdsvis kort levetid og øker behovet for midler. Spesielt gjelder dette i tunneler der utstyret utsettes for ekstra store påkjenninger.

Innenfor de rammer som ligger til grunn for handlingsprogrammet 2002-2005, er det forutsatt at vegkapitalen skal kunne opprettholdes om lag på dagens nivå. Forslag til bevilgning for 2002 følger opp dette.

Budsjettforslaget for 2002 innebærer at standarden på vegdekkene med hensyn til spor og jevnhet opprettholdes på samme nivå som i 2001. For kommende 10 års periode legges det opp til å utjevne de standardforskjeller som i dag finnes på vegnettet mellom de forskjellige fylker. Dette vil resultere i at vegstrekninger med tilnærmet lik funksjon og trafikk skal holde samme standard til spor og jevnhet over hele landet.

Norsk vegmuseum – Fjellsprengningsmuseum

Samferdselsdepartementet legger opp til å finansiere ferdigstillelsen av Norsk Fjellsprengningsmuseum over post 23 over 2 år. Per i dag har private interessenter investert om lag 23 mill. kr i fjellsprengningsmuseet. Restkostnadene for å finansiere en ferdig utstilling vil være 20 mill. kr, fordelt med 5 mill. kr til tekniske installasjoner som ventilasjon, elektroarbeider og avfukting, vegbane og 15 mill. kr til tunnel- og informasjonsutstillinger. Årlige driftskostnader for museet vil være 1 mill. kr og samlokalisering med Norsk vegmuseum vil gjøre det mulig med felles bruk av ressurser som vitenskaplig, teknisk og pedagogisk personell, verksteder, etc. Departementets forutsetning for finansieringen er at fjellsprengningsmuseet inngår i Norsk vegmuseum som dermed har ansvar for drift av fjellsprengningsmuseet.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omfatter anleggs-, drifts- og vedlikeholdsoppgaver i egen regi. Et viktig styringssignal for produksjonsvirksomheten er at den skal være effektiv og kunne dokumentere sin konkurranseevne. Videre skal den ivareta strategiske hensyn som kompetanseoppbygging, beredskap, FoU og være et markedskorrektiv.

Det pågår et omfattende arbeid med effektivisering og omstilling i Statens vegvesen, også innen produksjonsvirksomheten. Dette arbeidet viser nå gode resultater. Det har bl.a. skjedd en tilpasning av maskinparken og bygningsmassen, og det er allerede oppnådd betydelige besparelser, særlig innen innkjøpsvirksomheten gjennom bedre ledelse, samordning og planlegging av anskaffelsene. Målet er at alle effektiviseringstiltak innen egen produksjonsvirksomhet skal gi en gevinst på 20 pst. i løpet av 2003 sett i forhold til 1998. En indikasjon på at det er oppnådd en betydelig grad av effektivisering, er at omsetningen per ansatt har økt, fra om lag 1 mill. kr per årsverk i 1996 til over 1,3 mill. kr per årsverk i 2000. Dette er en økning på 30 pst. i løpet av en 5 års periode. I samme periode har antall årsverk blitt redusert med over 15 pst. Samtidig har indikatoren som angir skadehyppighet blitt redusert med over 40 pst.

Det legges opp til at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen organiseres som egen divisjon fra 1. januar 2003. Det vises til egen omtale av ny organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen i del I i proposisjonen.

Post 30 Riksveginvesteringer og post 31 Rassikring

Som følge av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, la Samferdselsdepartementet til grunn en økning i planrammen for arbeidet med handlingsprogrammet med 580 mill. kr per år, fordelt med 380 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 200 mill. kr til fylkesfordelt ramme (2000-prisnivå). Det er ikke funnet rom for å følge dette opp i 2002.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2001 gikk Stortinget inn for å gjenopprette post 31 Rassikring, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), side 45. I 2002 foreslås post 31 videreført på samme nivå som i Stortingets vedtak ved behandlingen av St.prp. nr. 1 for 2001. Til sammen foreslås 4 551,2 mill. kr til riksveginvesteringer over post 30 Riksveginvesteringer og post 31 Ras-

sikring i 2002. Forslaget for 2002 utgjør 21,8 pst. av rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. I forhold til saldert budsjett 2001 gir forslaget en nominell økning på 348 mill. kr eller 8,3 pst.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av midler for perioden 2002-2005 og budsjettforslaget for 2002.

(i mill. 2002-kr)			
	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
Post 30:			
Stamveger	9 515	1 802,6	19,0
Fylkesfordelt ramme ¹	10 229	2 373,5	23,2
- Øvrige riksveger	3 673	943,8	25,7
- Mindre investeringstiltak m.m. ²	6 556	1 429,7	21,8
Øvrig post 30 ³	1 097	228,5	20,8
Post 31:	0	146,6	-
Sum post 30 og 31	20 841	4 551,2	21,8

1) Inklusive post 31 utgjør fylkesfordelt ramme for 2002 24,6 pst. av handlingsprogramrammen for perioden 2002-2005.

2) Omfatter mindre investeringstiltak som mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger, spesielle trafikksikkerhets-, miljø-, service- og kollektivtrafikktiltak. I tillegg inngår alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging, grunnnerverv m.m. og tilskudd til store fylkesvegprosjekter.

3) Omfatter midler til oppgradering av eksisterende tunneler, uforutsett oppgradering av ferjekaier, tiltak på nasjonale turistveger, til disposisjon for Samferdselsdepartementet, FoU og kostnader i Vegdirektoratet.

Hovedinnretningen i St.meld. nr. 46 er i all hovedsak fulgt opp. Innenfor forslaget for 2002 er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Videre prioriteres mindre investerings-tiltak som har positiv effekt for trafikksikkerheten og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Samferdselsdepartementet legger videre vekt på at satsingen på ras-sikring og legging av fast dekke på gjenværende riksveger med grusdekke blir videreført.

Etter flere år med store bindinger og oppstart av svært få nye prosjekter, er mange prosjekter nå i slutfasen. For bl.a. å bidra til en jevnere, og dermed mer rasjonell utnyttelse av ressursene både i Statens vegvesen og blant private entreprenører, legger departementet opp til å starte flere større prosjekter i 2002.

Per 1. januar 2002 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter 4,8 mrd. kr, hvorav 3,7 mrd. kr skal dekkes ved statlige mid-

ler. Med budsjettforslaget for 2002 vil disse bindingene bli redusert til 4,1 mrd. kr per 1. januar 2003, hvorav 3,5 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Med oppstart i 2002 av Ev 6 Svinesund-Svingensbogen i Østfold og Ev 6 Nordre avlastningsveg i Trondheim vil bindingene i statlige midler øke med drøye 800 mill. kr. Inklusive refusjoner og oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven, vil de totale bindingene per 1. januar 2003 utgjøre 5,5 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker.

Oppfølging i forhold til St.meld. nr. 46 og handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 for den enkelte stamvegrute og det enkelte fylke framgår i omtalen av investeringsprogrammet.

Trafikksikkerhetstiltak

I handlingsprogrammet er det forutsatt 1,5 mrd. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i perioden 2002-2005, hvorav 1,4 mrd. kr i statlige midler. Dette er en økning på nærmere 80 pst. i forhold til

perioden 1998-2001. Det foreslås 390 mill. kr til slike tiltak i 2002, hvorav 340 mill. kr i statlige midler. Dette er en økning på om lag 50 pst. i forhold til revidert budsjett for 2001. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikk-sikkerhetsgevinster.

Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene prioriteres. Dette innebærer en særlig prioritering av tiltak som kan bidra til å redusere antallet møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter, f.eks. ved vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikkontroll m.m. I tillegg vil det bli gjennomført forsøk med fysisk skille mellom kjøretningene på veger med færre enn fire felt. Gjennomføring av strakstiltak på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de farligste vegstrekningene vil bli gitt høy prioritet i perioden 2002-2005.

Gang- og sykkelveger

I handlingsprogrammet er det forutsatt om lag 1,5 mrd. kr til bygging av gang- og sykkelveger i perioden 2002-2005, hvorav om lag 1,2 mrd. kr i statlige midler og om lag 0,3 mrd. kr i annen finansiering. Dette er en økning på om lag 20 pst. i forhold til perioden 1998-2001. I tillegg vil det bli bygd gang- og sykkelveger som en del av strekningsvise tiltak.

Midlene vil i stor grad gå til prosjekter som gir sikrere skoleveg og til prosjekter som bidrar til et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrumsnære områder. Det vil også bli gjennomført en del punkttiltak, bl.a. bygging av planskilte kryssinger. I tillegg prioriteres fullføring av igangsatte prosjekter og oppfølging av inngåtte avtaler med lokale aktører om samfinansiering. I 2002 foreslås det 355 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveger, hvorav om lag 270 mill. kr i statlige midler.

Kollektivtrafikktiltak

I handlingsprogrammet er det forutsatt om lag 2,3 mrd. kr til særskilte kollektivtrafikktiltak i perioden 2002-2005 inkl. alternativ bruk av riksvegmidler til dette formålet. Dette fordeler seg med om lag 0,8 mrd. kr i statlige midler og om lag 1,5 mrd. kr i annen finansiering. Dette er en økning på om lag 60 pst. i forhold til perioden 1998-2001. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som

også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken.

Midlene vil i all hovedsak gå til å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Det er forutsatt om lag 2,1 mrd. kr til disse områdene, hvorav om lag 75 pst. til Oslo-området gjennom oppfølging av Oslopakke 1 og 2. Under forutsetning av at Bergensprogrammet blir vedtatt, legges det også opp til en stor økning i satsingen på kollektivtrafikktiltak i Bergensområdet. Det vises til nærmere omtale av prioriteringene innenfor det enkelte fylke i omtalen av investeringsprogrammet.

Midler over post 30 til de fire storbyområdene består av såkalte storbymidler og kan også omfatte alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger. Storbymidlene brukes til infrastrukturtiltak for kollektivtransport, og kan brukes på tvers av sektorer og forvaltningsnivå. Midlene nyttes til investeringstiltak knyttet til lokale trikke- og banestrekninger, kollektivfelt, trafikkreguleringstiltak, jernbane, kommunale veger, fylkesveger, riksveger, samt til terminalanlegg. Midlene fordeles på bakgrunn av forslag fra vegkontoret der forslaget er utformet i samarbeid med fylkeskommunen og Jernbaneverket.

Utenfor storbyområdene kan statlige midler i utgangspunktet bare benyttes til tiltak innenfor statens ansvarsområde, som bl.a. bygging av kollektivfelt og busslommer/stoppesteder på eller i tilknytning til riksveger. Tilskudd til investeringer utenfor riksvegnettet kan på visse vilkår finansieres innenfor ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, jf. omtale i det følgende.

Ved tildeling av storbymidler skal det legges til grunn egenandel på minimum 50 pst. for prosjekter innenfor kommunalt/fylkeskommunalt ansvarsområde. Dersom prosjektene inngår i St.prp. nr. 96 (1987-88) Om hovedvegutbyggingen i Oslo-området, eller i St.prp. nr. 129 (1988-89) Om hovedvegnettet i Trondheimsområdet, har det vært anledning til å dekke den fylkeskommunale/kommunale egenandelen med bompengemidler.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig å gi incitament til reelle prioriteringer fra fylkeskommunens side ved valg av prosjekt. På denne bakgrunn vil departementet understreke betydningen av at egenandeler må dekkes over fylkeskommunens/kommunens egne budsjett, og at bruk av bompenger som egenandel ikke gir et tilstrekkelig incitament. Dette vil bli lagt til grunn for kommende planperiode.

Ordinære riksvegbevilgninger og bompenger kan brukes til tiltak for kollektivtrafikken når det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre trans-

porttilbud enn om bevilgningene brukes til utbygging av veg, såkalt alternativ bruk. Fordi alternativ bruk forutsettes å avlaste og redusere behovet for ordinære veginvesteringer, kreves ikke nødvendigvis egenandel ved alternativ bruk av riksvegmidler og bompengeinntekter. Krav til egenandel må vurderes fra sak til sak. Departementet vil imidlertid understreke at det skal dokumenteres at alternativ bruk vil gi et bedre transporttilbud enn investeringer i vegnettet. Slik dokumentasjon skal forelegges departementet.

Det foreslås om lag 470 mill. kr til særskilte kollektivtrafikktiltak i 2002, hvorav 115 mill. kr i statlige midler. Av dette foreslås 440 mill. kr til tiltak innenfor storbyområdene, hvorav 80 mill. kr i statlige midler. Det vises for øvrig til særskilt omtale av kollektivtransport under del I i proposisjonen.

Legging av fast dekke på riksveger

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) ble det lagt opp til å gjennomføre et program for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke innen utgangen av 2003. En kostnadsramme på 400 mill. 2000-kr ble vurdert som tilstrekkelig til å finansiere dekkelegging og nødvendig forsterkning av til sammen 200 km grusveg. Det foreslås om lag 135 mill. kr til legging av fast dekke og andre utbedringer av riksveger med grusdekke i 2002. Departementet legger til grunn at programmet skal være gjennomført innen utgangen av 2003.

Rassikring

I handlingsprogrammet er det forutsatt 2 mrd. kr til særskilte rassikringstiltak og strekningsvise investeringer som også har rassikringsgevinster i perioden 2002-2005, hvorav 1,8 mrd. kr i statlige midler. Dette er en økning på om lag 50 pst. i forhold til perioden 1998-2001. Som forutsatt i St.meld. nr. 46 er det tatt utgangspunkt i *Handlingsplan for rassikring av veger* av 1999, og rassikringsinnsatsen er i hovedsak konsentrert til fylkene Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms.

Totalt foreslås om lag 320 mill. kr til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2002, hvorav 146,6 mill. kr på post 31. Større tiltak som foreslås prioritert i 2002 er:

- Rv 13 Ivarsflaten i Rogaland
- Rv 550 Velureskredene i Hordaland
- Rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen i Møre og Romsdal

- Ev 6 Skardalen – Bånes i Troms
- Rv 94 Stallogargoflågan i Finnmark.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett ble det i 2001 bevilget 70 mill. kr over post 31 Rassikring, jf. Innst. S. nr. 325 (2000-2001). Forbruket i 2001 anslås til om lag 35 mill. kr. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til beløpet. Bl.a. kan værforholdene føre til at prosjekter må utsettes for å unngå byggearbeider i rasfarlige sesonger.

Opprusting av eksisterende tunneler (brannsikring)

I tråd med St.meld. nr. 46 legges det til grunn 257 mill. kr til brannsikring av eksisterende tunneler i perioden 2002-2005. Det foreslås 65 mill. kr til dette formålet i 2002. Midlene i 2002 vil i hovedsak gå til å videreføre arbeidet i perioden 1998-2001, dvs. installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukkingsapparater, rød blink og eventuelt bomber utenfor tunnelen, inkl. signaloverføring mellom tunnel og vegtrafikksentral. Som grunnlag for prioriteringene er det gjennomført en nærmere kartlegging av behovene. På bakgrunn av denne kartleggingen vil det bli utarbeidet en plan for bruken av midlene i fireårsperioden.

Når opprusting av en eksisterende tunnel er besluttet, er det viktig at ulike tiltak vurderes samlet for å få optimal gjennomføring. Ut fra dette kan det i enkelte tilfeller være riktig å prioritere noen ytterligere tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, f.eks. lys i tunneler der dette mangler, brannbeskyttelse av PE-skum, tverrsnittsutvidelser etc. Dette må vurderes i forbindelse med de årlige budsjetter. Når det gjelder kommunikasjons- og ventilasjonsanlegg, vil Vegdirektoratet foreta en spesiell vurdering av behovet.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 er det en forutsetning at nivået på oppgraderingen, og i hvilken takt denne skal gjennomføres, tilpasses fastsatte økonomiske rammer. Ved eventuelle prioriteringer av tiltak ut over det som St.meld. nr. 46 legger opp til, forutsettes det derfor at fylkeskommunens synspunkter tillegges vesentlig vekt, som for øvrige prioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme. Videre forutsettes det at opprusting av eksisterende tunneler følger de nye kravene til teknisk utrusting i de nye normalene for vegtunneler, jf. omtale under andre saker, så snart disse er endelig vedtatt.

Nasjonale turistveger

Vegdirektoratet har i 2001 utarbeidet et program for satsingsområdet nasjonale turistveger for peri-

oden 2002-2011. Arbeidet er utført i samråd med; Utvalget for nasjonale turistveger. Her deltar Norges Turistråd, Reiselivsbedriftenes landsforening, Norges Automobil-Forbund, Kommunenes Sentralforbund og Direktoratet for naturforvaltning. Programmet omfatter både policy og konkret satsing. På grunnlag av utvalgets anbefalinger vil Statens vegvesen fatte beslutning om hvilke streknin-ger som skal utvikles som nasjonale turistveger.

En vesentlig del av turistvegsatsingen vil gå til foredling av vegnettet og investeringer i utsikts-punkt, rasteplasser, parkering og bedring av visu-elle kvaliteter. I tillegg kommer en del informa-sjonstiltak. Mange av tiltakene vil bli gjort med statlige midler forvaltet av Statens vegvesen. For å få et tilfredsstillende totaltilbud må den statlige innsatsen i tillegg følges opp med lokalt engasje-ment og medvirkning.

Ifølge St.meld. nr. 46 er det et mål å utvikle nye nasjonale turistveger i Lofoten, langs Atlanterhav-svegen, i Geiranger/Trollstigen og i Ryfylke i perioden 2002-2005. Videre er det en prioritert oppgave å fullføre de nasjonale turistvegene i Har-danger og langs Kystriksvegen i Nordland. I 2001 er det arbeidet med å utvikle forprosjekter og kon-krete planer for fysiske tiltak. I handlingspro-grammet er det satt av til sammen 120 mill. kr til prosjektet nasjonale turistveger innenfor post 30 for perioden 2002-2005.

Det foreslås 25 mill. kr til nasjonale turistveger i 2002. Midlene foreslås benyttet til planlegging og oppstart av fysiske tiltak på de nye streknin-gene i St.meld. nr. 46, med hovedvekt på Ev 10 i Lofoten. Deler av midlene forutsettes også benyt-tet i arbeidet med å utvikle forprosjekter og gjen-nomføre forhåndsvurderinger av nye strekninger som forberedelse til Nasjonal transportplan 2006-2015.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger

Trafikantene betalte i alt 2 340 mill. kr i bompenger i 2000. Dette var 4,5 pst. mer enn året før. Inn-tektene fra bompengeringene i Oslo, Bergen og Trondheim stod for 47 pst. av de totale bompenge-inntektene. I 2000 ble 1 718 mill. kr stilt til rådigh-et fra bompengeselskapene til bygging av riksve-ger. Dette var en nedgang på 25 pst. fra 1999. Per 1. januar 2001 var det 37 bompengeprosjekter som enten var i drift eller vedtatt utbygd. 33 pro-sjekter er av Vegdirektoratet ventet å få kortere eller samme innkrevingsperiode som forutsatt da prosjektene ble vedtatt, mens 4 prosjekter er ven-

tet nedbetalt senere enn forutsatt. Disse prosjek-tene er Ev 39 Nordhordlandsbrua, rv 5 Fjær-land-Sogndal, rv 5 Fodnes-Mannhiller og rv 5 Naustdalstunnelen. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til flere av forutsetningene for disse vurde-ringene. Dette gjelder bl.a. rentenivået.

For 2001 er det anslått at om lag 1 800 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er 27 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Økningen skyldes i hovedsak at det legges opp til å ta igjen forsinket framdrift fra tidli-gere år på enkelte anlegg. I tillegg er det gitt tilla-telse til noen nye låneopptak i 2001, jf. bl.a. St.prp. nr. 30 (2000-2001) Om delvis bompengefinansiert utbygging av Ev 18 i Aust-Agder og St.prp. nr. 76 (2000-2001) Om ein del saker på Samferdselsde-partementets område. For 2002 forutsettes om lag 1 670 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselska-pene.

Annen finansiering i 2002 utgjør 19,5 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2002-2005. Oppfyltingsgraden er så vidt lav fordi mange bom-pengeprosjekter/-pakker ikke kan startes opp før etter 2002. Dette gjelder bl.a. prosjekter/pakker som først vil bli vedtatt etter behandlingen av bud-jettet for 2002.

Forskudd og refusjoner

Innbetalt forskudd medførte at Statens gjeld ved utgangen av 2000 var på 636 mill. kr. I 2001 ventes det innbetalt om lag 320 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert om lag 450 mill. kr. I 2002 er det ventet innbetalt 60 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 170 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2002 ventes følgelig å utgjøre om lag 410 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil Statens ordinære refusjonsforpliktelser per 1. januar 2002 utgjøre om lag 980 mill. kr.

I tillegg innebærer ordningen med betingede refusjoner, jf. St.prp. nr. 63 (1991-92), at Staten innenfor rammene for det enkelte fylke har pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere 510 mill. kr. I 2002 er det forutsatt refundert 25 mill. kr til rv 5 Fjærland-Sogndal.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000-2001), sluttet Stortinget seg til at det i forbindelse med de årlige budsjetter fastsettes en ramme som Samferdselsdepartementet får full-makt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. Det foreslås at fullmakten for 2002 videreføres på samme nivå som for 2001. Dette innebærer at departementet i 2002 kan inngå forskutteringsav-taler slik at samlet refusjonsansvar ikke overskri-

der 1 800 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. For 2002 kan det dermed inngås nye avtaler for inntil 600 mill. kr.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) ble det som en del av kompensasjonen for at enkelte næringer nå må betale full arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt, lagt opp til å bevilge om lag 600 mill. kr til vegformål over en seksårsperiode. 411 mill. kr skal etter planen bevilges i perioden 2002-2005, jf. St.meld. nr. 46. Det foreslås bevilget 102,9 mill. kr i 2002.

Midlene som bevilges over post 33, skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringslivet i de berørte områdene og fordeles i forhold til hvordan økningen i arbeidsgiveravgift slår ut for de enkelte fylker. Dette medfører at 78 pst. av midlene skal tildeles Nordland, Troms og Finnmark, hvorav 47 pst. til Nordland. Midlene kan brukes til investeringer, drift og vedlikehold både på riks- og fylkesvegnettet, med hovedvekt på investeringer og tyngre vedlikehold. Det kreves ikke fylkeskommunal egenandel ved bruk av midlene på fylkesveger. Fordeling av midlene på prosjekter og tiltak fastsettes i samråd med de berørte fylkeskommunene.

Fordeling av rammen for perioden 2002-2005 er nærmere vurdert i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet. I de fleste fylker vil midlene bli brukt til mindre tiltak. For større prosjekter eller tiltak vises det til nærmere omtale av prioriteringene innenfor det enkelte fylke i omtalen av investeringsprogrammet.

Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Det er opprettet en egen post for statens utgifter til riksvegferjedriften. Dette er gjort både ut fra den store politiske interessen knyttet til ferjespørsmål og ut fra størrelsen på disse utgiftene. Det foreslås en bevilgning på 1 050,3 mill. kr på post 72 i 2002. Dette er om lag det samme som for 2001. Ved behandlingen av statsbudsjettet 2001 forutsatte Stortinget at det skulle iverksettes forbedrede rabattordninger i riksvegferjedriften for 2001 og det ble avsatt 52,5 mill. kr til dette. De forbedringer i rabattordningene som ble innført i 2001, foreslås videreført i budsjettet for 2002.

I St.meld. nr. 46 har Regjeringen gitt uttrykk for at det er behov for å bedre ferjetilbudet med hensyn til frekvens og åpningstid for stamvegsamband og andre viktige regionale samband. Stam-

vegsambandene bør som et utgangspunkt ha minst halvtimesavganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig. Med hensyn til ferjefornyelsen vil distriktssamband med gamle ferjer bli prioritert. Stortinget ga ved behandlingen av Nasjonal transportplan uttrykk for at ferjetilbudet bør forbedres.

Statens utgifter til riksvegferjedrift har økt betydelig de senere årene. I 1998 utgjorde disse utgiftene om lag 650 mill. kr, mens det i 2001 vil bli brukt om lag 1 050 mill. kr. Skal tilbudet økes i samsvar med de signaler gitt i St.meld. nr. 46, vil kostnadene øke vesentlig utover dette. Bl.a. på bakgrunn av økningen i budsjettet for 2001 som er videreført i 2002, ser Regjeringen det som vanskelig å finne rom for vesentlig større bevilgning til ferjedrift i 2002.

Departementet har i samarbeid med Statens vegvesen gjort en vurdering av i hvilken grad det kan være mulig å effektivisere ferjedriften, og har kommet til at det er effektiviseringspotensiale i riksvegferjedriften, spesielt på noe lengre sikt. Ved å ta ut dette potensialet vil det kunne være rom for forbedringer i tilbudet, jf. nærmere omtale i det følgende.

I budsjettforslaget for 2002 har departementet lagt opp til å prioritere midler til ferjedrift på om lag samme nivå som i 2001. Det foreslås en nominell takstøkning på 5 pst. Gjennomsnittlig trafikkvekst er anslått til 1,6 pst. Rammen til ferjedriften er likevel stram. Det kan derfor bli aktuelt med mindre tilpasninger i ferjetilbudet. Hva det faktiske tilbudet vil bli, vil avhenge av vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene.

Som nevnt foran mener Samferdselsdepartementet at det er et potensiale for effektivisering av ferjedriften. Som et ledd i dette vil Vegdirektoratet i løpet av 2002 arbeide med å tilrettelegge for flerårige kjøpsavtaler innenfor riksvegferjedriften, slik at dette kan praktiseres fra 2003. Departementet mener at dette vil gi ferjeselskapene større incitament for effektivisering. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) er det redegjort for evalueringen fra Møreforskning om erfaringene fra de begrensede forsøkene med anbud i riksvegferjedriften. Bl.a. på bakgrunn av de positive erfaringer med prøveanbud, foreslår Vegdirektoratet at etaten gis anledning til å ta i bruk anbud som en av flere mulige avtaleformer. Samferdselsdepartementet vurderer nå innføring av generell adgang til bruk av anbud i ferjedriften. I denne forbindelse vurderes også tiltak for å styrke arbeidstakerkernet. Selv om spørsmålet om generell adgang til bruk av anbud ikke er avklart, kan forberedelsene starte i 2002 for videreføring av prø-

veanbud som utløper i 2003. Passasjersertifikatene er av betydning for størrelsen på bemanningen. Statens vegvesen vil kartlegge ferjenes sertifiseringsbehov i forhold til antall faktisk fraktete passasjerer med sikte på justering og differensiering av passasjersertifikatene.

Kapitalkostnadene i ferjedriften er store samtidig som det er behov for å fornye ferjemateriellet. Departementet vil i samarbeid med Vegdirektoratet vurdere tiltak som kan skape større incitament for å få bygget mer kostnadseffektive ferjer.

Som et tiltak for å redusere kostnader til riksvegferjedriften vil Vegdirektoratet vurdere om enkelte samband kan fristilles fra riksregulativet for ferjetakster eller nedlegges der utviklingen i vegstandard medfører at det finnes tilfredsstillende omkjøringsmuligheter.

Vegdirektoratet foreslår at sambandet Geiranger-Hellesylt i Møre og Romsdal skal fristilles fra riksregulativet for ferjetakster, og at sambandet skal drives på forretningsmessig basis. Sambandet er det eneste riksvegferjesambandet som bare holder åpent i sommersesongen. Ved opprettelsen av sambandet ble det forutsatt nedleggelse dersom det ble etablert omkjøringsmuligheter. Slike omkjøringsmuligheter eksisterer i dag, men er lange. Departementet legger også til grunn at sambandet er viktig for reiselivet i regionen, og at sambandet må opprettholdes som riksvegferjesamband. Med forbehold om fylkeskommunal behandling går Samferdselsdepartementet inn for at sambandet fristilles fra riksregulativet og drives på forretningsmessig basis og at takstmyndighet delegeres til Vegdirektoratet.

Departementet har satt i gang et arbeide med revisjon av riksregulativet for ferjetakster. Målet er å gjøre regulativet mer brukervennlig og muliggjøre effektivisering i ferjedriften. I den forbindelse vil storbrukerrabatter bli vurdert.

Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for regelverk og tilsyn med ferjedriften. Det enkelte rederi er likevel sikkerhetsansvarlig. Samferdselsdepartementet, som kjøper av ferjetjenester, forholder seg til pålegg og krav med betydning for sikkerheten ved slike kjøp.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom risikovurdering av alle innenriks ferjesamband i rutegående trafikk gjort beregninger som viser at seks riksvegferjesamband har for høy personrisiko fra 2002. Sambandene Seierstad-Ølhammeren i Nord-Trøndelag, Jektevik-Hodnanes i Hordaland og Kristiansund-Bremsnes i Møre og Romsdal vil tilfredsstillende kravene ved investeringer i eksisterende ferjer. Sambandet Måløy-Oldeide i Sogn og Fjordane ligger marginalt over kravet. Videre vil

sambandet Leirvåg-Sløvåg i Hordaland få omrokkert ferje etter avløsning av nybygg.

Sambandet Hjellesstad-Klokkevik i Hordaland er vurdert som det sambandet med størst risiko av disse seks. Risikonivået er så høyt at det ikke kan påregnes dispensasjon for fortsatt drift etter 1. januar 2002. Sambandet har omkjøringsmuligheter, og har meget lavt trafikkgrunnlag, gjennomsnittlig omtrent 35 kjøretøy per dag. Det er ikke mulig å oppgradere dagens ferje, og heller ikke mulig med omrokking. Sikkerhetskravet kan derfor bare oppnås ved nybygg, noe som vil medføre at dette vil bli et meget kostbart samband på grunn av store kapitalkostnader og små inntekter. Med bakgrunn i at forslaget for 2002 forutsetter effektiv ressursbruk, sambandet har svært lav trafikk og omkjøringsmulighet, foreslår Vegdirektoratet at sambandet legges ned. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette forslaget. Departementet vil imidlertid måtte forelegge saken for berørte kommuner og fylkeskommunen. Dagens ferje anløper de kommunale ferjekaiene Bjelkarøy og Lerøy.

Ved inngangen av 2002 har ferjeflåten en gjennomsnittsalder på om lag 20 år. I 2002 vil fire nybygg bli tilført riksvegferjedriften, hvorav ett til stamvegsambandet, Volda-Folkestad i Møre og Romsdal. For å tilfredsstille krav til trafikkavviklingen og sikkerhet, anser Samferdselsdepartementet det som nødvendig med et jevnt investeringsprogram. I den forbindelse arbeider Vegdirektoratet videre med klarlegging av forutsetningene for utprøving av en ferje av typen Ferry Cat 120. Katamaranens egnethet og valg av samband er for tiden til vurdering. Foruten undersøkelser omkring nødvendige tiltak på landsiden med simuleringer av trafikkavviklingen, er det utført ytterligere testkjøringer i skipsmodelltanken i Trondheim. Resultatene derfra viser at Ferry Cat 120 til tider vil kunne få problemer med å holde nødvendige ytelser i værutsatte samband.

For 2002 foreslås det at Samferdselsdepartementet kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån, slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kr. Summen inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivningskostnader. Fullmakten representerer et øvre tak for summen av nye garantier og gammelt ansvar. Fullmakten gir rom for å stille nye statsgarantier for anslagsvis 200 mill. kr i 2002. Det forutsettes at behovet for slike garantier innenfor rammen vurderes løpende. Garantiordningen er knyttet til nybygg, ombygg og kjøp av eksisterende ferjer.

Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Salgsinntekter m.m.	32 328	15 800	16 400
02	Diverse gebyrer	243 816	247 600	255 000
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 350		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	15 951		
18	Refusjon av sykepenger	35 761		
80	Refusjon av lønnsutgifter mv.	5 221		
	Sum kap. 4320	334 427	263 400	271 400

Post 01 Salgsinntekter m.m.

I denne posten inngår inntekter av salg av håndbøker, programvare, tjenester fra det sentrale motorvognsystemet m.m. Inntektene er forsiktig anslått, da usikkerheten knyttet til etterspørselen av disse tjenestene og produktene er stor. Det foreslås derfor at merinntektsfullmakten for denne posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

I posten inngår inntekter fra utstedelser av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennermerker, myndighetskontroller og fra lisenser for gods- og persontransportører innenfor EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske tekniske kontroller i henhold til EØS-avtalen og påskilingsgebyr.

Som følge av stor usikkerhet knyttet til inntektene av de gebyrbelagte tjenester, foreslås det at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Innføring av nye gebyrer

I forbindelse med Stortingets behandling av vegbudsjettet for 2000, jf. St.prp.nr. 1 (1999-2000), side 88, ble det vedtatt å innføre gebyrer for myndighetskontroller, dvs. teknisk kontroll av kjøretøy i kontrollhall. Ordningen omfattet ikke trafikkstasjonenes godkjenning av kjøretøy for transport av farlig gods på veg (ADR) og typegodkjenning av kjøretøy. Samferdselsdepartementet foreslår å utvide ordningen til også å gjelde disse to.

Myndighetskontroller av kjøretøy for transport av farlig gods (ADR)

Kjøretøy for transport av farlig gods på veg er i hovedsak kjøretøy med totalvekt over 7 500 kg. Gebyrene foreslås satt til kr 900,- for førstegangsgodkjenning som for tilsvarende kjøretøy innenfor nåværende ordning, kr 600,- for revisjonsgodkjenning og kr 450,- for etterkontroller. Det foreslås at gebyrene gjøres gjeldende fra 1. januar 2002.

Nasjonal typegodkjenning av kjøretøy

Samferdselsdepartementet foreslår at det innføres gebyr for nasjonale typegodkjenninger av kjøretøy, og at ordningen gjøres gjeldende fra 1. januar 2002.

Til dekning av Statens vegvesens kostnader foreslås at gebyret for hver biltype settes til:

- Kr 1 200 for typegodkjenning av kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kr 600 for etterkontroll
- Kr 1 800 for typegodkjenning av kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3 501 kg til og med 7 500 kg og kr 900 for etterkontroll.

Da inntektene knyttet til dette anses som forholdsvis lave, foreslås det at det for 2002 ikke gis noen økning i inntektskravet knyttet til denne gebyrileggelsen og at inntektene inngår i merinntektsfullmakten for kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer.

Andre saker

Effektivisering av Statens vegvesen

Effektiviserings- og omstillingsarbeidet i Statens vegvesen er bl.a. tidligere omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Hovedmålsetting med effektiviserings- og omstillingsarbeidet er å utføre etatens arbeidsoppgaver med riktig kvalitet og med mindre ressurser enn i dag. Med dette som utgangspunkt er det lagt opp til en produktivitetsforbedring på 15 pst. innen 1. januar 2004 med basisår 1999. Etaten følger opp effektiviserings- og omstillingsarbeidet med årlige delmål og statusrapporteringer.

For 2000 har Statens vegvesen anslått gevinsten av effektiviserings- og omstillingsarbeidet til om lag 220 mill. kr. Statens vegvesen forventer i 2001 en gevinst av effektiviserings- og omstillingsarbeidet som er like stor som gevinsten for 2000. Arbeidet med gevinstrealisering vil være et prioritert område også i 2002.

For forvaltnings- og myndighetsområdet er det i hovedsak reduserte kostnader til internadministrasjon samt spesialisering og samarbeid på tvers av fylkesgrenser som danner grunnlaget for gevinsten. For produksjonsvirksomheten fremkommer gevinsten bl.a. gjennom tilpassing av maskinpark og bygningsmasse samt bedre samordning og planlegging av anskaffelser.

Statens vegvesen har forutsatt at produktivtetsgevinsten skal beholdes i etaten, og at de innsparte midlene skal benyttes til bevaring av vegkapitalen og til trafikksikkerhetstiltak. Dette ble også lagt til grunn i St.meld. nr. 46 og følges opp i budsjettforslaget for 2002. Det vises for øvrig til omtale av omorganiseringen i Statens vegvesen i proposisjonens del I.

Forskning og utvikling

De utfordringene Statens vegvesen står overfor, setter betydelige krav til etatens forsknings- og utviklingsarbeid. I perioden 2002-2005 vil trafikksikkerhetsarbeidet bli prioritert. Det er viktig med økt kunnskap både om vegtekniske forhold og menneskelige faktorer som har innvirkning der de alvorligste ulykkene skjer.

Transportforholdene i byområdene vil bli viet spesiell oppmerksomhet. Utfordringene er å finne de mer effektive og sikre måter å avvikle en blanded trafikk på, samtidig som de miljømessige virkningene av trafikken begrenses. Kollektivtransport, næringslivstransporter og tilrettelegging for sykkeltransport er viktige stikkord.

Krav til gjenbruk av materialer til vegbyggingformål øker. Det gjelder å finne anvendelser både av tungt bygningsavfall, annet avfall og eksisterende vegbygningsmaterialer. Etaten er i dette arbeidet avhengig av et nært samarbeid både med byggebransjen og næringslivet for øvrig, samtidig som egen produksjonsvirksomhet spiller en nøkkelrolle. Gjenbruk henger nøye sammen med effektive metoder for vedlikehold der både effekten av tiltak og tiltak for å bevare eksisterende veg- og brukapital er viktige.

Utviklingen av informasjons- og teknologisystemer (ITS) både i og utenfor etaten øker etter spørnelsen etter data med høy kvalitet. Innsamling, kvalitetssikring og utnyttelse av data gir etaten store utfordringer. Riktig anvendelse av ITS kan gi betydelig framkommelighetsgevinster på et belastet vegnett og kan bidra til at næringslivet kan øke effektiviteten. Bruken av slike systemer har imidlertid også en sikkerhetsmessig side som må vurderes nøye.

Internasjonal deltagelse i relevante prosjekter innen EU's rammeprogrammer, CEN, PIARC og OECD er viktig for å være oppdatert på hva som skjer i Europa og resten av verden og for å kunne bringe denne kunnskapen til Norge og anvende den nasjonalt. Innen Norden er felles utfordringer innenfor vinterdrift et fagområde der et samarbeid kan gi gevinster både økonomisk og sikkerhetsmessig.

Nye vegnormaler

Vegdirektoratet har revidert gjeldende normaler for utbyggingsstandard på stamveger. Videre er gjeldende normaler for planlegging, bygging, utrustning, drift og vedlikehold av vegtunneler revidert.

Det er ventet at de nye normalene vil tre i kraft fra 1. januar 2002. Normalene gjelder i utgangspunktet for nye prosjekter. Dersom det foreligger vedtatt plan for prosjektet, må det vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle om de nye normalene skal legges til grunn (evt. om planene skal revideres). Denne vurderingen vil bli foretatt i samarbeid mellom Statens vegvesen og planmyndigheten, basert på en avveining mellom hensynet til trafikksikkerhet og trafikkavvikling og bl.a. arealmessige konsekvenser og forutsetninger om finansiering og framdrift i St.meld. nr. 46.

Stamvegstandard

Bakgrunnen for revisjonen er St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007,

og Stortingets behandling av denne, hvor det er uttrykt ønske om større fleksibilitet i standarden samtidig som behovet for helhetlig planlegging av rutene ble påpekt. Standarden revideres også ut fra ny kunnskap og erfaring. Visjonen om ingen drepte eller livsvarig skadde, som Regjeringen og Stortinget har lagt til grunn for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet innen vegsektoren, er en viktig premiss for de nye standardkravene. Noen viktige endringer er:

- Endrede linjeføringskrav.
- Frihet til å fravike linjeføringskravene innenfor visse rammer.
- Bedre tilpasning til omgivelsene i tettbygd strøk.
- Det innføres en smal firefelts veg med 20 m bredde til bruk i trafikkintervallet 10 000 – 20 000 kjøretøy per døgn (ÅDT), jf. kap. 10.4 i St.meld. nr. 46. I gjeldende normaler legges det til grunn bygging av tofelts veg med forbikjøringsfelt (13 m) ved ÅDT 10 000 – 15 000 kjøretøy og firefelts veg (29 m) ved ÅDT høyere enn 15 000 kjøretøy.
- Det åpnes for bruk av rundkjøring, bl.a. som alternativ til planskilt kryss i typiske knutepunkt og som midlertidig løsning ved etappevis utbygging.
- Økt vekt på mykere utforming av grøfter og sideterreng.

Forslaget har vært gjennom omfattende høringer både internt i Statens vegvesen og eksternt. Det er gjennomført en konsekvensvurdering, og Vegdirektoratet har vurdert endringene til å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Smal firefelts veg er vurdert spesielt. Om lag 500 km av stamvegnettet er beregnet å ligge innenfor trafikkintervallet for smal firefelts veg. Økt bruk av firefelts veg vil bidra vesentlig til å redusere de alvorligste møteulykkene og også bedre framkommeligheten og redusere næringslivets transportkostnader.

Å bygge en veg med 20 m bredde i stedet for 13 m kan føre til merkostnader på 20-50 pst. Det kan imidlertid også være tilfeller der de nye normalene ikke fører til merkostnader, f.eks. ved at tofelts motorveg og planskilte kryss erstattes med smal firefelts veg og rundkjøringer.

Det er besluttet å gjennomføre forsøk med rekkverk mellom kjøreretningene på to- og trefeltsveger, jf. kap. 10.4 i St.meld. nr. 46. Statens vegvesen vil etablere fem til åtte prøveprosjekt i løpet av de nærmeste fire årene. Visjonen om ingen drepte eller livsvarig skadde er en viktig drivkraft bak dette arbeidet. Slike løsninger inngår ikke i gjeldende vegnormaler, og innføring av dette som

standarder vil bli vurdert ut fra erfaringene. Løsningene er etter hvert mye brukt bl.a. i Sverige, der erfaringene er gode.

Vegtunneler

Ved revisjonen av normalene for vegtunneler er det lagt stor vekt på miljøet i og utenfor tunneler, hensynet til omgivelsene og sikkerhetsmessige forhold. Videre er normalen oppdatert ut fra ny kunnskap og erfaring.

For alle typer vegtunneler legges det opp til at det skal bygges to tunneløp med envegsrettet trafikk når ÅDT overstiger 10 000 kjøretøy. Dette er i tråd med de nye kravene til stamvegstandard der det også forutsettes overgang fra to til fire felt når ÅDT overstiger 10 000 kjøretøy. I gjeldende normaler er grensen for å gå over til to separate løp 5 000 kjøretøy per døgn for undersjøiske tunneler og 15 000 kjøretøy per døgn for andre typer tunneler. Bakgrunnen for at en i de nye retningslinjene aksepterer høyere trafikkmengde i undersjøiske tunneler med ett løp, er basert på en utredning utført av SINTEF. Besparelser i transportkostnader og redusert ulykkesrisiko synes på langt nær å være stor nok til å forsvare ekstrakostnadene til bygging og drift av to løp.

De nye normalene vil føre til økte kostnader på om lag 80 pst. for tunneler i trafikkintervallet 10 000 – 15 000 kjøretøy per døgn. For undersjøiske tunneler vil normalene føre til tilsvarende kostnadsreduksjon i trafikkintervallet 5 000 – 10 000 kjøretøy per døgn. For lavtrafikkerte tunneler, med ÅDT under 2 500 kjøretøy, legges det opp til å installere mer omfattende sikkerhetsutstyr enn etter gjeldende krav. Videre skal det legges bedre til rette for evakuering av tunnelen. For disse tunnelene vil kostnadene øke med om lag 10 pst.

For tunneler med lengde over 12,5 km legger de nye normalene opp til en spesiell vurdering i hvert enkelt tilfelle. Videre legges det opp til at standardvalget for slike tunneler skal godkjennes av Vegdirektoratet.

Endrede fartsgrenser

Vegdirektoratet har utarbeidet nye kriterier for fartsgrenser utenom tettbygd strøk og startet arbeidet med slike kriterier innenfor tettbygd strøk, jf. omtalen av fartsgrenser i St.meld. 46. De nye fartsgrensekriteriene tilsier at om lag 7 pst. av riksvegnettet utenom tettbygd strøk vil få endrede fartsgrenser. Mesteparten av endringene vil skje høsten 2001. På strekninger med mange og alvor-

lige ulykker (høy skadegradstetthet) vil fartsgrensene bli satt ned fra 80 km/t til 70 og fra 90 km/t til 80.

I handlingsprogrammene er det beregnet at nedsettelsen av fartsgrensene vil kunne gi en samlet reduksjon i antall skadde og drepte på 92 personer. Vegdirektoratet regner med at antallet årlig drepte vil bli redusert med 10-15. Dersom antallet politikontroller også økes, vil ulykkesreduksjonen bli betydelig større. Innføringen av nye fartsgrensekriterier med nedsatte fartsgrenser på deler av vegnettet vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt da sparte ulykkeskostnader overstiger økningen i transportkostnadene.

En prøveordning med 100 km/t på de sikreste flerfelts motorvegstrekingene klasse A ble innført sommeren 2001 i Akershus på to strekninger av Ev 6. Prøveordningen vil bli evaluert. Nye strekninger i Akershus, Buskerud og Vestfold vil bli vurdert i forhold til krav Vegdirektoratet har satt til trafikksikkerhet på disse motorvegstrekingene.

Alternativ bruk av ferjetilskudd m.m.

Bakgrunn

Et flertall i samferdselskomitéen ba i komitéinnstillingen om Nasjonal transportplan 2002-2011 Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget i statsbudsjettet for 2002 med en nærmere vurdering som drøfter ulike muligheter for å benytte innsparte midler ved kommunesammenslåing, differensiert arbeidsgiveravgift og alternativ bruk av ferjetilskudd for å få realisert flere samferdselsprosjekter, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) sidene 82 og 83.

Kommunesammenslåing

Fra 2001 er det innført et såkalt «inndelingstilskudd» for kommuner som slår seg sammen, jf. St.prp. nr. 62 (1999-2000) Om kommuneøkonomien for 2001. Tilskuddet betyr at kommuner som slår seg sammen, skal få beholde basistilskuddet (og eventuelt regionaltilskuddet dersom kommunen(e) kvalifiserer til det) gjennom inntektssystemet i ti år etter sammenslåingstidspunktet. Denne ordningen innebærer at kommuner som slår seg sammen ikke skal få reduserte statlige rammeoverføringer som følge av sammenslåingen. For å gi kommunene en forutsigbarhet med hensyn til sin fremtidige økonomi har også Stortinget vedtatt å lovfeste inndelingstilskuddet, jf. Innst. O. nr. 86 (2000-2001) Om lov om

fastsetjing og endring av kommune- og fylkesgrenser (inndelingslova).

Ovenstående innebærer at staten ikke sparer penger på at kommuner slår seg sammen. En sammenslåing vil gi kommunene muligheter for å hente ut økonomiske gevinster gjennom stor-driftsfordeler, effektivisering og kostnadsreduksjoner. Å hente ut slike gevinster vil kreve god styring av selve sammenslåingsprosessen og en vilje til å ta ut effektiviseringspotensialet etter sammenslåingen. Denne gevinsten tilfaller imidlertid den nye storkommunen, og det vil være opp til den selv å avgjøre hvordan disse midlene skal brukes til beste for sine innbyggere.

Bruk av differensiert arbeidsgiveravgift for å finansiere vegutbygging

Det er flere årsaker til at departementet vil frarå en øremerking av arbeidsgiveravgiften. Differensieringen av arbeidsgiveravgiften er et kostnads-effektivt distriktpolitisk virkemiddel i og med at nedsatt avgift gjør det mer attraktivt å arbeide og å bo i distriktene. Differensieringen av denne avgiften er en form for direkte virkemiddelbruk som er mer effektiv enn andre mer indirekte virkemidler, som f.eks. finansiering av vegprosjekter. Dersom arbeidsgiveravgiften skal økes i deler av de sonene som nå har redusert sats, for å finansiere spesielle lokale vegprosjekter eller lignende, snakker man om mindre direkte virkemiddelbruk. Alt i alt vil derfor den foreslåtte satsøkning og øremerking svekke arbeidsgiveravgiften som distriktpolitisk virkemiddel.

Hvis en kommune skulle tillates en øremerking av arbeidsgiveravgiften, må man forvente at også andre kommuner vil komme med tilsvarende krav. I tillegg vil det åpne for forskjellsbehandling av kommuner avhengig av hvilken sone som de i utgangspunktet var plassert i. Kommuner som i utgangspunktet er plassert i sone 1 vil f.eks. ikke få en slik mulighet til å få finansiert ulike ønskede prosjekter.

Regjeringen ser det som helt sentralt at fordeling av ressurser til vegbygging og andre prosjekter av samfunnsøkonomisk betydning, skjer etter en samlet vurdering der de beste prosjektene prioriteres. Et system med øremerking av skatteinntekter for spesielle prosjekter vil bryte med et slikt prinsipp og dermed gi lavere avkastning av de begrensede midler som er til rådighet. Et system der f.eks. vegprosjekter dels finansieres gjennom prioriterte tildelinger fra bevilgende myndigheter og dels via øremerking av f.eks. arbeidsgi-

veravgiften, vil gi et uoversiktlig og komplisert system.

Regjeringen vil på denne bakgrunn frarå øremerking av arbeidsgiveravgiften til spesielle formål, som f.eks. vegbygging.

Alternativ bruk av ferjetilskudd

Det har vært stilt spørsmål ved om statlig ferjetilskudd skal kunne øremerkes til hel eller delvis dekning av investeringskostnadene ved et ferjeavløsningsprosjekt. Det ble i St.meld. nr. 46 lagt opp til å videreføre nåværende opplegg for prioritering basert på samfunnsøkonomiske analyser der bl.a. størrelsen på drifts- og vedlikeholdskostnader, herunder utgifter til ferjedriften, inngår som ett av flere elementer som har betydning for prioritering mellom investeringsprosjekt. Dette innebærer at ferjetilskudd ikke skal kunne brukes til å dekke investeringskostnaden ved ferjeavløsningsprosjekt, jf. St.meld. nr. 46, side 128.

Samferdselsdepartementet har engasjert ECON til å utføre en utredning for å vurdere hvordan sparte ferjesubsidier bør håndteres ved ferjeavløsningsprosjekter og om dagens opplegg for analyser av slike prosjekter er tilfredsstillende. Målet har vært å få en ekstern og uavhengig vurdering i saken.

ECONs vurderinger

Riksvegferjene mottar årlig betydelige driftstilskudd fra staten. Fordi den delen av ferjekostnadene som finansieres av staten – og andre kostnader ved ferjedriften – frigjøres dersom ferja erstattes av ei bru eller en tunnel, bør de sparte ferjekostnadene godskrives bru- eller tunnelprosjektet når man vurderer lønnsomheten i dette. Når Statens vegvesen beregner kostnadene ved et ferjeavløsningsprosjekt, blir derfor det sparte ferjetilskuddet trukket fra kostnadene ved prosjektet. Ferjeavløsningsprosjektet fremstår derfor som rimeligere – og det samfunnsøkonomiske overskuddet høyere – enn i et tilsvarende prosjekt uten ferjeavløsning. Hvis brua eller tunnelen likevel ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, gir ikke de sparte ferjekostnadene noen ekstra grunn til å prioritere dette prosjektet fremfor andre prosjekter. Ønsker man likevel å prioritere prosjektet, må det begrunnes på annen måte. Et ønske om å tilgodese den aktuelle regionen eller befolkningsgruppen spesielt, kan være en slik grunn.

Samferdselsdepartementets vurdering

Statens bevilgninger bør generelt brukes til de formål som til enhver tid har høyest prioritet. Det er derfor helt vesentlig at prioritering av midler til prosjekt blir basert på reelle politiske vurderinger innen de rammer som til enhver tid står til rådighet i budsjettene. For å bidra til dette må det gjennomføres samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger for alle større vegprosjekt. Dersom en ønsker en annen rangering enn det lønnsomhetsvurderinger skulle tilsi, må andre hensyn enn lønnsomhetsbetraktninger legges til grunn. Til grunn for langtidsplaner og budsjetter ligger lønnsomhetsberegninger og politiske vurderinger.

Dersom et prosjekt har tilstrekkelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller tillegges vekt av andre hensyn, bør finansieringen skje ved at prosjektet prioriteres innenfor de ordinære rammene og kommer til utførelse når det har nådd opp i prioriteringene. Det er videre viktig at prosjekter blir prioritert etter hvor lønnsomme de er for samfunnet, ikke etter hvor velegnet de er ved en finansieringsløsning som ikke gir incitament til samfunnsøkonomisk riktig prioritering.

Øremerking av midler er generelt sett uheldig da de låser bruken av midlene til ett bestemt formål. En kan ikke øremerke midler til et prosjekt uten at dette påvirker tildeling av midler til andre prosjekt. Dersom midler øremerkes et bestemt prosjekt, vil dette derfor innebære at prosjektet sniker i køen i forhold til prosjekt som er prioritert høyere. Også prosjekter i distriktene vil kunne bli skjøvet til side ved en slik praksis. Resultatet er at handlefriheten i budsjettet reduseres.

Når staten bevilger midler til drift av et ferjesamband, innebærer det (gitt at ikke andre hensyn enn lønnsomhetsbetraktninger legges til grunn) at staten anser det som lønnsomt å bruke penger på sambandet. Hvis staten i stedet velger å bruke midler til å finansiere et ferjeavløsningsprosjekt til erstatning for ferja, vil dette tilsi at ferjeavløsningen oppfattes som minst like lønnsom som ferjesambandet. I motsatt fall vil jo samfunnet få mer igjen for midlene en har til rådighet ved å bruke penger til å fortsette driften av ferja.

For de fleste ferjesamband er det ikke noen reell mulighet utelukkende å legge ned ferja. Dersom samband skal legges ned, er fast vegsamband vanligvis eneste realistiske alternativ til ferjedriften. Dette innebærer imidlertid ikke at en lokalt «eier» ferjetilskuddet. Lokale myndigheter har ingen forrang til statlige midler, selv om midlene på et bestemt tidspunkt kanaliseres til et

bestemt lokalt område. Ferjesambandet er tilført midler i konkurranse med andre prosjekter og tiltak.

I og med at ferjemateriell i praksis kan rokeres nokså fritt innen riksvegsamband har en funnet det riktig i Statens vegvesens analysemetode å legge til grunn gjennomsnittskostnader for den enkelte ferjetype/størrelse. Dette bidrar til at lønnsomhetsvurderingen av et ferjeavløsningsprosjekt ikke gjøres avhengig av hvordan ferjemateriell er disponert på det aktuelle tidspunktet. Det blir således i lønnsomhetsberegningene ikke tatt utgangspunkt i de faktiske kostnadene i det aktuelle sambandet som vil være helt avhengig av hvilket ferjemateriell som trafikkerer på det tidspunktet.

Sparte ferjekostnader i et ferjeavløsningsprosjekt blir tatt hensyn til i den samfunnsøkonomiske analysen. Både den delen av ferjekostnadene som finansieres av staten og den delen som betales av passasjerene trekkes fra kostnadene ved ferjeavløsningsprosjektet når den samfunnsøkonomiske lønnsomheten beregnes.

Et ferjeavløsningsprosjekt vil spare trafikanter for tid og gi dem større fleksibilitet ved at de slipper å være avhengig av ei ferje. Videre vil prosjektet spare staten for eventuelle årlige tilskudd til vedkommende ferjesamband. Gevinstene frigis bare dersom prosjektet blir realisert. Ved sammenlikning med andre prosjekter, medfører dette at prosjektet kommer styrket ut. På den annen side påfører et ferjeavløsningsprosjekt staten økte årlige utgifter til drift og vedlikehold av det nye veganlegget. Disse utgiftene må trekkes fra ved beregning av spart tilskudd. Dette fradraget kan bli betydelig.

Netto innsparing i driftsutgifter som eventuelt måtte følge av investering i et ferjeavløsningspro-

sjekt, vil i utgangspunktet gi en økt budsjettmessig handlefrihet fremover. Denne handlefriheten må til enhver tid anvendes til å prioritere de tiltak det er størst behov for.

Samferdselsdepartementet vil avslutningsvis vise til at dagens ordning med lokal forskottering åpner for at en fra lokalt hold kan forskottere midler til bygging av et ferjeavløsningsprosjekt som senere refunderes fra staten over kap. 1320, post 30. Forskottering må vurderes i hvert enkelt tilfelle iht. gjeldende retningslinjer og ut fra behovet for å innfri øvrige forpliktelser. I henhold til retningslinjene skal kun prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan tillates forsert ved en forskottering. Videre kreves det fylkeskommunal prioritering.

Samferdselsdepartementet har i det videre gitt eksempel på hvordan innspart ferjetilskudd gjennom lokal forskottering kan legges til grunn for finansieringsopplegget for ferjeavløsningsprosjektene HIDRA, FINNFAST, Ryaforbindelsen og Bjarkøyforbindelsen. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er stor usikkerhet knyttet til prosjektene og beregningene og at departementet ikke har vurdert realitetene i prosjektene.

a) HIDRA, Vest-Agder

Prosjektet omfatter planer for undersjøisk kryssing mellom fastlandet og øya Hydra i Flekkefjord kommune. Prosjektet vil erstatte dagens ferjesamband. Total veglengde vil bli om lag 3,6 km der størstedelen av vegen vil gå i tunnel. Aktuell tunneltrasé er innarbeidet i kommunedelplan for området. Det foreligger ikke vedtatt reguleringsplan. Det er lagt opp til at prosjektet skal delvis finansieres ved bompenger.

(i mill. kr)

Kostnadsoverslag	220
Bompengelån ved trafikkåpning som kan nedbetales over 15 år	58
Låneopptak ved trafikkåpning som kan finansieres av den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet over 15 år	62
Behov for statlig bevilgning utover det innsparte ferjetilskuddet	100
Samlet statlig bidrag	162

Fra lokalt hold vil en kunne forskottere nåverdien av netto fremtidige innsparte ferjetilskudd – tilsvarende 62 mill. kr – i form av låneopptak til bygging av den nye vegen. Dette forutsetter at

staten hvert år i en 15 års periode refunderer den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet, dvs. 7,1 mill. kr årlig. I tillegg må staten bidra med 100 mill. kr til prosjektet.

b) FINNFAST, Rogaland

Alternativ 1 innebærer undersjøisk tunnel mellom Rennesøy og Finnøy. Tunnelens lengde er om lag 5,5 km, og er forutsatt å skulle ha to felt. Alternativ 2 tilsvarer alternativ 1, men i tillegg en 1,3 km lang tunnelarm som er planlagt som enfelts tunnel

med møteplasser. Total veglengde er 6,9 km, i hovedsak i tunnel. Det foreligger transportplan som fylkesdelplan etter plan- og bygningsloven og konsekvensutredning. Det foreligger ikke vedtatt reguleringsplan. Det er lagt opp til at prosjektet skal delvis finansieres ved bompenger.

	(i mill. kr)
Kostnadsoverslag	415
Bompengelån ved trafikkåpning som kan nedbetales over 15 år	180
Låneopptak ved trafikkåpning som kan finansieres av den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet over 15 år	118
Behov for statlig bevilgning utover det innsparte ferjetilskuddet	117
Samlet statlig bidrag	235

Fra lokalt hold vil en kunne forskottere nåverdien av netto fremtidige innsparte ferjetilskudd – tilsvarende 118 mill. kr – i form av låneopptak til bygging av den nye vegen. Dette forutsetter at staten hvert år i en 15 års periode refunderer den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet, dvs. 13,5 mill. kr årlig. I tillegg må staten bidra med 117 mill. kr til prosjektet.

c) Ryaforbindelsen, Troms

Prosjektets totale veglengde er 3,5 km, mesteparten i tunnel. Ryaforbindelsen er et ferjeavløsningsprosjekt som vil binde sammen Malangshalvøya med Kvaløya i en undersjøisk tunnel. Prosjektet ligger i Tromsø kommune, men vil ha stor betydning for Balsfjord kommune. Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan igangsettes i høst.

	(i mill. kr)
Kostnadsoverslag	165
Bompengelån ved trafikkåpning som kan nedbetales over 15 år	53
Låneopptak ved trafikkåpning som kan finansieres av den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet over 15 år	30
Behov for statlig bevilgning utover det innsparte ferjetilskuddet	82
Samlet statlig bidrag	112

Fra lokalt hold vil en kunne forskottere nåverdien av netto fremtidige innsparte ferjetilskudd – tilsvarende 30 mill. kr – i form av låneopptak til bygging av den nye vegen. Dette forutsetter at staten hvert år i en 15 års periode refunderer den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet, dvs. 3,4 mill. kr årlig. I tillegg må staten bidra med 82 mill. kr til prosjektet.

d) Bjarkøyforbindelsen, Troms

Bjarkøy kommune er en øykommune. Hovedtyngden av befolkningen er bosatt på øyene Grytøy, Sandsøy og Bjarkøy. Kommunikasjonen mellom øyene skjer med ferjer og hurtigbåt. Det utredes nå flere løsninger for fast forbindelse mellom øyene.

	(i mill. kr)
Kostnadsoverslag	250 – 500
Bompengelån ved trafikkåpning som kan nedbetales over 15 år	13 – 17
Låneopptak ved trafikkåpning som kan finansieres av den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet over 15 år	35
Behov for statlig bevilgning utover det innsparte ferjetilskuddet	200 – 450
Samlet statlig bidrag	235 – 485

Fra lokalt hold vil en kunne forskottere nåverdien av netto fremtidige innsparte ferjetilskudd – tilsvarende 35 mill. kr – i form av låneopptak til bygging av den nye vegen. Dette forutsetter at staten hvert år i en 15 års periode refunderer den årlige netto besparelsen i ferjetilskuddet, dvs. 4 mill. kr årlig. I tillegg må staten bidra med i størrelsesorden 200 – 450 mill. kr til prosjektet avhengig av hvilken løsning som velges.

Av eksemplene fremgår at selv med lokal forskottering av statens andel av ferjekostnadene, vil det være behov for betydelige statlige midler i tillegg for at prosjektene skal kunne realiseres. Under alle omstendigheter må alle statlige midler prioriteres på vanlig måte innenfor fylkesfordelt investeringsramme.

Vintertjenesten på rv 7 over Hardangervidda og på rv 50 mellom Hol og Aurland

I de senere år har rv 7 over Hardangervidda blitt holdt åpen store deler av vinteren. Samtidig er Hardangervidda det største villreinområdet i Norge. Villreinbestanden på Hardangervidda utgjør om lag 30 pst. av den totale norske bestanden av villrein.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet høsten 2000 ble det besluttet å holde rv 7 over Hardangervidda åpen vinteren 2000-2001. Stortinget forutsatte at Samferdselsdepartementet la fram en grundig dokumentasjon av sikkerhetsmessige forhold og trafikk tall før eventuelle forslag om videre vinteråpning av denne strekningen ble fremmet.

Videre besluttet Stortinget at rv 50 mellom Hol og Aurland burde holdes dagåpen, som en prøveordning, vinteren 2000-2001. Dette med bakgrunn i den usikkerheten knyttet til hvilket vegvalg trafikantene ville gjøre etter åpningen av Lærdalstunnelen.

Reisemønster og sikkerhetsmessige forhold

Det var forventet at reisemønsteret mellom Østlandet og Vestlandet ville endre seg da tunnelen mellom Aurland og Lærdal åpnet høsten 2000. Bl.a. var det forventet at Ev 16 Filefjell ville få økt trafikk. Vegdirektoratets kartlegging av trafikkmengder og transportmønster over fjellet vinteren 2001 viser at trafikkmønsteret over de fem fjellovergange mellom Østlandet og Vestlandet er endret etter at tunnelen åpnet. Bl.a. er betydelig trafikk flyttet fra rv 50 Hol-Aurland, i hovedsak til rv 52 Hemsedal, men også til dels til Ev 16 Filefjell. Også for rv 7 Hardangervidda har trafikken økt noe fra vinteren 2000 til 2001. Vinteren 2001 var det i overkant av 15 pst. av den totale trafikken på de fem fjellovergange som gikk på rv 7 Hardangervidda. Rv 50 Hol-Aurland er den fjellovergangen som i dag er minst benyttet.

I følge Vegdirektoratet er trafiksikkerheten på høyfjellstrekningen av rv 7 Hardangervidda om lag som de andre høyfjellsvegene i Sør-Norge. Med det opplegget vegvesenet har for vintertjenester betraktes den sikkerhetsmessige siden ved kjøring på rv 7 over Hardangervidda under dårlige værforhold som akseptabel.

Regional betydning av rv 7 og rv 50

En vinterstenging av rv 7 Hardangervidda vil gi økte transportkostnader for de som benytter denne strekningen. Dette gjelder særlig næringsliv og befolkning i Indre Hardanger og Øvre Hallingdal. En stor del av markedene for bedriftene i Indre Hardanger er rettet mot Østlandet. Disse bedriftene vil få redusert lønnsomhet ved vinterstengt rv 7. Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at de bedriftsøkonomiske transportkostnadene vil øke med totalt 2,2 mill. kr pr år for næringslivet i Eidfjord, Ullensvang, Ulvik, Granvin og Kvam. I tillegg er turistnæringen viktig for Indre Hardanger, særlig om våren og sommeren.

For turistnæringen er stengt veg i siste del av april og i mai et problem.

Også for øvre Hallingdal er turistnæringen viktig, med stor aktivitet om vinteren. Turistnæringen i Øvre Hallingdal baserer seg mye på vestlandsmarkedet, med i gjennomsnitt om lag 200 turister pr dag over fjellet fra Vestlandet. Selv om de fleste turistene kommer med tog, er rv 7 Hardangervidda den korteste vegstrekningen mellom f.eks. Bergen og Geilo. Med vinterstengt rv 7 over Hardangervidda vil en del av turistene velge andre reisemål enn Øvre Hallingdal eller reise sjeldnere. Basert på TØIs beregninger av vestlandsmarkedets andel av vintermarkedet, kan det anslås at stengt rv 7 vil redusere den reiseskapte omsetningen i Hol kommune med 4-10 pst.

Vinterstenging av rv 50 Hol-Aurland, med åpen rv 7 Hardangervidda, vil ikke gi tilsvarende effekter for kommunene i Øvre Hallingdal som stenging av rv 7 Hardangervidda. For det første er turismen mer beskjeden langs rv 50 Hol-Aurland. Dessuten er den i langt mindre grad knyttet til vestlandsmarkedet.

Samfunnsøkonomiske beregninger

Vinterstengt rv 7 Hardangervidda vil i følge beregninger foretatt av Vegdirektoratet gi et samfunnsøkonomisk tap. De samfunnsøkonomiske beregningene tilsier derfor at rv 7 Hardangervidda bør holdes åpen. Det er imidlertid knyttet betydelig usikkerhet til denne typen beregninger. Videre har Vegdirektoratet beregnet at vinterstenging av rv 50 Hol-Aurland vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Villreinbestanden på Hardangervidda

Over 90 pst. av bestanden av europeisk villrein lever i Norge. Bestanden på Hardangervidda utgjør om lag 30 pst. av den totale norske villreinbestanden. Norge har et spesielt internasjonalt ansvar for å bevare denne arten, jf. bl.a. FN-konvensjonen om biologisk mangfold.

Direktoratet for Naturforvaltning (DN) mener villreinen i Norge generelt er sterkt presset av inngrep og ferdsel. DN mener at dersom dagens utvikling får fortsette er det realistisk å forvente tap av villreinbestander innen få ti-år.

Hardangervidda er i følge DN det eneste området i Norge hvor villrein fortsatt kan ha mulighet til å utnytte de opprinnelige vekslingene mellom vinter- og sommerbeite, kalvingsområder mv. Villreinbestanden på Hardangervidda er i dag begrenset av vegene over Haukeli i sør (Ev 134,

rv 37 og rv 362) og mot nord av rv 7 og Bergensbanen. Undersøkelser foretatt av Norsk institutt for naturforskning viser at det har vært en betydelig endring av reinens bruk av Hardangervidda de siste 10-20 årene, og da særlig områdene langs og nord for rv 7.

Tidligere var Hardangervidda en del av et større sammenhengende funksjonsområde for villrein, som i tillegg omfattet både Setesdalheiene og Nordfjella. Området mellom rv 7 og Bergensbanen, som tidligere var et viktig utvekslingsområde, ligger i dag nærmest ubenyttet av villreinen. DN mener derfor hovedutfordringen i forvaltningen av villreinbestanden på Hardangervidda ligger i å opprettholde størrelsen på området villreinen benytter, samt å oppnå gjenopptak av utveksling av dyr nord-sør innen området og mot Setesdal/Ryfylkene og mot Nordfjella. Dette anser DN for å være de mest sentrale oppfølginger av Norges internasjonale ansvar for å ivareta villreinen som art og artens leveområde etter konvensjonen om biologisk mangfold.

DN legger til grunn at det er dokumentert at rv 7 over Hardangervidda, og særlig vinterdriften av denne, hindrer villreinstammen i å ha en god bruk av vidda på tvers av rv 7. DN mener rv 7 utgjør en barriere som i tillegg til å redusere reinens bruk av fjellet vestover fra Finse også hindrer en god utveksling av villrein mellom Nordfjella og Hardangervidda. DN mener derfor dette tilsier at vinterdriften av rv 7 over Hardangervidda ikke bør videreføres.

Samferdselsdepartementets vurderinger

Den kvantifiserbare samfunnsøkonomiske nytten av å holde rv 7 over Hardangervidda åpen er usikker og trolig relativt begrenset. Likevel vil en vinterstenging av rv 7 kunne få negative konsekvenser for næringsliv og turisme, og dermed arbeidsplasser og bosetting i Indre Hardanger og Øvre Hallingdal.

Det er summen av framtidige inngrep og aktivitet som vil være avgjørende for villreinstammens utvikling. Villreinen på Hardangervidda vil i tillegg til forstyrrelsene fra rv 7, også oppleve stress av andre inngrep og forstyrrelser på Hardangervidda som hytter, fotturister, andre veger mv.

Videre tolker Samferdselsdepartementet DN dithen at det ikke er bortfall av beitearealer og trekkmuligheter i seg selv som utgjør grunnlaget for at DN anbefaler at vinterbrøytingen av rv 7 opphører, men at en vinterdrift vil føre til at Hardangervidda ikke blir videreført som det eneste

store gjenværende funksjonsområdet for villrein i Nord-Europa. Dette kan etter Samferdselsdepartementets vurdering bidra til en viss uklarhet i begrunnelsen for vinterstenging. Det er derfor nødvendig å framskaffe økt kunnskap om sammenhengen mellom villreinens levekår og framtidig vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda. Vegdirektoratet vil derfor videreføre samarbeidet med DN om rv 7 sin påvirkning på villreinen.

Med bakgrunn i ovennevnte og de negative regionale konsekvensene av å vinterstenge rv 7 over Hardangervidda foreslår Samferdselsdepartementet at rv 7 over Hardangervidda fortsatt vinterbrøytes. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng understreke at rv 7 ikke er å betrakte som en helårsveg. Stenging av vegen i kortere eller lengre tidsrom om vinteren kan derfor måtte påregnes dersom værforhold eller hensyn til sikkerhet tilsier dette. Dersom det skulle oppstå en konkret situasjon hvor vegens barriereeffekt blir alvorlig for villreinen, vil vegen også bli vurdert stengt. Det forutsettes at Vegdirektoratet og DN har et nært samarbeid når disse vurderingene gjøres.

Videre foreslår Samferdselsdepartementet at høyfjellsstrekningen på rv 50 mellom Hol og Aurland holdes vinterstengt. Dette med bakgrunn i at strekningen har svært lav trafikk vinterstid. De regionale effektene av vinterstengt rv 50 Hol-Aurland vil også være relativt små. I tillegg tilsier de transportøkonomiske beregningene at strekningen bør holdes vinterstengt. Tidspunkt for stenging og åpning av rv 50 vil bli vurdert ut fra vær- og snøforhold.

Trafikkstasjonstjenester

For å bedre tilbudet overfor brukerne og effektivisere trafikkstasjonene, vil en rekke tjenester som i dag krever fysisk frammøte på trafikkstasjonene, bli gjort tilgjengelig for publikum via internett i 2002. (Utvikling av publikumsrettede tjenester over internett er tidligere beskrevet i St.prp. nr. 76 (2000-2001) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område.)

Registrering av nye typegodkjente kjøretøy ved elektronisk kommunikasjon mellom bilbransjen og Statens vegvesen ble satt i verk som et pilotprosjekt i august 2001, og fra årsskiftet 2001/2002 vil alle bilforhandlere få tilgang. Fra høsten 2001 vil publikum kunne bestille time for periodisk kjøretøykontroll og førerprøver hos Statens vegvesen via internett. Søknadsskjema for førerkort blir også tilgjengelig elektronisk. I løpet av 2002 vil internett-tjenestene bli utvidet med mulig-

het for omregistrering av kjøretøy ved eierskifte. Diverse skjema og blanketter blir også gjort tilgjengelig elektronisk.

I forbindelse med innføring av nye kjennemerker og endrede rutiner vedrørende tildeling og produksjon m.v. vil det bli gitt mulighet for tildeling av kjennemerker med annet distrikts bokstavkombinasjon ved førstegangsregistrering av kjøretøy i Norge. Dette har til nå vært mulig bare ved at kjøretøyene fysisk ble registrert ved den trafikkstasjonen som har den ønskede bokstavkombinasjon. De nye rutinene vil innebære at tilbudet gis uavhengig av hvor i landet registreringen fysisk foretas. Det er ingen planer om å endre valg av produsenter av kjennemerker.

Tjenestetilbudet via internett vil bli tilgjengelig 24 timer i døgnet 7 dager i uka. Denne utviklingen er i tråd med Regjeringens målsetting om en døgnåpen forvaltning.

I tilknytting til oppstart av internettbaserte tjenester som beskrevet ovenfor, ble det høsten 2001 etablert et kontaktsenter for håndtering av henvendelser fra publikum via telefon og e-post, i første rekke for tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet. Dette senteret er lagt til Steinkjer, og vil ved årsskiftet 2001/2002 ha om lag 20-30 tilsatte.

Bilist 2000

Trafikksikkerhetsaksjonen Bilist 2000 startet i april 2000, og hadde i juni 2001 om lag 125 000 medlemmer. I 1999 ble aksjonen tildelt 1 mill. kr fra Vegdirektoratet til forberedende arbeid, og i 2000 fikk aksjonen 5 mill. kr. Vegdirektoratet har gitt tilsagn om 4 mill. kr til aksjonen for 2001. Til tross for et positivt engasjement og en stor medlemsmasse, viser en evaluering av aksjonen foretatt av TØI i november 2000 at det så langt er usikkert hvilken effekt aksjonen har hatt på trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet vil avsette noen midler til aksjonen også i 2002, bl.a. til evaluering, men er innstilt på å avslutte sitt økonomiske engasjement i aksjonen i 2002.

Modulsystemet

Vegdirektoratet har utredet konsekvensene av å tillate vogntog på 25,25 meters lengde (modulsystemet) på deler av det norske vegnettet. Bakgrunnen er bl.a. et ønske om å utjevne konkurransesituasjonen i Norden som følge av at Sverige og Finland har valgt å benytte seg av unntaksbestemmelsene i Rådsdirektiv 96/53/EF om vekt og dimensjoner, og har åpnet for 25,25 meter lange

vogn tog. Vegdirektoratet har sendt forslag om å tillate vogn tog på 25,25 meters lengde på deler av det norske vegnettet på høring og direktoratets tilråding vil bli sendt Samferdselsdepartementet i løpet av vinteren 2002.

Autopass og standardisering

Prosjektet for utskifting av brikketeknologi for bompengebetaling, AutoPASS, har hovedsakelig hatt en framdrift som forventet. Utskifting av brikker er i gang. I løpet av 2001 blir det levert om lag 800 000 brikker.

I tilknytning til utskifting av brikkesystem og igangsetting av nye anlegg har det vært behov for nytt sentralsystem for bomsselskapene. Det nye systemet legger til rette for samordning, bl.a. for et nasjonalt abonnement.

Norge har lang erfaring og høy kompetanse innen brikketeknologi. Europeisk pre-standard (ENV) ble vedatt i 1997 og Autopass bygger på denne. Det pågår en prosess for å vedta endelige Europeiske standarder (EN). Fra norsk side er det viktig at spesifikasjonene for Autopass blir omfattet av EN fordi disse er teknisk grunnlag for nasjonal samordning av betaling i bomstasjoner og senere på ferjer. Departementet vil følge arbeidet i CEN nøye med sikte på å sikre at norske interesser blir ivaretatt.

Nærmere om investeringsprogrammet

Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

På grunnlag av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), har Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet utarbeidet retningslinjer for etatenes arbeid med sine respektive handlingsprogram for planperioden. Disse retningslinjene innebærer bl.a. at den økonomiske rammen for strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 2002-2005 er økt med 1 560 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 46.

Med utgangspunkt i departementenes foringer har Vegdirektoratet utarbeidet forslag til handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 2002-2011. Forslaget er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Fylkeskommunene har i all hovedsak sluttet seg til Vegdirektoratets prioriteringer innenfor foreslåtte rammer. Mange har imidlertid gitt uttrykk for ønsker om økte rammer i perioden. På grunnlag av den fylkeskommunale behandlingen har Vegdi-

rektoratet fastsatt handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Tabellen i det følgende viser fordelingen av den økonomiske rammen for handlingsprogrammet sammenholdt med rammene i St.meld. nr. 46. Videre er det under den enkelte stamveggrute gitt en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene i handlingsprogrammet, inkl. omtale av endringer i forhold til St.meld. nr. 46.

Som omtalt i St.meld. nr. 46, var det knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslagene for flere prosjekter på det tidspunktet meldingen ble lagt fram. Den mer detaljerte planleggingen viser vesentlig økning av kostnadsoverslagene bl.a. for flere store prosjekter. Samlet kostnadsøkning for de prosjektene som er prioritert i perioden 2002-2005, er i størrelsesorden 1,5 mrd. kr eller nærmere 20 pst. For flere av de største prosjektene har dette ført til at det legges opp til en utsettelse av åpningstidspunktet i forhold til St.meld. nr. 46, bl.a. for å kunne følge opp Stortingets merknader til meldingen. Det vises til den nærmere omtalen av prioriteringene innenfor de enkelte ruter.

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2002 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46, Stortingets behandling av meldingen og handlingsprogrammet. Tabellen i det følgende viser forslaget til investeringsprogram for 2002 i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger også i 2002. Samferdselsdepartementet legger vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Dette har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 og Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002-2005 varierer mellom rutene. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2002-2005.

Mange store prosjekter på stamvegnettet er nå i slutfasen. Samferdselsdepartementet foreslår derfor anleggstart på flere nye prosjekter i 2002; Ev 6 Assurtjern – Klemetsrud på rute 1, Ev 6 Jevika – Selli på rute 3, Ev 18 Brokelandsheia – Vinterkjær på rute 7, Ev 39 i Stigedalen på rute 9 og Ev 16 Voldum – Seltun på rute 12. I tillegg legges det fram forslag om delvis bompengefinansiering av tre prosjekter på stamvegnettet; Ev 39 over Stord på rute 8, Ev 39 Teigen – Bogen på rute 9 og Ev 134 Rullestadjuvet på rute 11.

Prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. Dette er en endring i forhold til tidligere budsjettproposisjoner der også alle prosjekter med bevilgning større enn 30 mill. kr og alle prosjekter med bompenge-

eller annen tilleggsfinansiering er omtalt. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale, med bl.a. netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 46, er dette omtalt.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslag for prosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan der

usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på ± 10 pst.

Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik i forhold til opprinnelig overslag angis, men som hovedregel forklares bare avviket i forhold til St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Investeringsprogrammet 2002-2005 og forslag 2002 - fordeling på stamvegruter

Rute	Statlige bevilgninger				Annen finansiering				Til invester-inger totalt i 2002			
	St meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i % av handlings-program	St meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005		Anslag 2002	Forslag 2002 i % av handlings-program	
1	Ev 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	864	-34	830	115,0	13,9	260	250	510	100	19,6	215
2	Ev 6 Oslo - Trondheim	864	66	930	175,0	18,8	310	90	400	25	6,3	200
3	Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytnin-ger	895	115	1 010	238,0	23,6						238
4	Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknyt-ninger	216	624	840	133,0	15,8						133
5	Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med til-knytninger	103	157	260	60,0	23,1						60
6	Ev 18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	319	31	350	95,0	27,1	100	10	110	20	18,2	115
7	Ev 18 Oslo - Kristiansand	1 461	49	1 510	260,0	17,2	1 650	-120	1 530	295	19,3	555
8	Ev 39 Kristiansand - Bergen	730	-60	670	66,0	9,9	150	-10	140			66
9	Ev 39 Bergen - Ålesund med tilknytning	555	185	740	150,0	20,3	100	-20	80	20	25,0	170
10	Ev 39 Ålesund - Trondheim	123	47	170			410	-310	100	80	80,0	80
11	Ev 134 Drammen - Hagesund	432	48	480	152,6	31,8	150	20	170			153
12	Ev 16 Sandvika - Bergen	638	192	830	100,0	12,0	260		260			100
13	Rv 15 Otta - Hjelle	31	4	35								
14	Ev 136 Dombås - Ålesund	154	6	160								
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytning	103	-3	100			210	-10	200			
16	Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	82	-2	80								
17	Rv 35 Hønefoss - Jessheim	381	129	510	250,0	49,0		14	14	14	100,0	264
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum		8	8	8,0	100,0						8
Sum		7 951	1 562	9 513	1 802,6	18,9	3 600	-86	3 514	554	15,8	2 357

Rute 1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 følges Østfoldpakka opp i handlingsprogrammet ved at prosjektene Ev 6 Svinesund – Svingenskogen og Ev 6 Patterød – Akershus grense blir gjennomført i perioden 2002–2005. I påvente av at hele Ev 6 gjennom Østfold bygges ut til firefelts veg, legges det som et virkningsfullt strakstiltak opp til å bygge rekkverk som midtdeler på den mest ulykkesutsatte strekningen, jf. nærmere omtale under fylkesomtalen for Østfold.

Ev 6 i Sørkorridoren forutsettes utvidet til firefelts veg på strekningen Assurtjern – Klemetsrud i første fireårsperiode. I St.meld. nr. 46 er prosjektet forutsatt fullfinansiert med statlige midler. For å sikre anleggsstart allerede i 2002, legges det i Vegdirektoratets handlingsprogram opp til delvis bompengefinansiering, mot en tilsvarende økning av de statlige midlene til Ev 18 Bjørvikaprojektet på rute 7 seinere i fireårsperioden. Dette er årsaken til at rammen til rute 1 er redusert i forhold til St.meld. nr. 46.

Østfoldpakka

Bompengennekningen på Ev 18 startet våren 2001. Det tas sikte på at innkrevingen på Ev 6 skal starte i oktober/november 2001. Det er regnet med at det i 2002 vil bli stilt til rådighet i alt 140 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka, herav 50 mill. kr til rute 1 og rute 6 og 90 mill. kr til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Det er satt av 15 mill. kr ekstra i statlige midler under fylkesfordelt ramme til Østfold for å forsere planleggingen av prosjekt på Ev 6. Dette vil kunne gjøre det mulig å fremskynde utbyggingen av Ev 6.

Vegdirektoratet legger til grunn en statlig investeringsramme til Østfoldpakka på til sammen 615 mill. kr i perioden 2002-2005. Forutsatt en framdrift i tråd med St.meld. nr. 46, legges det til grunn et bompengebidrag på om lag 800 mill. kr. Fordelingen mellom Ev 6, Ev 18 og andre tiltak er som følger:

	(i mill. kr)		
	Statlige midler	Bompenger	Sum
Ev 6	400	440	840
Ev 18	200	110	310
Annet ¹	15	250	265
Sum	615	800	1 415

1) Omfatter planlegging og grunnverv, tiltak på eksisterende Ev 6/Ev 18 samt sidevegnettet til Ev 18 og kompensasjonstiltak for bomplasseringene i berørte kommuner, jf. omtale under Østfold.

I tillegg kommer om lag 240 mill. kr i bompenger i 2000 og 2001. Dette medfører at statens andel til Østfoldpakka vil utgjøre i underkant av 30 pst. ved utgangen av perioden 2002-2005. Den høye bompengandelen skyldes i hovedsak at kostnadsøkninger på prosjektet Ev 6 Svinesund – Svingenskogen forutsettes finansiert med bompenger. For hele tiårsperioden er det lagt til grunn en bompengandelen på 45 pst.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets opplegg. Det forutsettes imidlertid at saken forelegges Østfold fylkeskommune før

prosjektet Ev 6 Svinesund – Svingenskogen tas opp til bevilgning. Dersom det ikke er lokalpolitisk tilslutning til det foreslåtte opplegget for perioden 2002-2005, må framdriftsplanen justeres.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 1 på 115 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 100 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka og Oslopakke 1. Innenfor denne rammen videreføres utbyggingen av Ev 6 Patterød – Akershus grense. I tillegg prioriteres anleggsstart på første parsell av prosjektet Ev 6 Assurtjern – Klemetsrud.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 6	Patterød – Akershus grense	274	100,0	103
Ev 6	Assurtjern – Klemetsrud	¹ 490	115,0	375

1) Det er foreløpig ikke godkjent reguleringsplan for hele strekningen, jf. nedenfor.

Ev 6 Svinesund – Svingenskogen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 232, og inngår i planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000). Dagens Ev 6 går gjennom grense- og turiststedet Svinesund og har dårlig standard. Svinesund bru ble åpnet for trafikk i 1946 og er ikke konstruert for dagens trafikkbelastning. Årsdøgntrafikken er om lag 12 300 kjøretøy. I sommerhalvåret er trafikkbelastningen vesentlig høyere, med opp mot 23 000 kjøretøy per døgn. Dette fører til at det tidvis oppstår kapasitetsproblemer. Strekningen er dessuten ulykkesbelastet.

Norske og svenske vegmyndigheter samarbeider om et felles prosjekt som omfatter bygging av firefelts veg mellom Hogdal i Sverige og Svingenskogen i Norge, med ny bru over Svinesundet. Den norske delen av prosjektet har en lengde på 4 km. I tillegg legges det opp til å bygge en statlig kontrollplass for toll, vegvesen og politi på norsk side. Kostnadene for ny bru deles mellom de to landene. Dette vil bli fastsatt i en avtale. Det er en målsetting at den nye brua skal åpnes 7. juni 2005. Som vist til i St.meld. nr. 46, er det arbeidet med et opplegg for bompengefinansiering på svensk side. Departementet vil eventuelt komme tilbake til et bompengeprogger for Svinesund som også omfatter den norske delen.

I samarbeid med svenske vegmyndigheter ble det høsten 2000 arrangert en konkurranse om utformingen av ny bru. Basert på vinnerutkastet er det utarbeidet et detaljert forprosjekt. Med utgangspunkt i dette har det vært nødvendig å øke kostnadsoverslaget i forhold til St.meld. nr. 46. I tillegg er kostnadene økt som følge av bl.a. behov for ytterligere arkeologiske undersøkelser, mer omfattende grunnverv enn tidligere antatt, økt seglingshøyde for brua, økte krav til vegutstyr, skilting og miljøtiltak, samt tidligere under vurdering av riggekostnader.

Kostnadsoverslaget for den norske delen av prosjektet er nå anslått til om lag 640 mill. kr. Dette er en økning på 170 mill. kr (37 pst.) i forhold til St.meld. nr. 46. Overslaget bygger på at den norske delen av brukostnadene blir om lag 40 pst. og at norske merverdiavgiftsregler legges til grunn. Kostnader ved kontrollplassen inngår ikke i overslaget. Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til overslaget på grunn av at fordelingen av brukostnadene ikke er endelig avklart, og det er ikke avtalt hvordan merverdiavgift skal beregnes. Finansieringen av ny statlig kontrollplass er heller ikke avklart, og det forligger ikke godkjent reguleringsplan for prosjektet. Denne ventes godkjent i løpet av høsten 2001.

Samferdselsdepartementet tar sikte på anleggsstart høsten 2002, under forutsetning av at alle nødvendige avklaringer foreligger. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak før anleggsstart.

Ev 6 Patterød – Akershus grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 231-232, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 85. Prosjektet inngår i planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000).

Prosjektet omfatter utvidelse av Ev 6 fra to- til firefelts motorveg på en 6 km lang strekning. Videre skal Patterødkrysset bygges om til planskilt kryss. Anleggsarbeidene startet i mai 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2003. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 30 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 6 Assurtjern – Klemetsrud

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 233. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, som alternativ til Ev 18 Mossevegen, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88). Dagens Ev 6 mellom Assurtjern og Klemetsrud

har to kjørefelt. Årsdøgntrafikken over fylkesgrensen er om lag 27 000 kjøretøy. Det er derfor store kapasitetsproblemer på strekningen, spesielt i rushtiden. Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende Ev 6 fra to- til firefelts veg på en 8,5 km lang strekning. Dette vil gi bedre kapasitet på denne delen av hovedvegnettet inn mot Oslo, og antall ulykker vil bli redusert. I tillegg reduseres støyulempene som følge av mindre bruk av dagens omkjøringsmuligheter på sekundærvegnettet. Prosjektets netto nytte er beregnet til 533 mill. kr.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for parsellen Akershus grense – Klemetsrud. For parsellen Assurtjern – Oslo grense ventes godkjent reguleringsplan i løpet av 2001. Kostnadsoverslaget er foreløpig beregnet til 490 mill. kr, hvorav overslaget for parsellen Akershus grense – Klemetsrud utgjør 170 mill. kr. Det kan derfor bli aktuelt med ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

Det foreligger ikke godkjent reguleringsplan for hele prosjektet. Samferdselsdepartementet legger opp til en behandling som muliggjør anleggsstart på parsellen Akershus grense – Klemetsrud sommeren 2002. Det er imidlertid en forutsetning at det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele prosjektet før anleggsstart og at evt. ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag våren 2002. Det er foreløpig avsatt 115 mill. kr til prosjektet i 2002, hvorav 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Med anleggsstart sommeren 2002, er det ventet at hele prosjektet kan åpnes for trafikk i 2004.

Rute 2 Ev 6 Oslo – Trondheim

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektet Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen i perioden 2002–2005. I tillegg prioriteres oppfølging av Trondheimspakken ved at det legges opp til anleggsstart på prosjektet Ev 6 Nordre avlastningsveg. På grunn av økte kostnader og forslag om økt statlig andel, legges det opp til å utsette fullføringen av prosjektet til siste del av tiårsperioden. Gjennomføringen er imidlertid avhengig av at det blir enighet om et opplegg for avslutning av Trondheimspakken og at NSBs godsterminal flyttes fra Brattøra.

Samferdselskomiteen forutsetter at utbedringen av de markerte standardbruddene på Ev 6 sør for Støren i Sør-Trøndelag startes opp og om mulig fullføres i første fireårsperiode, jf. Innst. S. nr. 219, side 135. Rammen til rute 2 er derfor økt, slik at det blir mulig å forsere utbedringsarbeidene.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 2 på 175 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 25 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 til å fullføre den tekniske oppgraderingen av Vålerengtunnelen på rv 190. Innenfor den statlige rammen legges det opp til å videreføre prosjektet Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen. I tillegg prioriteres oppstart på de planlagte utbedringene av standardbrudd på Ev 6 sør for Støren.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 6	Skjerdingsstad – Jaktøyen	620	150,0	420

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 233-234, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 86. Prosjektet omfatter bygging av ny Ev 6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I tillegg inngår bygging av ny rv 708 mellom Melhus øst og vest, inkl. ny bru over Gaula. Videre inngår bygging av gang- og sykkelveger samt lokalvegnett i

Melhus sentrum. Det skal bygges to planskilte kryss, ett ved Jaktøyen og ett som knytter rv 708 og lokalvegnettet i Melhus sentrum til Ev 6.

Det foreligger nå godkjent reguleringsplan for hele prosjektet. Nærmere detaljering i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen har gjort det nødvendig å øke kostnadsoverslaget med om lag 60 mill. kr (11 pst.) i forhold til kommunedelplanen. Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til

grunnervervskostnadene. Som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2000-2001) skal det foretas en ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Når kvalitetssikringen er fullført vil, departementet komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag for prosjektet. Av hensyn til fremdriften foreslås det at anlegget kan startes opp rett etter at kvalitetssikringen er gjennomført, med mindre kostnadsoverslaget avviker vesentlig fra foreliggende overslag. Statens vegvesen kan ikke inngå forpliktelser utover summen av foreslått bevilgning for 2002 og bevilgning for 2001 før endelig kostnadsoverslag er forelagt Stortinget.

Rv 708-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2003. Ny Ev 6 ventes åpnet for trafikk i 2005.

Ev 6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 234, og inngår i Trondheimsapakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988-89) og St.prp. nr. 15 (1997-98).

Dagens Ev 6 gjennom Trondheim sentrum er svært trafikkbelastet, med en årsdøgntrafikk på nærmere 33 000 kjøretøy. Om lag halvparten av trafikken er gjennomgangstrafikk. Denne strekningen har dårlig framkommelighet og forårsaker store miljøproblemer både med hensyn til støy og lokal luftforurensing.

Prosjektet omfatter i utgangspunktet bygging av ny veg langs havna fra Ila til Lademoen samt ny Nidelv bru. I St.meld. nr. 46 er det lagt til grunn en løsning med bru og veg i dagen, kostnadsberegnet til om lag 500 mill. kr. Det foreligger nå godkjent reguleringsplan for prosjektet der Nordre avlastningsveg er lagt i kulvert under Skansenløpet. Kostnadsoverslaget for denne løsningen, forutsatt at NSBs godsterminal flyttes fra Brattøra og inkl. Nidelv bru, er beregnet til 930 mill. kr.

Merkostnaden som følge av vedtaket om kulvertløsning i stedet for en dagløsning ved Skansen er anslått til om lag 250 mill. kr. Kostnadene ved en dagløsning er dessuten økt med om lag 150 mill. kr i forhold til St. meld. nr. 46. Dette skyldes at overslaget i St.meld. nr. 46 tok utgangspunkt i et tidligere forslag til kommunedelplan for prosjektet. Følgelig var det, som også angitt i St.meld. nr. 46, knyttet stor usikkerhet til dette overslaget.

I St.meld. nr. 46 går Samferdselsdepartementet inn for at det vurderes å forlenge bompengeperioden for å dekke merkostnaden ved en vesentlig dyrere løsning enn dagløsningen. Trondheim kommune har gått imot forlengelse av bompengeperioden. Det vurderes nå et opplegg for avslutning av Trondheimsapakken der den statlige finansieringen økes med 270 mill. kr etter 2005 i forhold til St.meld. nr. 46. Det legges opp til at bompengeinnkrevningen avsluttes som forutsatt i 2005, men at inntektene i perioden 2002-2005 økes med om lag 120 mill. kr ved at det settes opp seks nye bomstasjoner. Det legges videre opp til at finansieringen av ny Nidelv bru som er kostnadsberegnet til 80 mill. kr, overføres til Ev 6 Trondheim – Stjørdal.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til oppfølgingen av Trondheimsapakken, inkl. gjennomføringen av Ev 6 Nordre avlastningsveg, som egen sak når den lokalpolitiske behandlingen i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag er sluttført.

Rute 3 Ev 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektene Ev 6 Ildhøllia og Ev 6 Osen – Korgen i perioden 2002–2005. Videre legges det opp til å starte omleggingen av Ev 6 gjennom Steinkjer, med fullføring i siste del av tiårsperioden.

Samferdselskomitéen ber Samferdselsdepartementet vurdere muligheten for å gjennomføre prosjektet Ev 6 Trones – Flåttådal i første del av perioden, jf. Innst. S. nr. 119, side 137. Dette er fulgt opp i Vegdirektoratets handlingsprogram. I tillegg legges det opp til å bygge planskilt kryssing mellom Ev 6 og jernbanen på Røra i Nord-Trøndelag i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 3 på 238 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet Ev 6 Ildhøllia, og tidligere bevilgninger til Ev 6 gjennom Korgfjellet og Ev 6 Jevika – Selli følges opp. Prosjektet Ev 6 Trones – Flåttådal starter i 2002. I tillegg prioriteres utbedring av Mulekryset på Ev 6 i Nord-Trøndelag.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 6	Jevika – Selli	718	85,0	545
Ev 6	Osen – Korgen	435	90,0	320

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen.

Ev 6 Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 235, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 86-87. Prosjektet omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg, samt 11 km sekundært vegnett. Prosjektet vil avlaste Steinkjer sentrum for gjennomgangstrafikk og gjøre det mulig med miljømessig opprusting i sentrum. Vegen vil få bedre geometrisk standard samt en innkorting på om lag 1 km. I tillegg bygges sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrum. Prosjektets netto nytte er beregnet til 110 mill. kr.

Statens vegvesen har opprinnelig beregnet kostnadsoverslaget for hele prosjektet til 690 mill. kr som bygger på vedtatte reguleringsplaner. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet som gir et kostnadsoverslag på 738 mill. kr med 50 pst. sannsynlighet for ikke å få overskridelse, og på 788 mill. kr med 85 pst. sannsynlighet. På bakgrunn av kvalitetssikringen har vegvesenet gjennomgått prosjektet på nytt og har utarbeidet et revidert kostnadsoverslag på 718 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er dette kostnadsoverslaget 830 mill. kr.

Det er etter Samferdselsdepartementets oppfatning behov for en gjennomgang av hvordan resultatene av kvalitetssikringen av store prosjekter bl.a. skal tilpasses plan- og budsjettssystemet i vegsektoren. Departementet vil etter nødvendige avklaringer av dette komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag for Ev 6 Jevika – Selli. Departementet legger inntil videre til grunn et kostnadsoverslag på 718 mill. kr.

Prosjektet er forutsatt gjennomført i to etapper, og parsellen Sneppen bru – Selli ventes åpnet for trafikk i 2004. Parsellen Jevika – Sneppen bru ventes åpnet for trafikk i 2007.

De foreslåtte midlene i 2002 vil bli benyttet til resterende grunnverv samt anleggsstart på parsellen Sneppen bru – Selli. I tillegg startes bygging av gang- og sykkelveg på deler av parsellen Jevika – Sneppen bru.

Ev 6 Osen – Korgen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 235-236 og i St.prp. nr. 76 (2000-2001), side 16-17. Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg, hvorav 8,5 km i tunnel gjennom Korgfjellet. Prosjektet vil medføre at Korgfjellet elimineres som flaskehals på stamvegnettet og at Ev 6 innkortes med om lag 4 km i forhold til eksisterende veg. Dette vil bedre framkommeligheten og regulariteten på Ev 6 mellom Mosjøen og Mo i Rana, særlig vinterstid.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 76 sluttet Stortinget seg til anleggsstart på prosjektet i 2001, jf. Innst. S. nr. 327 (2000-2001). Som opplyst i St.prp. nr. 76 foreligger det godkjent reguleringsplan i Hemnes kommune. På grunn av manglende avklaringer mot kulturminnemyndighetene ventes godkjent reguleringsplan i Vefsn kommune først å foreligge i løpet av høsten 2001.

Samferdselsdepartementet forutsetter at det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele prosjektet før anleggsstart og at kostnadsoverslaget ligger innenfor + 10 pst. av Statens vegvesens foreløpige overslag for den delen som mangler reguleringsplan. Med oppstart av forberedende arbeider høsten 2001, kan tunneldriften startes våren 2002. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005. Samferdselsdepartementet vil påpeke at det ved en feil ble opplyst i St.prp. nr. 76 (2000-2001) at prosjektet var forventet åpnet for trafikk i 2004.

Rute 4 Ev 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektene Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka og Ev 10 Djupfjord og Kåkern bruer i perioden 2002-2005. I tillegg prioriteres omlegging av Ev 8 på en strekning langs Ramfjorden sør for Tromsø.

Flertallet i samferdselskomitéen legger til grunn at videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse skal startes så raskt som mulig i første fireårsperiode, og at det skal legges opp til sammenhengende og rasjonell gjennomføring av hele prosjektet. Flertallet går derfor inn for at det settes av 500 mill. kr til prosjektet i første fireårsperiode, jf. Innst. S. nr. 119, side 137. Dette er fulgt opp i handlingsprogrammet.

Det forutsettes godkjente reguleringsplaner for Lofotens fastlandsforbindelse høsten 2001. Etter dette skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Departementet tar sikte på anleggsstart så snart som mulig etter at nødvendig planarbeid er avsluttet og kvalitetssikringen gjennomført, og vil komme tilbake til prosjektet så snart som mulig.

Departementet har i St.prp. nr. 76 (2000-2001) understreket behovet for at planarbeidet for den vanskelige strekningen Ev 6 Trældal – Leirvika forseres, slik at anlegget kan starte tidligere enn lagt opp til. Arbeidet med reguleringsplan har

startet med sikte på at det skal foreligge godkjent reguleringsplan i løpet av 2002. I tillegg til midler til Lofotens fastlandsforbindelse, er rammen til rute 5 økt i handlingsprogrammet slik at arbeidet med rassikring av strekningen Trældal – Leirvika kan startes i første fireårsperiode, og med fullføring i siste del av tiårsperioden.

Flertallet i samferdselskomitéen ber om å bli holdt orientert om prosjektet ny bru over Rombaksfjorden. jf. Innst. S. nr. 199, side 137. I forbindelse med arbeidet med kommunedelplan for rassikring på Ev 6 på strekningen Trældal – Leirvika vil det bli gjennomført en teknisk/økonomisk analyse i forhold til planene om ny bru over Rombaksfjorden. Analysen ventes å foreligge medio 2002.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 4 på 133 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka og Ev 10 Kåkern og Djupfjord bruer. I tillegg fullfinansieres Ev 8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt.

(mill. 2002-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	237	65,0	3
Ev 8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt	341	8,0	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen.

Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 side 236, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 87. Prosjektet omfatter bygging av 2,9 km veg, hvorav 2,1 km tunnel ved innfarten til Narvik sentrum. Anleggsarbeidene startet i august 1995, men ble stanset sommeren 1998. Arbeidene ble gjenopptatt i 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2002.

Ev 8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 87-88. Delparsellen Seljelvnes – Laksvatnbukt ble åpnet for trafikk i oktober 2000, mens delparsellen Nordkjosbotn – Seljelvnes åpnes for trafikk i oktober 2001. Midlene i 2002 vil bli benyttet til sluttarbeider og grunnervervsoppgjør.

Rute 5 Ev 6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre rassikringen av Ev 6 på strekningen Skardalen – Bånes langs Kåfjorden i Troms i perioden 2002-2005.

Samferdselskomitéen viser til at Ev 6 gjennom Troms har mange rasutsatte strekninger og at rammene bør økes for å få gjennomført flere rassikringstiltak, jf. Innst. S. nr. 119, side 138. Rammen til rute 5 er derfor økt vesentlig, slik at det blir mulig å starte den planlagte videreføringen fra Bånes mot Birtavarre allerede i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 5 på 60 mill. kr for 2002. Rammen vil gå til å videreføre prosjektet

Ev 6 Skardalen – Bånes, med sikte på åpning for trafikk sommeren 2003.

Rute 6 Ev 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 følges Østfoldpakka opp i handlingsprogrammet ved at prosjektet Ev 18 Ørje – Eidsberg grense fullføres i perioden 2002-2005. Videre forutsettes prosjektet Ev 18 Slitu – Sekkelsten – Kro-sby startet opp, med fullføring i siste del av tiårs-

perioden. I tillegg til oppfølgingen av Østfoldpakka forutsettes de ulykkesutsatte kryssene ved Nygård og Holstad i Akershus utbygd i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 6 på 95 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 20 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka. Innenfor denne rammen videreføres byggingen av Ev 18 Ørje – Eidsberg. I tillegg prioriteres anleggsstart på Holstadkrysset. For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Østfoldpakka vises det til omtale under rute 1.

(mill. 2002-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 18 Ørje – Eidsberg grense	236	100,0	64

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

Ev 18 Ørje – Eidsberg grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 237, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 89. Prosjektet inngår i planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000). Prosjektet omfatter bygging av om lag 9 km ny tofelts motorveg, inkl. et kryss ved Ørje tettsted. Anleggsarbeidene startet i januar 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2003. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 20 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 7 Ev 18 Oslo – Kristiansand

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektene Ev 18 Gutu – Helland – Kopstad og Ev 18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka i perioden 2002-2005. Videre legges det opp til å starte byggingen av ny motorvegbru på Ev 18 i Drammen. På grunn av økte kostnader er fullføringen av prosjektet utsatt til siste del av tiårsperioden.

Aust-Agderpakken følges opp ved at prosjektet Ev 18 Brokelandsheia – Vinterkjær gjennomføres i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt at strekningen Øygardsdalen – Dyreparken helt eller delvis blir gjennomført som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Dette vil føre til en forsering i

forhold til det som er lagt til grunn i St.meld. nr. 46. For bl.a. å sikre fortgang i planlegging og grunnerverv har Vegdirektoratet i handlingsprogrammet lagt til grunn at lånerammen for Aust-Agderpakken økes. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak når fylkeskommunen har behandlet spørsmålet om økt låneramme og garantier i tilknytning til dette.

I tråd med St.meld. nr. 46 legges det også opp til anleggsstart på strekningene Langåker – Bom-mestad og Kopstad – Gulli i Vestfold i første fireårsperiode, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Dette forutsetter at det blir tilslutning til et akseptabelt bompengeopplegg for prosjektene. Lokalt arbeides det med planer for delvis bompengefinansiering av en Vestfoldpakke som i tillegg til disse to prosjektene også omfatter tiltak på rv 306 i Borre og rv 303 i Larvik. Endelig vedtak i fylkeskommunen er ventet å foreligge i løpet av høsten 2001.

I tråd med St.meld. nr. 46 er det også satt av midler til Bjørvikaprojektet i Oslo, med sikte på anleggsstart i første fireårsperiode. Samferdselsdepartementet har forutsatt at det foreligger en samlet finansieringsplan før det tas endelig stilling til prosjektet. Departementet forutsetter videre at verdiøkning på berørte arealer som følge av prosjektet, må inngå i finansieringen av vegutbyggingen. Flertallet i samferdselskomiteen slutter seg til dette, jf. Innst. S. nr. 119, side 138-139. Videre ber flertallet Regjeringen bidra til å få fortgang i

arbeidet med å opprette et utviklingsselskap for Bjørvika, der stat, kommune og private grunneiere samarbeider. Staten v/Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Oslo kommune, ROM Eienomsutvikling AS og Oslo S Utvikling AS underskrev i juli 2001 en prinsippavtale om dannelse av et eiendomsselskap for Bjørvikaområdet. I henhold til denne avtalen er partene enige om snarest å starte forhandlinger for å ha etablert et eiendomsselskap for Bjørvikaområdet innen 1. juni 2002.

Som det går fram av St.meld. nr. 46, legger Samferdselsdepartementet opp til å vurdere finansiering og gjennomføring av en større vegutbygging i Vestkorridoren fram mot revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

Vegdirektoratet har satt av midler i første fireårsperiode til planlegging og evt. innløsning av boliger. I tillegg kan det være aktuelt å gjennomføre ulike effektiviseringstiltak, både ut fra trafikksikkerhetshensyn og for å bedre trafikkavviklingen fram til gjennomføring av en større utbygging i korridoren.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 7 på 260 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 295 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Ev 18 Gutu – Helland – Kopstad og Ev 18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka. I tillegg prioriteres anleggsstart på prosjektet Ev 18 Brokelandsheia – Vinterkjær.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 18	Gutu – Helland – Kopstad	3 022	230,0	20
Ev 18	Brokelandsheia – Vinterkjær	455	100,0	355
Ev 18	Bjørndalssletta – Gartnerløkka	953	225,0	277

Ev 18 Gutu – Helland – Kopstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 237, i St.prp. nr. 57 (1997-98), i St.prp. nr. 68 (1998-99), side 9, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 90. Det omfatter bygging av om lag 33 km firefelts motorveg. Bygging av tofelts motorveg mellom Gutu og Helland startet sommeren 1994. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 57 (1997-98), sluttet Stortinget seg til bompengefinansiering av merkostnadene ved å bygge firefelts motorveg på den 30 km lange strekningen mellom Gutu og Helland samt ny firefelts veg på den 3 km lange strekningen mellom Helland og Kopstad.

Strekningen Helland – Kopstad ble åpnet for trafikk som tofelts veg i juni 2001. Strekningen Gutu – Helland blir åpnet som firefelts motorveg i oktober 2001. Gjenstående to felt på strekningen Helland – Kopstad åpnes for trafikk i juni 2002. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 190 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 18 Brokelandsheia – Vinterkjær

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 241, og inngår i planene for forsert utbygging av Ev 18 i

Aust-Agder, jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001). Eksisterende veg går gjennom de to tettstedene Fiane og Sønedeled med tosidig randbebyggelse, forretninger og skoler, og skaper problemer i form av støy og barrierevirkninger. Strekningen har dårlig kurvatur og er ulykkesbelastet. Årsdøgntrafikken er om lag 5 700 kjøretøy. Om sommeren er trafikkbelastningen vesentlig høyere, med opp mot 10 000 kjøretøy per døgn.

Prosjektet omfatter bygging av 12 km ny tofelts motorveg. I tillegg skal det bygges forbikjøringsfelt i stigningene og to planskilte kryss. Ved Vinterkjær vil det bli bygd midlertidig tilknytning til eksisterende kryss. Vegen skal legges utenom tettstedene og vil i hovedsak gå i ny trase gjennom ubebygde skogområder. Prosjektet vil ha positive virkninger, særlig for trafikksikkerheten, men også for framkommeligheten. Videre vil støyulempene bli redusert. Prosjektets netto nytte er beregnet til 110 mill. kr.

Prosjektet kan få negative konsekvenser for biologisk mangfold på grunn av oppsplitting av et større sammenhengende naturområde. Nærføring til et automatisk fredet kulturminne ved Moland vil redusere verdien av kulturmiljøet. Avbøtende tiltak for å redusere de negative conse-

kvensene er innarbeidet i den godkjente reguleringsplanen.

Kostnadsoverslaget er 455 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 520 mill. kr. Prosjektet inngår i et forsøksprosjekt med utprøving av rekkverk som midtdeler på to- og trefelts veger. Dette har ført til en merkostnad på om lag 45 mill. kr. Det legges opp til anleggsstart i januar 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004/2005. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 25 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 108-109, i St.prp. nr. 69 (1996-97), i St.prp. nr. 68 (1998-99), side 2-4, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 90. Det omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts veg sentralt i Kristiansand, inkl. miljøtunnel gjennom boligområdene nordøst for sentrum, samt tunnel under friluftsområdet Baneheia nord for Kvadraturen (sentrum) med forbindelsesveger til Vest-Agder Sentralsykehus og sentrum. I tillegg omfatter prosjektet ny bru over elva Otra og flere kryss med tilkobling til det lokale vegnett.

Anleggsarbeidene startet i november 1997. Tunnelen under Baneheia åpnes for trafikk ved årsskiftet 2001/2002. Hele prosjektet er planlagt å stå ferdig i 2004, med unntak av nytt kryss ved Bjørndalssletta. Arbeidet med revisjon av planene for dette krysset er ennå ikke slutført. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til dette. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 80 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 8 Ev 39 Kristiansand – Bergen

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til ombygging av Ev 39 mellom Os og Bergen på strekningene Moberg – Sveгатjørn og Sørås – Hop – Fjøsanger i perioden 2002-2005. Nord-Jærenpakken følges opp ved at Tjensvollkrysset i Stavanger utbedres. I tillegg prioriteres bygging av forbikjøringsfelt på enkelte strekninger.

Samferdselskomiteen går inn for at prosjektet Ev 39 Handeland – Feda gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen, jf. Innst. S. nr. 119, side 84. Dette vil føre til en forsering av prosjektet i forhold til det som er forutsatt i St.meld. nr. 46, samtidig som statens betalingsvederlag til OPS-selskapet først vil komme til utbetaling etter at prosjektet er åpnet for trafikk. Følgelig er det ikke behov for statlige midler til prosjektet i perioden 2002-2005. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med saken i 2002. På grunn av kostnadsøkninger for flere prioriterte prosjekter på rute 8, har Vegdirektoratet bare foretatt en relativt liten reduksjon av rammen i forhold til St.meld. nr. 46.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 8 på 66 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen prioriteres oppstart på utvidelsen av Ev 39 til firefelts veg på strekningen Hop – Fjøsanger.

(mill. 2002-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 39 Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)	1 296	6,0	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

Ev 39 Rennesøy fastlandsforbindelse – avvikling av bompengeinnkrevingen i Skudenessambandet

Da Rennesøy fastlandsforbindelse (Rennfast) ble åpnet for trafikk i 1992, ble ferjesambandet over Boknafjorden flyttet fra Randaberg – Skudeneshavn til Mortavika – Skudeneshavn. Dette førte til at all trafikk mellom Stavangerområdet og Karmøy måtte betale bompenger. I februar 1994 ble

sambandet flyttet tilbake til Randaberg. Et vilkår for flyttingen var at det fortsatt skulle betales bompenger i sambandet.

Sommeren 2001 ble sambandet Randaberg – Skudeneshavn slått sammen med sambandet Randaberg – Kvitsøy til et trekantsamband. Trafikantene på strekningene Randaberg – Kvitsøy og Kvitsøy – Skudeneshavn skal ikke betale bompenger. Trafikantene på strekningen Randaberg –

Skudeneshavn er heller ikke brukere av Rennfast. Dessuten har trafikkøkningen i Rennfast vært større enn forutsatt. En avvikling av bompengerevningen i Skudenessambandet vil derfor bare føre til om lag 2,5 måneder forlengelse av bompengeperioden i Rennfast. Samferdselsdepartementet har derfor avviklet bompengerevningen i Skudenessambandet fra 1. juli 2001.

Ev 39 Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 91. Stamvegdelene av prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2000, mens armen til Bømlo ble åpnet for trafikk i april 2001. Midlene i 2002 vil bli benyttet til å fullfinansiere prosjektet.

Ev 39 over Stord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 og i St.prp. nr. 76 (2000-2001). Stord og Fitjar kommune har søkt om tillatelse til å kreve inn bompenger i ferjesambandet Sandvikvåg – Halhjem for å delfinansiere opprustning av Ev 39 fra Borevik, like sør for Jektevik, til Sandvikvåg. Eksisterende Ev 39 på Stord er smal og svingete over lange strekninger, og det er mye randbebyggelse og avkjørsler langs vegen. En del strekninger mangler gang- og sykkelveger, og strekningen er ulykkesutsatt. Det er ventet stor trafikkvekst etter åpningen av Trekantsambandet, noe som vil forsterke problemene på strekningen.

Utbedring av hele strekningen har en kostnad på 250 mill. kr, men prosjektet skal tilpasses en øvre kostnadsramme på 160 mill. kr i henhold til søknaden. Det er lagt til grunn at prosjektet skal finansieres med 50 pst. bompenger og 50 pst. statlige bevilgninger. Foreløpige beregninger viser at prosjektet har en netto nytte på – 60 mill.kr. Fylkestinget i Hordaland støtter søknaden, og Vegdirektoratet tilrår at søknaden innvilges.

Hordaland fylkeskommune går inn for at framtidig stamveg mellom Stord og Bergen skal krysse Langenuen med bru ved Jektevik. Dette vil medføre at nåværende stamveg fra Jektevik til Sandvikvåg ikke vil inngå i det framtidige stamvegnettet. Det er ikke avklart når det kan bygges ny bru over Langenuen, og eksisterende veg vil dessuten være en viktig intern forbindelse på Stord.

I planene legges det opp til utbygging til sammenhengende tofelts veg med gang- og sykkelveg, stort sett ved breddeutvidelse av eksisterende veg. Kostnadene ved å utbedre hele strek-

ningen i tråd med foreliggende reguleringsplaner er beregnet til nærmere 250 mill. kr. Omfanget på utbedringen forutsettes imidlertid tilpasset en øvre kostnadsramme på 160 mill. kr. Dette medfører at utbedringen vil bli begrenset til de delstrekninger som har dårligst standard, og i samråd med Stord og Fitjar kommuner går Statens vegvesen inn for følgende justeringer av prosjektet:

- Utbedring av en 0,5 km lang strekning nord for Jektevik utgår.
- På strekningen Vistvik – Sandvikvåg ferjekai begrenses utbyggingen til breddeutvidelse og noe justering av horisontalkurvaturen.
- Planlagt bygging av gang- og sykkelveger reduseres med om lag 4 km.
- Alle planlagte rasteplasser og parkeringsplasser utgår.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for parsellen Borevik – Jektevik (3 km), og det er utarbeidet forslag til reguleringsplan for parsellene Jektevik – Hageberg (7,5 km) og Vistvik – Sandvikvåg ferjekai (5,6 km). Planene ventes godkjent i løpet av 2002. På strekningen Hageberg – Vistvik er det ikke behov for utbedringer.

Det legges opp til å starte anleggsarbeidene på parsellen Borevik – Jektevik i 2003. Framdriftsplanen for den videre utbyggingen nord for Jektevik vil bli tilpasset framdrift og kostnadsutvikling for denne parsellen.

Lokalpolitisk behandling

Det er Stord og Fitjar kommuner som søker om tillatelse til delvis bompengefinansiering av den planlagte utbedringen av Ev 39 over Stord. Nabo kommunen Os, hvor Halhjem ferjekai ligger, har stilt seg positiv til søknaden. Fylkestinget i Hordaland behandlet søknaden 12. oktober 1999 og fattet følgende vedtak:

«Fylkestinget rår til at søknaden fra kommunene Stord og Fitjar om bompengefinansiering av opprustning av E39 Jektevik – Sandvikvåg vert stetta. Fylkestinget vil likevel understreke behovet for eit forpliktande opplegg for samfinansiering med statlege løyvingar før oppstart av bompengerevning og anleggsverksemd. Med omsyn til finansieringsopplegget går fylkestinget inn for at det skal leggst til grunn ein bompengeperiode på 7 år fram til år 2007, med føresetnad om vurdering av eventuell forlenging på eit seinare tidspunkt.

Fylkestinget ser på dette prosjektet som eit ledd i det viktige arbeidet med å forbetre veg-

sambandet mellom Sunnhordland og Bergen. Med grunnlag i dette vil fylkestinget be Statens vegvesen Hordaland om å greie ut på kva måte ein kan forbetre ferjetilbodet mellom Sandvikvåg og Halhjem. Det vil spesielt være viktig og nødvendig å få vurdert eit opplegg for 1/2 times ferjeavgangar og eventuelt bruk av hurtigerjer som kan drivast med naturgass.

Fylkeskommunen tek på seg oppgåva som bompengeselskap for prosjektet.»

Fylkestingets vedtak om å legge til grunn en bompengerperiode på 7 år avviker fra søknaden og de kommunale vedtakene der det er lagt til grunn 10 år. Videre forutsettes det at det skal foreligge et forpliktende opplegg for bidraget fra staten før oppstart av bompengeinnkreving og anleggsdrift. Fylkestinget behandlet saken på nytt 21. mars 2000, og gikk da bort fra kravet om et forpliktende opplegg for samfinansiering før oppstart, jf. pkt. 1 i vedtaket:

«Fylkestinget godkjenner at søknaden frå kommunane Stord og Fitjar om bompengefinansiering av opprusting av E 39 Jektevik – Sandvikvåg vert stetta. For å sikre rask oppstart av bompengeinnkreving og anleggsstart vil fylkestinget ikkje stille krav om statlege midlar i samband med Stortinget si endelege godkjenning av bompengesøknaden, men legg til grunn at dette vert innarbeidd på eit seinare tidspunkt i samband med framlegging av dei årlege budsjetta for stamvegnettet. Dersom det vil ta tid å få den statlege løyvinga på plass, og for å sikre ei effektiv framdrift i anleggsarbeidet, vil fylkestinget be om at kommunane får høve til å forskottere dei statlege løyvingane.»

Finansieringsopplegg

I tråd med bompengesøknaden legges det til grunn en bompengeandel på 50 pst. Som forutsatt i St.meld. nr. 46, legges det opp til at prosjektet startes opp i perioden 2002-2005 finansiert med 40 mill. kr i statlige midler og 40 mill. kr i bompenger. Resten forutsettes finansiert i perioden 2006-2009. Ved kostnadsoverskridelse utover den fastsatte kostnadsrammen for prosjektet skal innholdet i prosjektet revideres. Før en parsell blir tatt opp til bevilgning skal det foreligge godkjent reguleringsplan og et kostnadsoverslag med en usikkerhet innenfor +/-10 pst.

Det vil bli tatt endelig stilling til tidspunktet for de statlige bevilgningene i forbindelse med de årlige budsjetter. Det er lagt til grunn at utbyggin-

gen skal skje uten låneopptak og at framdriften tilpasses de årlige bevilgninger og bompengeinntekter. Kommunene har imidlertid stilt seg åpne for å drøfte delvis forskottering av statlige midler.

Bompengene skal kreves inn i ferjesambandet Sandvikvåg – Halhjem, og det forutsettes innkreving fra og med 2002. I følge trafikk tall for 2000 fordeler trafikken fra ferjesambandet Sandvikvåg – Halhjem seg med om lag 80/20 på øst- og vestsiden av Stord. Dette betyr at om lag 80 pst. av de som reiser med ferja vil velge Ev 39 som en naturlig reiserute. Etter åpninga av Trekantsambandet og nedleggelse av ferja Sagvåg – Siggjarvåg vil trolig også de som skal til Bømlo velge Ev 39. Da vil hele 89 pst. av trafikken fra ferja velge Ev 39. Samtidig er om lag 2/3 av trafikken som benytter strekningen som skal utbedres, ferjetrafikk. Øvrige 1/3 av trafikken er i hovedsak lokaltrafikk som ikke betaler bompenger, men som likevel vil få nytte av utbedringene.

I bompengesøknaden er det lagt opp til at takstene skal økes fra takstsone 23 til takstsone 27. For å holde seg innenfor en innkrevingsperiode på 7 år legges det opp til å øke takstene til takstsone 28. Forutsatt en gjennomsnittlig bompengeinntekt per kjøretøy på 21 kr, er det ventet en årlig inntekt på 11 mill. kr. I beregningene er det lagt til grunn samme fordeling på takstgrupper og samme rabattbruk som på ferja i dag.

Hordaland fylkeskommune fungerer i dag som bompengeselskap for flere bompengeprojekter i fylket, og ønsker også å være bompengeselskap for dette prosjektet. Siden fylkeskommunen ønsker å være bompengeselskap er det ikke tatt stilling til spørsmålet om fylkeskommunal garanti for et evt. låneopptak.

Samferdselsdepartementets vurdering

Departementet vil peke på at det vil bli en relativ tung bompengebelastning for denne strekningen/området dersom det innføres bompengeinnkreving på det omtalte ferjesambandet (nord for Stord), i tillegg til at man må betale bompenger i Trekantsambandet for å komme til Stord fra sør. Ev 39 over Stord er om lag 35 km lang. Departementet vil også peke på den dårlige lønnsomheten i prosjektet.

Departementet går likevel inn for å innvilge bompengesøknaden fra Stord og Fitjar kommune om å kreve inn bompenger for å ruste opp Ev 39 over Stord. Departementet legger vekt på at det foreligger bred lokalpolitisk tilslutning til søknaden. Videre legges det vekt på at administrative kostnader ved bompengeinnkreving på ferje er

lave, at den forutsatte takstøkningen er moderat og at innkrevingsperioden er kort. Departementet tilrår at det gis tillatelse til å starte innkreving av bompenger fra og med 2002 for å finansiere den planlagte opprustningen av Ev 39 på Stord.

Rute 9 Ev 39 Bergen – Ålesund (Vågsbotn – Spjelkavik) med tilknytning

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektet Ev 39 Blindheim – Breivika i perioden 2002-2005. Videre legges det opp til å utbedre Ev 39 i Romarheimsdalen. Prosjektet Ev 39 Teigen – Bogen vil også bli gjennomført i første fireårsperiode, forutsatt delvis bompengefinansiering.

I tillegg legges det opp til en nøktern opprusting av eksisterende Ev 39 gjennom Stigedalen og omlegging av rv 5 ved Skei.

Rammen til rute 9 er økt slik at det blir mulig å forsere den planlagte utbedringen av Ev 39 fra Vågsbotn i Bergen og nordover mot Nordhordlandsbrua. I tillegg har Vegdirektoratet satt av 50 mill. kr som betinget refusjon til prosjektet rv 5 Fjærland – Sogndal i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 9 på 150 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 20 mill. kr i bompenger til Ev 39 Teigen – Bogen. Innenfor den statlige rammen videreføres prosjektet Ev 39 Blindheim – Breivika. Videre prioriteres oppstart på opprustingsarbeidet i Stigedalen samt betinget refusjon til rv 5 Fjærland – Sogndal.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 39	Teigen – Bogen	160	40,0	120
Ev 39	Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)	-	25,0	-
Ev 39	Blindheim – Breivika	336	80,0	16
Rv 5	Fjærland – Sogndal	-	25,0	25

Ev 39 Teigen – Bogen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 243. Det er søkt om tillatelse til å kreve inn bompenger i ferjesambandet Oppedal – Lavik til delvis bompengefinansiering av prosjektet Ev 39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane.

Omtale av prosjektet

Eksisterende veg er en av de mest rasutsatte strekningene på Ev 39 langs Sognefjorden. I tillegg er vegen smal, svingete og med trange tunneler. Vegen er en hovedferdselsåre og trafikkeres av mange dagpendlere. Årsdøgntrafikken er om lag 1 200 kjøretøy, og tungtrafikken utgjør 17 pst. Prosjektet omfatter bygging av en 3,4 km lang tunnel samt 650 m ny veg i dagen. Den nye vegen vil eliminere de rasutsatte partiene på vegen. I tillegg vil den korte inn vegen med 2,2 km. Prosjektets netto nytte er beregnet til –100 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 160 mill. kr, basert på godkjent reguleringsplan fra 1998. Inkl. renter i

byggetiden er kostnadsoverslaget 170 mill. kr. Det legges opp til anleggsstart våren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 20 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Lokal behandling

I brev av 9. september 1999 ber Høyanger kommune, med henvisning til vedtak i kommunestyret, Statens vegvesen Sogn og Fjordane om å utarbeide et opplegg for finansiering av prosjektet gjennom innkreving av bompenger i ferjesambandet Oppedal – Lavik. Følgende to alternative opplegg, basert på en 50/50-fordeling mellom statlige midler og bompenger, ble sendt på høring til Hyllestad, Fjaler, Gaular, Høyanger, Gulen, Solund og Førde kommuner ved brev av 24. september 1999:

1. Takstnivået for alle trafikantgrupper på ferja Oppedal – Lavik heves fra sone 6 til 10.
2. Takstnivået for alle kjøretøy på ferja Oppedal – Lavik heves fra sone 6 til 11 mens passasjerer gis avgiftsfritak.

Hyllestad kommune går imot bompengefinansiering av prosjektet. Fjaler kommune går inn for bompengefinansiering under forutsetning av at 30 pst. av bompengeinntektene går til utbedring av rv 57. Gaular kommune slutter seg til et bompengeopplegg basert på alternativ 1 under forutsetning av at minst 50 pst. av totalkostnaden blir finansiert med stamvegmidler i perioden 2002-2005. Solund og Førde kommuner har ikke uttalt seg til saken.

På bakgrunn av høringsrunden tilrådte Statens vegvesen Sogn og Fjordane bompengennekting etter alternativ 2. Det ble ikke foreslått å utvide bompengefinansieringen til også å omfatte rv 57, som forutsatt av Fjaler kommune. I sin tilråding viser vegkontoret til at ferjesambandet Rysjedalsvika – Rutledal er et alternativ for de som ikke ønsker å betale bompenger på sambandet Oppedal – Lavik.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane fattet i møte 7. desember 1999 følgende vedtak:

«Fylkestinget tilrår at E 39 Teigen – Bogen vert delvis finansiert med bompengar på ferja Lavik – Oppedal i samsvar med vegsjefen si saksutgreiing.»

Fylkestinget fattet i møte 11. april 2000 vedtak om å stille garanti på 90 mill. kr for bompengeselskapets låneopptak. På bakgrunn av fylkestingets vedtak fattet Gulen og Høyanger kommuner vedtak i kommunestyremøte hhv. 16. mars og 13. april 2000 om å opprette Høyanger – Gulen Bompengeselskap AS.

Finansieringsopplegg

I tråd med bompengesøknaden legges det opp til en bompengandel på 50 pst. Det legges videre opp til at utbyggingen skal gjennomføres i perioden 2002-2005 med 80 mill. kr i statlige midler og 80 mill. kr i bompenger. Det vil bli tatt endelig stilling til tidspunktet for de statlige bevilgningene i forbindelse med de årlige budsjetter.

Bompengene skal kreves inn i ferjesambandet Oppedal – Lavik, og det forutsettes innkreving fra og med 2002. Bompengennekting på ferje gir lave innkrevingskostnader. Trafikken i ferjesambandet fordeler seg med over 95 pst. til/fra Ev 39 på nordsiden av Sognefjorden og under 5 pst. til/fra Hyllestad, vest for sambandet. Følgelig er det god sammenheng mellom de som betaler bompenger og de som har nytte av prosjektet. Det legges opp til at takstene skal økes fra takstsone 6 til takstsone 11, med fritak for persontrafikken. Basert på samme fordeling på takstgrupper og

samme rabattbruk som på ferja i dag, forutsettes et gjennomsnittlig takstpåslag på 21 kr.

Innenfor gjeldende retningslinjer, med mulighet for en takstøkning på 20 pst. og en forlengelse av innkrevingsperioden på 5 år, er det beregnet at prosjektet kan tåle en kostnadsoverskridelse på 10 pst., 1 pst. økt rente og trafikknedgang på 1,5 pst. før garantien vil tre i kraft. Risikoen vurderes derfor som akseptabel.

Samferdselsdepartementets vurdering

Prosjektet vil fjerne en av de mest rasutsatte strekningene på Ev 39 langs Sognefjorden. Med unntak av Hyllestad kommune, er det i hovedsak lokal enighet om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Videre vektlegger departementet at det er god sammenheng mellom de som betaler bompenger og de som har nytte av prosjektet. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at det gis tillatelse til å starte innkreving av bompenger fra og med 2002 for å finansiere prosjektet Ev 39 Teigen – Bogen.

Ev 39 Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)

I St.meld. nr. 46 legges det opp til en nøktern opprusting av Ev 39 gjennom Stigedalen i perioden 2002-2005, jf. side 243. Flertallet i samferdselskomiteen understreker at opprustingen av Stigedalen må begrenses til en nøktern standard og ber om å få seg forelagt de konkrete planene for arbeidet før oppstart, og senest i budsjettet for 2002, jf. Innst. S. nr. 119, side 140.

Ev 39 mellom Hjelle i Sogn og Fjordane og Straumshamn i Møre og Romsdal har svært lav standard, med smal veg, dårlig kurvatur og flere flaskehalser for tungtransporten. Hele strekningen er om lag 23 km lang, hvorav selve Stigedalen utgjør vel 8 km. Også etter omlegging av stamvegen til ny trase vil vegen gjennom Stigedalen være en viktig intern forbindelse mellom Nordfjord og Sunnmøre. Det legges opp til en nøktern opprusting av eksisterende veg der eksisterende horisontal- og vertikalkurvatur i all hovedsak beholdes. Dette innebærer breddeutvidelse til 6,5 m som er minste vegbredde for tofelts veg.

I Møre og Romsdal arbeides det med reguleringsplan for fire gjenstående partier. Her er hovedproblemene smal veg i delvis sidebratt terreng, gangtrafikk i tilknytning til eksisterende bebyggelse samt ei smal bru.

I Sogn og Fjordane er det behov for tiltak på hele strekningen fra fylkesgrensen og sørover til Hjelle, hvor spesielt tungtrafikken har problemer

med framkommeligheten. Vegen er bratt, svingete og svært smal, og med få passeringsmuligheter for større kjøretøy. I tillegg er det strekninger med dårlig bæreevne og vinterproblemer. Det foreligger godkjent reguleringsplan for første delparsell og planarbeidet for resten av strekningen er startet opp. Delvis svært sidebratt terreng med eksisterende murer, bebyggelse og et vernet vassdrag medfører at selv utbedring til nøktern standard er kostnadskreven.

Vegdirektoratet har satt av 110 mill. kr til opprusting av vegen gjennom Stigedalen i perioden 2002-2005. Midlene i 2002 forutsettes benyttet til å utbedre de to høyest prioriterte delstrekningene.

Ev 39 Kvivsvegen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 243-244. I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 ber samferdselskomiteén om å bli orientert om utviklingen i arbeidet med bompengefinansiering av Ev 39 Kvivsvegen, jf. Innst. S. nr. 119, side 138.

I tråd med St.meld. nr. 46 legger Vegdirektoratet til grunn at prosjektet startes i siste del av tiårsperioden. Ved behandlingen av Vegdirektoratets handlingsprogram, går både Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylkeskommuner inn for at prosjektet startes opp tidlig i planperioden.

Med bakgrunn i Miljøverndepartementets vedtak om at Kvivsvegen skal være framtidig trase for Ev 39 mellom Nordfjordeid og Volda, pågår arbeid med kommunedelplaner for to delparseller. Disse ventes godkjent tidlig i 2002. Arbeidet med reguleringsplaner for de øvrige parsellene er også startet opp. Plansituasjonen gjør at det fortsatt er knyttet stor usikkerhet til kostnadene for prosjektet. Basert på foreløpige kostnadsoverslag og trafikkprognoser er det sannsynlig at bompengandelen bare kan utgjøre 10-15 pst. Det er ikke fattet endelige lokalpolitiske vedtak til støtte for en eventuell bompengesøknad.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prioriteringen av prosjektet i forbindelse med revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

Ev 39 Blindheim – Breivika

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 243, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 91. Det omfatter bygging av 3,2 km riksveg, inkl. 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa samt miljøgate på Moa. Den nye vegen vil gå i mindre bebygde områder enn eksisterende veg,

som går gjennom tett bosetting i sentrum av Spjelkavik.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (1999-2000) ga Stortinget Ålesund kommune tillatelse til å forskottere inntil 55 mill. kr til forsering av prosjektet. De forskotterte midlene skal refunderes i 2003, uten kompensasjon for prisstigning og renter. Anleggsarbeidene startet i oktober 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2002.

Rv 5 Fjærland – Sogndal

Som omtalt i bl.a. St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 107, har staten pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere midler til A/S Fjærlandsvegen for prosjektet rv 5 Sogndal – Fjærland. Ordningen med betinget refusjon for dette prosjektet ble vedtatt før Stortinget sluttet seg til retningslinjene for betingede refusjoner, jf. St.prp. nr. 2 (1990-91) og Innst. S. nr. 15 (1990-91).

På grunn av usikker økonomi i prosjektet ble spørsmålet om evt. innfrielse av refusjonen utsatt til revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98), side 91. Evt. videreføring av ordningen er forutsatt vurdert i arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001).

I Vegdirektoratets handlingsprogram er det satt av 50 mill. kr som betinget refusjon til prosjektet i 2002-2003. Etter Vegdirektoratets vurdering vil dette føre til en vesentlig styrking av økonomien til prosjektet, slik at bompengeselskapet vil ha god sikkerhet for å kunne håndtere sine økonomiske forpliktelser innenfor gjeldende rammevilkår for bompengeprojektet. En forutsetning for Vegdirektoratets forslag er at fylkeskommunen påtar seg et ordinært garantiansvar for gjenstående lån, og fatter de nødvendige vedtak om dette i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet.

Ved behandlingen av handlingsprogrammet går fylkestinget i Sogn og Fjordane inn for at prosjektet tilføres 200 mill. kr utover ordinære vegmidler til nedbetaling av gjeld. I eget vedtak om avvikling av ordningene med betinget refusjon for bompengeprojekter i Sogn og Fjordane, slutter imidlertid fylkestinget seg til forslaget om å tilføre prosjektet 50 mill. kr i perioden 2002-2005. Utover dette viser fylkestinget til at fylkeskommunen gjennom behandlingen av fylkestingssak 01/1991 har stilt ordinær garanti på 380 mill. 1989-kr til prosjektet.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets forslag om å tilføre prosjektet 50

mill. kr som betinget refusjon i 2002 og 2003. Ordningen med betinget refusjon faller dermed bort. Gjennom sitt vedtak i sak 01/1991 har fylkeskommunen etter dette et ordinært garantiansvar for gjenstående lån.

Rute 10 Ev 39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å starte utbedringen av de dårligste partiene av Ev 39 på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal

og Sør-Trøndelag i perioden 2002-2005, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Rammen til rute 10 er økt, slik at det blir mulig å prioritere ytterligere utbedring av strekninger med lav standard.

Prosjektet Ev 39 Thamshamn – Øysand forutsettes delvis bompengefinansiert og gjennomført som et prøveprosjekt for OPS-ordningen, jf. St.prp. nr. 83 (2000-2001). Dette vil føre til en forsering i forhold til det som er lagt til grunn i St.meld. nr. 46, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005/2006. Det foreslås ikke statlige midler til rute 10 i 2002. Det er imidlertid regnet med 80 mill. kr i bompenger til Ev 39 Thamshamn – Øysand.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 39	Thamshamn – Øysand	-	80,0	-

Ev 39 Thamshamn – Øysand

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 244, og i St.prp. nr. 83 (2000-2001). Det omfatter bygging av 21,9 km ny veg, hvorav seks tunneler på til sammen nesten 10 km. Vegen vil i hovedsak bli bygd med to felt, men det vil bli lagt inn strekninger med tre felt for å bedre forbikjøringsmulighetene. Det er planlagt fire planskilte kryss for å koble lokalvegssystemet til den nye vegen.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 83, samtykket Stortinget i at prosjektet skal delvis bompengefinansieres og gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Det er forutsatt at bompengene skal dekke etablering av bomstasjoner, grunnverv, arkeologiske undersøkelser og Statens vegvesens øvrige kostnader knyttet til prosjektet. Det legges opp til å starte bompengeinnkrevingen høsten 2002, og bompengeselskapet kan ta opp lån på inntil 80 mill. kr til dette formålet før innkrevingen starter. Midlene i 2002 stilles derfor i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Vegdirektoratet vil gjennomføre tilbudsinnhenting og kontraktsforhandlinger for å inngå kontrakt med et prosjektselskap som skal stå for

prosjektering og bygging av ny Ev 39 på strekningen Thamshamn – Øysand samt drift og vedlikehold av strekningen Bårdshaug – Klett. Det legges opp til at kontraktsinngåelse kan skje høsten 2002. Statens totale utgifter i avtaleperioden vil ikke være avklart før etter kontraktsinngåelsen.

Rute 11 Ev 134 Drammen – Hugesund

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektet Ev 134 Hegstad – Damåsen i perioden 2002-2005. På grunn av kostnadsøkninger er fullføringen av den planlagte tverrforbindelsen med kryss til Darbu utsatt til siste del av tiårsperioden. Videre legges det opp til å gjennomføre omleggingen av Ev 134 i Rullestadvjuvet i første fireårsperiode, forutsatt delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg prioriteres mindre ombygginger av noen ulykkesutsatte partier.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 11 på 152,6 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Ev 134 Hegstad – Damåsen.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 134	Drammen – Mjøndalen, inkl. kryss ved Bangeløkka	1 081	15,0	0
Ev 134	Hegstad – Damåsen	259	135,0	7

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen.

Ev 134 Drammen – Mjøndalen

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 92. Det inngår i planene for hovedvegutbygging i Drammensområdet, jf. St.prp. nr. 1 (1994-95), og åpnes for trafikk i oktober 2001. Midlene i 2002 vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppgjør.

Ev 134 Hegstad – Damåsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 244, og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 92. Det omfatter bygging av 9,4 km ny veg fra Hegstad mot Kongsberg. I tillegg omfatter prosjektet gjenstående arbeider på parsellen Torespæren – Hegstad. Planlagte tiltak langs eksisterende veg samt bygging av rasteplass og tverrforbindelse med kryss til Darbu inngår ikke i prosjektet.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99), ga Stortinget Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner tillatelse til å forskottere 90 mill. kr til videreføring av Ev 134 fra Hegstad mot Damåsen. De forskotterte midlene skal refunderes i 2003 og 2004, uten kompensasjon for prisstigning og renter. Anleggsarbeidene startet i mars 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2002.

Ev 134 Rullestadjuvet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 244-245. Hordaland fylkeskommune har søkt om tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av prosjektet Ev 134 Rullestadjuvet ved å utvide eksisterende bompengoordning for utbygging av Ev 134 langs Åkrafjorden. I søknaden er det lagt til grunn at innkrevingen videreføres med dagens satser og rabattordninger og at bompengeperioden utvides med om lag 10 år. Videre er det lagt til grunn at bompengandelen skal begrenses til

50 pst., mens det i St.meld. nr. 46 er lagt til grunn en bompengandelen på 60 pst.

Omtale av prosjektet

Eksisterende veg er smal med dårlig kurvatur og stigningsforhold som fører til vanskelige kjøreforhold, spesielt for tungtrafikken vinterstid. Årsdøgntrafikken er i overkant av 1 000 kjøretøy med om lag 20 pst. tungtrafikk. Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 7,5 km lang strekning fra kommunegrensen mellom Odda og Etne ved Vintertun til Rullestadvatn vest. I utbyggingen inngår en kort tunnel samt en lengre tunnel på om lag 3 km med tre felt. Prosjektets netto nytte er beregnet til –270 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 290 mill. kr, basert på godkjent reguleringsplan i Odda og Etne kommuner våren 2001. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 320 mill. kr. Reguleringsplanen omfatter også strekningen Grostøl – Vintertun, som ikke inngår i bompengeprojektet. Kostnadene ved å utbedre hele strekningen er i størrelsesorden 400 mill. kr. Det legges opp til anleggsstart i 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005.

Lokal behandling

Etne og Odda kommuner har sluttet seg til fylkeskommunens forslag til bompengepoepplegg. Etne kommune krever imidlertid at ansatte i Etne kommune med arbeidsoppgaver innenfor Fjæra skolekrets får avgiftsfritak, slik som bosatte i skolekretsen. Videre krever kommunene at Stordalstunnelen som opprinnelig var en del av bompengeprojektet i Åkrafjorden, blir fullført så snart som mulig. Fylkestinget fattet følgende vedtak i møte 14. juni 2001:

«1. Fylkestinget viser til positive vedtak i kommunane Odda og Etne til bompengesøknad for lokal delfinansiering av omlegging av E134 Rullestadjuvet. Fylkesutvalet vil tilrå denne bompengesøknaden med føresetnad om at bompengendeandelen vert avgrensa til 50 pst. av dei samla prosjektkostnadene og at ein eventuell reduksjon i prosjektkostnadene fører til tilsvarende reduksjon i bompengendeandelen.

2. Fylkestinget legg til grunn at Hordaland fylkeskommune vert bompengeselskap for omtalte bompengeprojekt.»

Ved behandlingen var fylkestinget gjort kjent med at kostnadsoverslaget hadde økt i forhold til tidligere forutsetninger, og at dette vil føre til en bompengeperiode på i overkant av 15 år dersom det legges til grunn 60 pst. bompengendeandel. Videre var det opplyst at bompengeperioden reduseres til 13-14 år dersom det legges til grunn 50 pst. bompengendeandel.

I forbindelse med behandlingen av forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2011 fattet fylkestinget bl.a. følgende vedtak i møte 13. juni 2001:

«Fylkestinget viser til St.prp. nr. 1 (2000-2001) om omprioritering av statlege midlar frå Stordalstunnelen til Rullestadjuvet. Dette føreset at midlane vert løyvd attende til Stordalstunnelen. Fylkestinget legg til grunn at dette vert følgt opp i planperioden 2005-11.»

I møte 9. juni 1999 fattet fylkestinget vedtak om at 30 pst. av konsesjonskraftinntektene i perioden 2000-2010 skal gå til Ev 134 Rullestadjuvet. Det framgår av bompengesøknaden at det kan være aktuelt å benytte disse inntektene til å redusere lengden på bompengeperioden, men det er foreløpig ikke lagt til grunn et slikt bidrag. Størrelsen på konsesjonskraftinntektene er usikker.

Finansieringsopplegg

I tråd med fylkeskommunens vedtak legges det til grunn en bompengendeandel på 50 pst. Det legges videre opp til at utbyggingen finansieres i perioden 2002-2005 med 120 mill. kr i statlige midler og 170 mill. kr i bompenger, inkl. en forskottering på 25 mill. kr. Forskotteringen forutsettes refundert i 2006, uten kompensasjon for renter og prisstigning. Det vil bli tatt endelig stilling til tidspunktet for de statlige bevilgningene i forbindelse med de årlige budsjetter.

Bompengene skal kreves inn ved å videreføre bompengedordningen som ble etablert i 1991 for å

finansiere deler av utbyggingen av Ev 134 langs Åkrafjorden. Dette vil gi god sammenheng mellom de som betaler bompenger og de som får nytte av prosjektet. Dessuten vil det medføre at det ikke er nødvendig å bygge nye bomstasjoner. Det er ventet at eksisterende lån vil være nedbetalt i desember 2001. Dagens takster beholdes med justering for prisstigning. Takstene er i dag 40 kr for liten bil og 80 kr for stor bil. Videre legges det opp til at dagens rabattordninger videreføres. Dette innebærer bl.a. avgiftsfritak for de som er bosatt i Fjæra skolekrets.

Gjeldende retningslinjer gir en mulighet for en takstøkning på 20 pst., og en forlengelse av innkrevingsperioden på 5 år. Følsomhetsberegninger viser at dersom prosjektkostnaden øker med 10 pst. og trafikkveksten reduseres fra 2 til 1 pst., vil bompengeperioden bli forlenget fra 13-14 år til 18 år. Risikoen vurderes derfor som akseptabel.

Samferdselsdepartementets vurdering

Fylkestinget går inn for at en eventuell reduksjon av prosjektkostnaden i sin helhet skal føre til reduksjon av bompengebidraget. Dette er ikke i samsvar med gjeldende retningslinjer der det forutsettes at kostnadsendringer innenfor angitt usikkerhetsnivå skal fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelser ut over dette skal tilfalle staten. Samferdselsdepartementet forutsetter at dette legges til grunn.

Fylkestinget har ikke kommentert kravet fra Etne kommune om avgiftsfritak for ansatte i Etne kommune med arbeidsoppgaver i Fjæra skolekrets. Samferdselsdepartementet forutsetter at dette blir vurdert nærmere i forbindelse med endelig vedtak av takst- og rabattsystem for prosjektet. I denne vurderingen skal det legges vekt på at de som betaler avgift også får nytte av prosjektet.

Fylkestinget går inn for at Stordalstunnelen blir prioritert ved revisjon av Nasjonal transportplan. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001) gikk Samferdselsdepartementet inn for å utsette byggingen av Stordalstunnelen og krysset ved Håland på grunn av kostnadsøkninger på prosjektet Ev 134 Teigland – Håland. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at en ev. prioritering av Stordalstunnelen i perioden 2006-2011 blir vurdert i forhold til andre aktuelle prosjekter på stamvegnettet.

Utbedring av Ev 134 gjennom Rullestadjuvet vil fjerne en flaskehals for tungtrafikken på stamveggruta mellom Drammen og Haugesund. Pro-

sjektet fører til reduksjon i samfunnets transportkostnader på 40 mill. kr. Videre er det stor lokalpolitisk tilslutning til søknaden om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at det gis tillatelse til å utvide eksisterende bompengeordning for Ev 134 langs Åkrafjorden for å finansiere den planlagte utbedringen av Ev 134 i Rullestadijuvet.

Rute 12 Ev 16 Kjørbo/Sandvika – Bergen (Vågsbotn)

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre utbedringen på strekningen Vaksdal – Boge i perioden 2002-2005. I tillegg forutsettes prosjektene Ev 16 Wøyen – Bjørum og Ev 16 Voldum – Seltun gjennomført. Videre prioriteres ombygging av det ulykkesutsatte krysset mellom Ev 16 og rv 7 i Buskerud til planskilt kryss. Det foreligger ikke planavklaring for prosjektet Wøyen – Bjørum. Dersom det skal velges alternativ trasé for utbygging av Ev 16 Wøyen – Bjørum, må det gjennomføres ny konsekvensutredning. Dette vil utsette oppstart av parsellen. Dersom Bærum kommune står fast på alternativ trasé og dersom kommunen aksepterer utsatt anleggsstart, tas det sikte på å igangsette ny konsekvensutredning. Ikke minst fordi denne parsellen er sterkt ulykkesbelastet må utbygging starte snarest mulig. Dersom anleggsstart utsettes, vil Regjeringen komme tilbake til omdisponering av disse midlene.

Departementet viser til at det er store utbyggingsbehov for øvrig på rute 12 og vil i den sammenheng vise til gjenstående oppgave med å erstatte fyllingene i Steinsfjorden med bruer.

Samferdselskomitéen mener det er viktig at den planlagte opprustingen av de dårligste strek-

ningene på Ev 16 i Lærdalsdalen og over Filefjell skjer raskest mulig og kontinuerlig. Fjellstrekningen Steinklepp – Øye blir spesielt framhevet, jf. Innst. S. nr. 119, side 141. Rammen til rute 12 er derfor økt, slik at dette kan prioriteres allerede i første fireårsperiode. Lærdal og Vang kommuner har vedtatt å starte arbeidet med å utarbeide kommunedelplaner for de aktuelle strekningene, og Statens vegvesen har tatt initiativ til et samarbeid mellom Oppland og Sogn og Fjordane med sikte på å avklare hvilke strekninger som skal prioriteres.

Flertallet i samferdselskomitéen ber om at det iverksettes tiltak for å bedre trafikksikkerheten langs Ev 16 på strekningen Skulestadmoen – Vinje på Voss, jf. Innst. S. nr. 119, side 141. Dette er fulgt opp ved at det innenfor fylkesfordelt ramme til Hordaland er satt av om lag 40 mill. kr til tiltak på denne strekningen i planperioden, hvorav inntil 15 mill. kr i første fireårsperiode. Hvilke tiltak som skal gjennomføres vil bli avklart gjennom en planprosess som nå er startet opp.

Videre ber flertallet om at det vurderes å sette inn tiltak for å bedre trafikksikkerheten langs eksisterende veg før ny Ev 16 kan stå ferdig gjennom Bærum og over Sollihøgda, jf. Innst. S. nr. 119, side 141. I Buskerud er dette fulgt opp ved at det er igangsatt en trafikksikkerhetsrevisjon av strekningen for å konkretisere hvilke tiltak som er aktuelle å gjennomføre. I Akershus pågår det bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Wøyenenga – Bærum meieri. I tillegg er det satt av midler innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005 til å bygge rekkverk som midtdeler på deler av strekningen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 12 på 100 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Ev 16 Vaksdal – Boge som ventes åpnet for trafikk i løpet av 2002. I tillegg prioriteres anleggsstart på prosjektet Ev 16 Voldum – Seltun.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Ev 16	Voldum – Seltun	280	40,0	223

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

Ev 16 Voldum – Seltun

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 246, og i St.prp. nr. 76 (2000-2001), side 16. Eksisterende

veg har svært lav standard med dårlig kurvatur. Deler av strekningen er utsatt for steinsprang og nedfall av is fra høye fjellskjæringer og bratte fjellsider. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag

1 000 kjøretøy. Tungtrafikken, som i dag utgjør 15 pst., er ventet å øke vesentlig som følge av at Lærdalstunnelen er åpnet for trafikk.

Prosjektet omfatter bygging av to tunneler på om lag 1,5 km og 3 km, samt ny bru over Lærdalselva. Prosjektet vil føre til en innkorting av Ev 16 med om lag 5 km. Det er lagt vekt på å føre gjennomgangstrafikken utenom de mange verdifulle kulturminnene på strekningen. Prosjektets netto nytte er beregnet til -70 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 280 mill. kr, basert på godkjent reguleringsplan. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 310 mill. kr. Som omtalt i St.prp. nr. 76 (2000-2001), legges det opp til å gjennomføre forberedende arbeider høsten 2001, finansiert ved innsparinger på prosjektet Ev 16 Lærdal – Aurland. Av en samlet innsparing på 30 mill. kr er 17 mill. kr omdisponert til dette prosjektet. Resten av innsparingen vil gå til mindre investeringstiltak, bl.a. oppgradering av Gudvangtunnelen på Ev 16.

Det har i september 2001 falt ned stein på vegen ved Seltun. Etter geologiske undersøkelser viser det seg at det er behov for rassikring på stedet. Hvilke tiltak som vil være aktuelle er ennå ikke avklart. Dersom dette medfører kostnadsendringer, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte sommeren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004.

Rute 13 Rv 15 Otta – Hjellev

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til en omlegging av rv 15 forbi Vågåmo i perioden 2002-2005. Det foreslås ikke statlige midler til rute 13 i 2002.

Rute 14 Ev 136 Dombås – Ålesund

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til at investeringsrammen for perioden 2002-2005 i all hovedsak skal gå til å utbedre strekninger med lav standard og rasfare i Romsdalen.

Samferdselskomiteén understreker viktigheten av at trafikforholdene i Lesja blir bedret, jf. Innst. S. nr. 119, side 142. Dette er fulgt opp ved at det innenfor fylkesfordelt ramme til Oppland legges opp til å bygge undergang og gang- og sykkelveg gjennom Lesja sentrum samt gang og sykkel-

veg i tilknytning til Lesjaskog skole i første fireårsperiode. I Vegdirektoratets handlingsprogram er det lagt til grunn strekningsvise investeringer på Ev 136 i siste del av tiårsperioden. Dette vil bli nærmere vurdert fram mot revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. Dt foreslås ikke statlige midler til rute 14 i 2002.

Rute 15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 opp til å starte gjennomføringen av første fase av et felles bompengeprojekt for utbyggingen av rv 2 i Akershus og Hedmark, med fullføring i siste del av tiårsperioden. I Vegdirektoratets handlingsprogram er det foreløpig lagt til grunn at arbeidene på parsellen Kløfta – Nybakk startes først.

Flertallet i samferdselskomiteén er åpne for at utbyggingen kan starte der planarbeidet er kommet lengst, og ber Samferdselsdepartementet foreta en ny vurdering av hvilken parsell som bør startes først, jf. Innst. S. nr. 119, side 142. Samferdselsdepartementet forutsetter at dette blir nærmere avklart i det videre arbeidet med bompengesaken. Det foreslås ikke statlige midler eller annen finansiering på rute 15 i 2002.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til utbedringer av eksisterende veg mellom Elverum og Sør-Trøndelag grense i perioden 2002-2005. I tillegg legges det opp til å starte utbedringen av strekningen Innset – Ulsberg i Sør-Trøndelag som utgjør et markert standardbrudd på ruta, med videreføring i siste del av tiårsperioden. Det foreslås ikke statlige midler til rute 16 i 2002.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektet rv 35 Lunner – Gardermoen i perioden 2002-2005. Som følge av kostnadsøknin-ger på prosjektet er rammen til rute 17 økt. Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til rute 17 på 250 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med 14 mill. kr i bompenger.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Rv 35	Lunner – Gardermoen	760	264,0	255

Rv 35 Lunner – Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46, side 248, i St.prp. nr. 85 (1997-98) og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 94. Det omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Samlet veglengde blir om lag 26 km, fordelt med om lag 17 km i Akershus og om lag 9 km i Oppland.

Etter at Statens vegvesen har inngått kontrakter/avtaler for bygging av om lag 20 km av strekningen, er kostnadsoverslaget økt med 139 mill. kr (22 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 85 (1997-98). Kostnadsøkningen skyldes flere forhold. Markedsprisene ligger høyere enn forventet. I tillegg er byggherrekostnadene økt, både til planlegging og administrasjon. Videre har prosjekteringen ført til en del masseøkninger og planendringer.

Det legges til grunn at kostnadsøkningen skal bli dekket i henhold til opplegget som følger av Stortingets behandling av St.prp. nr. 85 (1997-98).

Dette innebærer at en kostnadsoverskridelse på inntil 10 pst. dekkes av staten og bompengeselskapet i fellesskap, med en fordeling i samsvar med deres andel av kostnadene i henhold til basisforutsetningen for utbyggingen. Staten dekker kostnadsoverskridelser utover 10 pst. De nye kostnadstallene vil ikke få betydning for framdriften i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i februar 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2003. Av foreslåtte midler i 2002 forutsettes 14 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

I St.meld. nr. 46 er det ikke lagt til grunn statlige midler til rute 18 i perioden 2002-2005. På grunn av merkostnader knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen, foreslår Samferdselsdepartementet en statlig investeringsramme på 8 mill. kr for 2002.

(mill. 2002-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2002	Restbehov per 01.01.2003
Rv 23	Oslofjordforbindelsen	1 396	8,0	0

Rv 23 Oslofjordforbindelsen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 87 (1995-96) og i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 94. Det ble åpnet for trafikk i juni 2000. Midlene i 2002 vil bli brukt til å dekke merkostnader i forbindelse med installasjon av trafikkovervåkningssystem og til å dekke kostnader i forbindelse med at en av entreprenørene har tatt ut stevning mot Statens vegvesen. På grunn av uenighet om sluttoppgjøret er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnader for prosjektet.

Fylkesfordelt ramme

I Samferdselsdepartementets og Fiskeridepartementets retningslinjer for arbeidet med handlingsprogrammet er fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005 økt med til sammen 820 mill. kr. i forhold til St.meld. nr. 46. Det er lagt til grunn at alle fylker skal få en økning i henhold til planrammene som ligger i St.meld. nr. 46.

I St.meld. nr. 46 er det forutsatt 410 mill. kr til overordnet planlegging i perioden 2002-2005. Som grunnlag for arbeidet med handlingsprogrammet har Vegdirektoratet fordelt disse midlene, slik at de inngår i den fylkesfordelte planrammen. Forutsatte midler til satsing på nasjonale turistveger,

som utgjør 120 mill. kr og som i St.meld. nr. 46 ligger inne i fylkesfordelt ramme, er foreløpig ikke fordelt mellom fylkene. Dette innebærer at fylkesfordelt ramme er økt med til sammen 1 110 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 46. I departementenes retningslinjer er økningen forutsatt benyttet til trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og rassikring.

Med utgangspunkt i St.meld. nr. 46 og departementenes føringer, har vegkontorene utarbeidet forslag til handlingsprogram for prosjekter og tiltak innenfor fylkesfordelt ramme i perioden 2002-2011. Forslaget er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. I tråd med St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, stat, fylke – en bedre oppgavefordeling, legger Samferdselsdepartementet til grunn at fylkeskommunenes prioriteringer skal tillegges avgjørende vekt innenfor de føringer som er fastlagt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Ved uenighet mellom vegkontoret og fylkeskommunen forelegges saken Vegdirektoratet. Dersom Vegdirektoratet ikke er enig med fylkeskommunen, sendes saken til Samferdselsdepartementet som har endelig avgjørelsesmyndighet.

Ved behandlingen av handlingsprogrammene er det i liten grad framkommet uenighet om prioriteringene. Alle gjenstående uenigheter mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen er omtalt under de enkelte fylker, inkl. Samferdselsdepartementets endelige avgjørelse. Statens vegvesen har fastsatt endelig handlingsprogram for perioden 2002-2005 for alle fylker.

Ved stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011, viste flertallet til at de enkelte fylker vil utarbeide handlingsprogram for det øvrige riksvegnettet med bakgrunn i St.meld. nr. 46 og innstillingen. Flertallet la i samsvarende med denne behandlingsmåten ikke opp til å kommentere enkeltprosjekt i innstillingen. På bakgrunn av dette samt for å legge opp til økt

vektlegging av overordnet politisk styring, har Samferdselsdepartementet i samråd med Vegdirektoratet foretatt enkelte endringer i utformingen av omtalen av fylkesfordelt ramme for 2002. Endringene innebærer at:

- Hvert fylke gis en kort tekstlig omtale av hovedtrekkene ved satsingen i fylket
- Prosjektet på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekt med en total kostnad på *over 200 mill. kr* nevnes i teksten
- Bevilgning tas med for alle prosjekt som nevnes for 2002
- Kostnadsoverslag nevnes for alle nye prosjekt
- Kostnadsøkning nevnes når den er > 10 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag
- Åpningsår angis bare for prosjekt som ventes åpnet i 2002 (budsjettåret).

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2002 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46, Stortingets behandling av meldingen og handlingsprogrammene. Tabellen i det følgende viser forslaget til investeringsprogram i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger i enkelte fylker. For å sikre rasjonell anleggsdrift, er det lagt opp til en viss skjevfordeling av rammene mellom de enkelte år. Dette har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 og handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 varierer noe mellom fylkene. På grunn av store bindinger er oppfølgingsgraden høy for Akershus, Buskerud, Sogn og Fjordane og Finnmark. Den lave oppfølgingsgraden for Oslo og Møre og Romsdal skyldes at det er forutsatt anleggsstart på store prosjekter seint i perioden. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2002-2005.

Investeringsprogrammet 2002-2005 og forslag 2002 – fylkesfordelt ramme, inkl. post 31¹

Fylke	Statlige bevilgninger					Annen finansiering					Til invester- inger totalt i 2002
	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i % av handlings- program	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings- program 2002-2005	Anslag 2002	Forslag 2002 i % av handlings- program	
Østfold	329	52	381	92,0	24,1		230	230	90	39,1	182,0
Akershus	957	121	1 078	338,0	31,4	770	-40	730	277	37,9	615,0
Oslo	823	101	924	134,0	14,5	1 290	-40	1 250	354	28,3	488,0
Hedmark	278	41	319	67,0	21,0						67,0
Oppland	278	37	315	68,0	21,6	150	10	160			68,0
Buskerud	730	86	816	259,0	31,7	100	-60	40	24	60,0	283,0
Vestfold	288	56	344	84,0	24,4	820	-290	530			84,0
Telemark	535	64	599	128,0	21,4						128,0
Aust-Agder	216	37	253	61,0	24,1	50	130	180	22	12,2	83,0
Vest-Agder	267	41	308	68,5	22,2	150	20	170	42	24,7	110,5
Rogaland	453	46	499	124,0	24,8	310	150	460	71	15,4	195,0
Hordaland	1 008	109	1 117	288,9	25,9	820	540	1 360	277	20,4	565,9
Sogn og Fjordane	453	55	508	168,0	33,1						168,0
Møre og Romsdal	638	46	684	109,4	16,0	210	-120	90			109,4
Sør-Trøndelag	411	62	473	124,8	26,4						124,8
Nord-Trøndelag	237	34	271	65,5	24,2	150	50	200	23	11,5	88,5
Nordland	566	43	609	137,0	22,5						137,0
Troms	339	45	384	89,0	23,2						89,0
Finnmark	309	38	347	114,0	32,9						114,0
Sum	9 115	1 114	10 229	2 520,1	24,6	4 820	580	5 400	1 180	21,9	3 700,1

1) Handlingsprogram 2002-2005/forslag 2002 er inkl. forutsatte midler til overordnet planlegging, men ekskl. midler til nasjonale turistveger.

Østfold

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. Fylkestinget går inn for at 26 mill. kr til bygging av midtdeler på Ev 6 fra Åsgård til Årvoll i 2002 skal belastes Østfoldpakka, fase 1, og ikke fylkesfordelt ramme. Frigjorte midler ønskes overført til mindre investeringstiltak som gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen har ingen merknader til dette, forutsatt at bygging av midtdeler finansieres med bompenger. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til dette.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 92 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at det i 2002 blir stilt til disposisjon 90 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak, inkl. bygging av midtdeler på Ev 6, og bygging av gang- og sykkelveger. Videre prioriteres planlegging og grunnerverv i forbindelse med Østfoldpakka. Som vist til under rute 1 er det satt av 15 mill. kr i statlige midler til forsert planlegging av prosjekt på Ev 6. Det er regnet med at bompengeselskapet stiller til disposisjon 30 mill. kr til kompensasjonstiltak og tiltak på sidevegnettet til Ev 18 i 2002. For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Østfoldpakka i perioden 2002-2005, vises det til omtale under stamvegrutene 1 og 6.

Akershus

Fullføring av prosjektet rv 120 Erpestad – Gardermoen samt Oslopakke 1-prosjektene rv 4 Gjelleråsen – Slattum og Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke fører til store bindinger i perioden 2002-2005. For øvrig legges det i handlingsprogrammet opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak, særlig kollektivtrafikktiltak gjennom bompenger fra Oslopakke 2. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak. Nødvendige tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven forutsettes gjennomført innen 2005. Disse prioriteringene er i tråd med St.meld. nr. 46.

Fylkestinget går inn for at vegkontorets forslag til handlingsprogram legges til grunn for prioriteringene i perioden 2002-2005, men forutsetter at 20 pst. av midlene til Oslopakke 1 skal

benyttes til kollektivtrafikktiltak. Statens vegvesen er enig i at det er ønskelig med en sterkere prioritering av kollektivtrafikktiltak i perioden, men finner ikke å kunne gå inn for omprioriteringer innenfor tildelte rammer på grunn av de store bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter. Statens vegvesen viser til at det legges opp til en langt sterkere satsing på kollektivtrafikktiltak i siste del av tiårsperioden, med sikte på at andelen blir 20 pst. når hele bompengeperioden ses under ett. Statens vegvesen går derfor inn for at vegkontorets handlingsprogram legges til grunn, men vil vurdere muligheter for omprioriteringer i forbindelse med de årlige budsjetter. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til dette.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 338 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 277 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Dette går i sin helhet til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene rv 4 Gjelleråsen – Slattum med 140 mill. kr, hvorav 60 mill. kr i bompenger, rv 120 Erpestad – Gardermoen med 43 mill. kr og Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke med 120 mill. kr i bompenger. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak og planlegging. Prosjektet rv 120 Erpestad – Gardermoen ventes åpnet for trafikk i oktober 2002. For prosjektene rv 4 Gjelleråsen – Slattum (kostnadsoverslag på 355 mill. kr) og Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke (kostnadsoverslag på 295 mill. kr), har det skjedd en kostnadsøkning på henholdsvis 11 og 16 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Det avsettes 10 mill. kr, til kollektivtrafikktiltak og andre tiltak, som vil bli nærmere prioritert i samarbeid med fylkeskommunen.

Oslo

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak i perioden 2002-2005, særlig kollektivtrafikktiltak for å følge opp Oslopakke 1 og Oslopakke 2. En vesentlig del av bompengene fra Oslopakke 1 er prioritert til slike tiltak. I tillegg prioriteres anleggsstart på prosjektet rv 150 Ulven – Sinsen, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Nødvendige tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven forutsettes gjennomført innen 2005.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 134 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposi-

sjon 449 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Av dette forutsettes 95 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 354 mill. kr til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, i all hovedsak til kollektivtrafikktiltak.

Oslopakke 2

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 64 (1999-2000), har Stortinget gitt tillatelse til å øke bompengetakstene i bomringen til delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). I tillegg forutsettes økt trafikantbetaling på kollektivtrafikken. Det legges opp til å starte innkrevingen av ekstra bompengavgift og trafikantavgift for Oslopakke 2 fra 1. november 2001.

På bakgrunn av St.meld. nr. 46 er det utarbeidet et eget handlingsprogram for Oslopakke 2, som i all hovedsak har fått lokalpolitisk tilslutning. I perioden 2002-2005 er det lagt spesielt vekt på:

- utbygging av dobbeltspor for å bedre punktlighet og reisetid, samt gi mulighet for å imøtekomme økende etterspørsel etter jernbane med økt frekvens
- tiltak for økt kapasitet, sikkerhet, hastighet og punktlighet på T-banenettet
- kollektivbetjening av nye store utbyggingsområder
- opprusting og etablering av kollektivknutepunkter og terminaler
- framkommelighetstiltak for buss og trikk.

Det legges opp til en samlet investering på i underkant av 4,7 mrd. kr i perioden 2002-2005. Dette omfatter statlige midler (veg og jernbane), bompenger og lokale bidrag. I handlingsprogrammet for Oslopakke 2 forutsettes følgende fordeling av rammen mellom de ulike tiltakene:

	(i mill. kr)
	2002-2005
Jernbane	2 830
T-bane	950
Kollektivknutepunkter	490
- jernbane	240
- veg	250
Framkommelighetstiltak m.m.	410
Sum	4 680

I handlingsprogrammene for Akershus og Oslo er det i perioden 2002-2005 lagt til grunn at til sammen 1,6 mrd. kr skal finansieres ved statlige midler over riksvegbudsjettet, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler, og ved bompenger, fordelt som følger:

	(i mill. kr)		
	Akershus	Oslo	Sum
Statlige midler	130	280	410
Bompenger	340	860	1 200
Sum	470	1 140	1 610

Jernbane

I løpet av perioden 2002-2005 legges det opp til å bygge nytt dobbeltspor for jernbane på strekningen Asker – Sandvika. I tillegg er det prioritert midler til oppstart av prosjektet «Kollektivbetjening til Fornebu» og ombygging av Lysaker og Ski stasjoner. Investeringene forutsettes i sin helhet finansiert over jernbanens budsjetter.

T-bane

Videreføring av arbeidene med T-baneringen er den viktigste oppgaven i perioden 2002-2005. Det er inngått avtale om finansiering av prosjektet der det forutsettes at staten skal dekke 75 pst. av kostnadene over riksvegbudsjettet, inkl. bompenger, samt sin forholdsmessige andel av en kostnadsøkning på inntil 10 pst. Oslo kommune har meldt om kostnadsøkninger på prosjektet, og det arbeides med å kvalitetssikre overslaget. Følgelig er det knyttet stor usikkerhet til kostnadene. For 2002 er

det satt av 212 mill. kr, hvorav 47 mill. kr i statlige midler og 165 mill. kr i bompenger.

Videre legges det opp til å starte arbeidene med oppgradering av Kolsåsbanen til T-banestandard i perioden 2002-2005. I tråd med vedtak i Akershus fylkesting, legges det til grunn at spørsmål rundt ansvaret for framtidig drift av Kolsåsbanen blir avklart før opprustingen starter. I tillegg prioriteres tiltak for å øke sikkerhet, hastighet, punktlighet og kapasitet på Grorudbanen og på fellesstrekningen mellom Majorstuen og Tøyen. Det forutsettes at Oslo kommune/Oslo Sporveier gjennomfører teknisk fornyelse på disse strekningene parallelt med opprustingstiltakene. Opprustingstiltakene forutsettes finansiert over riksvegbudsjettet, inkl. bompenger. Samferdselsdepartementet vil gå inn i en dialog med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om T-banens utvikling framover.

Kollektivknutepunkter

Statens vegvesen legger opp til å gjennomføre en rekke tiltak for utvikling av knutepunkter og terminaler i perioden 2002-2005. Flere av stasjonene er samarbeidsprosjekter mellom Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket. I Oslo foreslås det å starte arbeidet med å utvikle Jernbanetorget til et mer brukervennlig kollektivknutepunkt i slutten av perioden. I tråd med vedtak i Oslo bystyre vil mulighetene for kostnadsreduksjoner bli vurdert. Tidligere avtale om en kommunal egenandel på 20 pst. legges til grunn.

Framkommelighetstiltak mm.

I Akershus legges det opp til å gjennomføre tiltak for å bedre framkommeligheten for busser på bl.a. rv 22 og rv 120. I Oslo prioriteres tiltak på Ev 18 Mosseveien, rv 161 Kirkeveiringen og rv 150 Store Ringvei m.m. Videre legges det opp til å gjennomføre kollektivtrafikktiltak i Groruddalen. Pågående arbeid med en helhetlig plan for Groruddalen vil være førende for hvilke tiltak som skal gjennomføres.

Hedmark

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 opp til en sterk satsing på utbedring av eksisterende vegnett, bl.a. gjennom ombygging av svake og smale bruer med høydebegrensninger samt vegstrekninger med ugun-

stige stigningsforhold. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Disse prioriteringene følges opp i 2002.

Det arbeides med planer for senking av den tidligere omkjøringsvegen til Ev 6 i Brumunddal (fv 84) med sikte på ombygging av vegen til «bygate» på terrengnivå. Det er forutsatt en fordelingsnøkkel med 40 pst. statlige, 40 pst. fylkeskommunale og 20 pst. kommunale midler. Prosjektet er foreløpig lagt inn i siste 6-årsperiode både i Hedmarks handlingsprogram for øvrige riksveger og i fylkets handlingsprogram for fylkesveger, med muligheter for forsering til første fireårsperiode i tilfelle økte rammer. Det vil bli arbeidet videre med sikte på en avtale mellom staten, Hedmark fylkeskommune og Ringsaker kommune.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 67 mill. kr for 2002.

Oppland

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, prioriteres strekningsvise investeringer på rv 4 høyt i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Første fase av bompengeprojektet, som omfatter omlegging av rv 4 ved Raufoss samt bygging av forbikjøringsfelt nord for Lygna, vil i all hovedsak bli gjennomført i perioden 2002-2005, jf. St.prp. nr. 74 (2000-2001). I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Det foreligger ikke endringer i kostnadsrammen for fase 1 i forhold til det som er oppgitt i St.prp. nr. 74 (2000-2001). Lengden på forbikjøringsfeltet på strekningen Lygna N – Einavoll er imidlertid redusert i forhold til det som lå til grunn for overslaget i bompengeproposisjonen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 68 mill. kr for 2002. Prioriteringene i handlingsprogrammet følges opp. Arbeidene på rv 4 startes i 2002, bl.a. forberedende arbeider med sikte på å starte omleggingen ved Raufoss i 2003.

Buskerud

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, prioriteres oppfølging av Vegpakke Drammen i handlingsprogrammet. Følgelig vil en stor del av rammen for perioden 2002-2005 gå til strekningsvise investeringer. Prosjektet Ev 134 Sentrums-

ring Drammen, parsell Bragernes, åpnes for trafikk sommeren 2002, og arbeidene på sentrumsringen forutsettes videreført med anleggsstart på rv 283 Øvre Sund bru/Kreftingsgate i perioden 2002-2005. En vesentlig del av midlene til mindre investeringstiltak vil gå til bygging av gang- og sykkelveger samt tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven innen 2005.

Som en oppfølging av Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av trasévalget for stamvegen mellom Oslo og Bergen, legges det opp til å bygge gang- og sykkelveg langs rv 50 i Hovet, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 101. Fylkestinget forutsetter at Buskerud tilføres ekstra midler til dette. Ved tildeling av planramme for perioden 2002-2005 var det lagt til grunn at bygging av gang- og sykkelveg langs rv 50 i Hovet skulle gjennomføres i perioden. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at dette blir prioritert innenfor fylkesfordelt ramme.

Som omtalt i St.meld. nr. 46, arbeides det med et opplegg for slutføring av Vegpakke Drammen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak når den lokalpolitiske behandlingen er sluttført, evt. i forbindelse med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. Bompengerevisjonen på Ev 18 på Kjellstad i Lier skal opphøre ved utgangen av 2001.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 259 mill. kr for 2002, hvorav 162 mill. kr til prosjektet Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes. I tillegg forutsettes det bl.a. at byggingen av gang- og sykkelveg langs rv 50 i Hovet startes i 2002. Det er regnet med at Buskerud vil få stilt til disposisjon 24 mill. kr i bompenger fra vegpakke Drammen i 2002, hvorav 8 mill. kr til støyskjermingstiltak langs Ev 18 i Lier.

Vestfold

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet til grunn at Tønsbergprosjektet startes i perioden 2002-2005, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Prosjektet har en øvre kostnadsramme på 2,5 mrd. kr og forutsettes i all hovedsak bompengefinansiert. I første fireårsperiode er det mest aktuelt å starte byggingen av en ny ringveg i tunnel på nordsiden av Tønsberg sentrum, rv 311 Ringveg øst – vest. I tillegg legges det opp til en omfattende bygging av gang- og sykkelveger. Fylkeskommunen og berørte kommuner har sluttet seg til planene, og Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge

fram en bompengeproposisjon for Tønsbergprosjektet i løpet av våren 2002.

Den statlige rammen i perioden 2002-2005 vil gå til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres miljø- og servicetiltak, bygging av gang- og sykkelveger samt midler til videre planlegging av Tønsbergprosjektet og Vestfoldpakken. Disse prioriteringene følges opp i 2002. Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 84 mill. kr for 2002. For nærmere omtale av Vestfoldpakken, vises det til omtale under stamvegrute 7.

Telemark

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, prioriteres utbedring av innfartsvegen til Kragerø i handlingsprogrammet. I perioden 2002-2005 vil rv 38 bli ombygd på strekningen Kragerø-tunnelen – Kalstadkrysset, og det legges opp til anleggsstart på strekningen Eklund – Sannidal. Videre legges det opp til en sterk satsing på mindre utbedringer og forsterkning av eksisterende vegnett, inkl. oppgradering av tunneler. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 128 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres igangsatte arbeider med oppgradering av eksisterende vegnett. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Aust-Agder

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet til grunn at utbyggingen av rv 9 i Setesdal startes i perioden 2002-2005, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Utbyggingen har en kostnadsramme på 200 mill. kr, og det er lagt til grunn 50 mill. kr i statlige midler inkl. en refusjon på 22 mill. kr til Bykle kommune. Fylkeskommunen og berørte kommuner har sluttet seg til planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen, og Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en bompengeproposisjon i løpet av våren 2002.

I tillegg til å følge opp utbyggingsplanene for rv 9 i Setesdal prioriteres mindre investeringstiltak, særlig trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. St.prp. nr. 30 (2000-2001) forutsettes fulgt opp gjennom trafikksikkerhets- og kollektivtrafikktiltak langs eksisterende Ev 18,

samt midler til videre planlegging og grunnerverv i forbindelse med Aust-Agderpakken. Prioriteringene innenfor Aust-Agderpakken er imidlertid avhengig av at Aust-Agder fylkeskommune slutter seg til forslaget om å øke lånerammen for prosjektet, jf. nærmere omtale under stamveggrute 7.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 61 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen følges prioriteringene i handlingsprogrammet opp, med særlig vekt på trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og videre planlegging av prosjektene på Ev 18.

Det er regnet med at det blir stilt til disposisjon til sammen 47 mill. kr i bompenger fra Aust-Agderpakken i 2002. Av dette forutsettes 25 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 22 mill. kr til mindre investeringstiltak innenfor fylkesfordelt ramme, samt planlegging og grunnerverv. For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Aust-Agderpakken, vises det til omtale under stamveggrute 7.

Vest-Agder

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet til grunn at utbyggingen av Listerpakken startes i perioden 2002-2005, med fullføring i siste del av tiårsperioden. Utbyggingen, ekskl. stamvegprosjektet Ev 39 Handeland – Fedal, har en kostnadsramme på om lag 550 mill. kr, og det er lagt til grunn om lag 180 mill. kr i statlige midler. Resten forutsettes finansiert ved bompenger og lokale tilskudd. Fylkeskommunen og berørte kommuner har sluttet seg til planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen, og Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en bompengeproposisjon i løpet av 2002.

I tillegg til å følge opp Listerpakken gjennom utbedringer på rv 43 samt oppstart på ombyggingen av rv 465, legges det i perioden 2002-2005 opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak. Trafikksikkerhets- og rassikringstiltak prioriteres, samt oppfølging av programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke. Utbedringene på rv 43 har dessuten stor rassikringsgevinst. Det er videre lagt til grunn et bompengebidrag fra Ev 18 i Kristiansand til bygging av ny hovedatkomst til Høgskolen i Agder (HiA-forbindelsen), kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Fylkestinget går inn for å utsette deler av programmet for legging av fast dekke på riksvegnet-

tet, slik at midlene kan overføres til prioriterte gang- og sykkelvegprosjekter og trafikksikkerhetstiltak. Videre mener fylkestinget at Vest-Agder bør tilføres ekstra midler til planlagt utskifting av tunnelplatene i Flekkerøytunnelen på rv 457. Statens vegvesen viser til at dette er tiltak som forutsettes prioritert innenfor tildelte planrammer for perioden 2002-2005 og går derfor inn for at vegkontorets handlingsprogram legges til grunn. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til dette.

Fylkestinget forutsetter at foreslått bygging av et forbikjøringsfelt på Ev 39 i Vest-Agder prioriteres innenfor stamvegrammen, tilsvarende et forbikjøringsfelt i Rogaland. Videre går fylkestinget inn for at et rassikringsprosjekt ved krysset mellom Ev 39 og rv 466 skal prioriteres innenfor stamvegrammen. Statens vegvesen er enig i at planlagt bygging av forbikjøringsfeltet finansieres innenfor stamvegrammen, og frigjorte midler forutsettes overført til prioriterte gang- og sykkelvegprosjekter og trafikksikkerhetstiltak. Ombygging av krysset mellom Ev 39 og rv 466 er i hovedsak prioritert på grunn av rasproblemer på rv 466. Statens vegvesen mener derfor at en evt. prioritering av dette prosjektet må finansieres innenfor fylkesfordelt ramme. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til dette.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 68,5 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. oppfølging av programmet for legging av fast dekke på riksvegnettet, bygging av gang- og sykkelveger, og trafikksikkerhetstiltak. Videre prioriteres midler til planlegging. I tillegg er det regnet med at det blir stilt til disposisjon 42 mill. kr i bompenger fra Ev 18 i Kristiansand til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. Av dette vil 40 mill. kr gå til å fullføre HiA-forbindelsen. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2002.

Rogaland

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak. En vesentlig del av rammen vil gå til å følge opp statens andel til Nord-Jærenpakken. Innenfor Nord-Jærenpakken prioriteres i tillegg gjennomføring av prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland. Nødvendige tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven forutsettes gjennomført innen 2005.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 72 (1999-2000), har Stortinget gitt tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær (T-forbindelsen). Det er planlagt anleggsstart i 2005/2006, og det er startet forhåndsinnkreving av bompenger i Boknafjordsambandet. I St.prp. nr. 72 (1999-2000) er Boknafjordsambandet omtalt som sambandene Randaberg – Skudeneshavn og Mortavika – Arsvågen. Ved den lokale behandlingen av bompengepropellet, var det bare lagt til grunn forhåndsinnkreving i sambandet Mortavika – Arsvågen. Sambandet Randaberg – Skudeneshavn ble sommeren 2001 slått sammen med sambandet Randaberg – Kvitsøy til et trekantsamband. Kvitsøy-trafikantene skal ikke betale bompenger, og inntektene fra sambandet Randaberg – Skudeneshavn utgjør bare 1 pst. av de totale bompengeinntektene. Samferdselsdepartementet har derfor avgrenset forhåndsinnkrevingen av bompenger til T-forbindelsen til sambandet Mortavika – Arsvågen.

Det arbeides med planer for delvis bompengefinansiering av flere prosjekter i Rogaland. Fylkestinget har sluttet seg til delvis bompengefinansiering av utbedringer på rv 45 i Gjesdal kommune, men har bedt om fornyet vurdering av bl.a. bomstasjonsplassering, takster og rabattordninger. Videre har fylkestinget vedtatt fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke som omfatter flere store riksvegprosjekter, bl.a. fastlandsforbindelse til Ryfylke, fastlandsforbindelse til Finnøy og ny veg mellom Sauda og Etne. Prosjektene forutsettes finansiert og gjennomført uavhengig av hverandre. På grunn av manglende avklaringer av finansieringsopplegg er det ikke regnet med bompengefinansiering av noen av disse prosjektene i handlingsprogrammet.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 124 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon 71 mill. kr i bompenger og tilskudd, i all hovedsak til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken. Mindre investeringstiltak prioriteres, bl.a. miljø- og servicetiltak, trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres rassikringstiltak.

Nord-Jærenpakken

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998-99), har Stortinget gitt tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjekter

og tiltak på Nord-Jæren. Det ble imidlertid ikke tatt endelig stilling til de enkelte prosjekter og omfanget av statlige bevilgninger. Dette ble forutsatt nærmere vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998-99), ble det lagt til grunn en samlet kostnadsramme på i størrelsesorden 2,2 mrd. kr omregnet til 2002-prisnivå. Som forutsatt i St.meld. nr. 46 har Statens vegvesen i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet kvalitetssikret kostnadsoverslagene for vegprosjektene, som grunnlag for en ny lokalpolitisk vurdering av utbyggings- og framdriftsplan for pakken. Denne gjennomgangen har ført til at kostnadsrammen for vegprosjektene er økt med om lag 500 mill. kr (60 pst.) i forhold til St.prp. nr. 14 (1998-99). I tillegg er kostnadsoverslaget for dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes økt med om lag 180 mill. kr (30 pst.), jf. St.meld. nr. 46. Etter dette er samlet kostnadsramme for Nord-Jærenpakken økt til i størrelsesorden 3 mrd. kr. Fortsatt er det knyttet usikkerhet til kostnadene, jf. at det ennå ikke foreligger godkjent reguleringsplan for de fleste av prosjektene som inngår i pakken.

Statens vegvesen har utarbeidet et revidert forslag til finansieringsplan for Nord-Jærenpakken, der det legges opp til at kostnadsøkningen i all hovedsak skal dekkes gjennom økte statlige bevilgninger og økt bompengebidrag. Videre er det lagt til grunn at utbyggingsperioden forlenges med to år, til utgangen av 2011. Alternativt kan innholdet i pakken reduseres.

Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner har ikke tatt stilling til forslaget til revidert finansieringsplan. Gjennom den lokalpolitiske behandlingen av Vegdirektoratets og vegkontorets forslag til handlingsprogram er det imidlertid gitt tilslutning til prioriteringene innenfor Nord-Jærenpakken i perioden 2002-2005. I tråd med St.meld. nr. 46, forutsettes prosjektene Ev 39 Tjensvollkrysset og rv 44 Stangeland – Skjæveland gjennomført i perioden. I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektene rv 44 Omkjøringsveg Klepp og rv 510 Solasplitten. Videre prioriteres mindre investeringstiltak.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til videreføringen av Nord-Jærenpakken etter 2005 som egen sak når den lokalpolitiske behandlingen er sluttført, evt. i forbindelse med revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

Hordaland

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til at om lag 45 pst. av den fylkesfordelte rammen for perioden 2002-2005 skal benyttes til prosjekter og tiltak innenfor Bergensprogrammet. I Hordaland ellers legges det opp til en sterk satsing på strekningsvise investeringer, særlig utbedring av eksisterende veger med lav standard og rasfare. Det er lagt til grunn at det blir tilslutning til bompengefinansiering av flere prosjekter, slik at disse kan gjennomføres eller startes opp i perioden 2002-2005. Dette gjelder prosjekter på rv 7 og rv 49 i Kvam kommune, prosjekter på rv 13 i Voss og Granvin kommuner samt fastlandsforbindelse til Halsnøy i Kvinnherad kommune. Innenfor mindre investeringstiltak prioriteres bl.a. bygging av gang- og sykkelveger og rassikringstiltak.

Fylkestinget ber om at Statens vegvesen setter i gang nødvendig arbeid med å oppdatere planene for prosjektet rv 7 Hardangerbrua, og går inn for å omprioritere 125 mill. kr med sikte på gjennomføring av prosjektet i perioden 2006-2011. Ellers er fylkestinget i all hovedsak enig i vegkontorets forslag til handlingsprogram. Statens vegvesen er innstilt på å legge vekt på fylkestingets vedtak, men påpeker at de foreslåtte omprioriteringene for perioden 2002-2005 vil føre til store bindinger ved utgangen av perioden. Statens vegvesen går derfor inn for at vegkontorets handlingsprogram legges til grunn, men vil vurdere muligheter for omprioriteringer i forbindelse med de årlige budsjetter. Evt. prioritering av Hardangerbrua vil bli vurdert i forbindelse med revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Fylkestinget går i sitt vedtak inn for at overgangsordningen med 40 pst. statlig tilskudd til store fylkesvegprosjekter benyttes til prosjektet Jondalstunnelen. Fylkestinget har imidlertid ikke prioritert statlig tilskudd til prosjektet innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005. Statens vegvesen finner derfor ikke grunnlag for å endre handlingsprogrammet som følge av fylkestingets vedtak. Samferdselsdepartementet mener imidlertid at det bør arbeides videre med sikte på at Jondalstunnelen kan realiseres som en del av overgangsordningen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 288,9 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 277 mill. kr i bompenger og forskudd til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på rv 580

Midtun – Hop, med sikte på åpning for trafikk i januar 2003. Det foreslås 133 mill. kr til dette prosjektet i 2002, hvorav 98,5 mill. kr i bompenger. I tillegg fullføres flere igangsatte prosjekter. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. rassikringstiltak i indre Hardanger.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001), har Bergen kommune gått imot å bruke ubrukte midler fra bompengoordningen til å finansiere gjenstående arbeider på rv 555 Nygårdstangen – Gyldenpris. Dette er i all hovedsak lovpålagte støytak som var forutsatt gjennomført i 1999, og arbeidene er derfor startet opp ved midlertidige omdisponeringer internt i fylket. Samferdselsdepartementet foreslår 40 mill. kr i statlige midler til å fullfinansiere disse arbeidene i 2002. De ubrukte midlene fra bompengoordningen forutsettes brukt til å finansiere andre tiltak som er prioritert i Bergensprogrammet.

Bergensprogrammet og bompengeskaping i 2002

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er omtalt i St.meld. nr 46, side 215-216. Utbyggingen av hovedvegnettet i Bergen fra midten av 80-årene og fram til i dag har avlastet Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Men fortsatt er det behov for å bygge ut innfartsvegene til sentrum i sør samt mellom Laksevåg og Fana (Ringveg vest). I tillegg er det behov for å utvikle et bedre kollektivtrafikktilbud på de samme strekningene, enten ved å bygge bybane eller ved å legge forholdene bedre til rette for busstransport. Det er også behov for å ruste opp sentrumsområder som er avlastet for biltrafikk, samt etablere et sammenhengende gang- og sykkelvegnett til og gjennom sentrum. Målet er å redusere veksten i biltrafikken, øke andelen kollektivreisende, samt bedre miljøet og øke trafikksikkerheten.

For å nå disse målene har Bergen kommune i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Hordaland utarbeidet Bergensprogrammet, samt sluttet seg til planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Programmet har en planhorisont på 20 år. Det er utarbeidet et mer detaljert program for tiårsperioden 2002-2011, med en økonomisk ramme på 4 mrd. kr. Dette programmet er forutsatt finansiert med om lag 1,4 mrd. kr i statlige midler, som tilsvarer 50 pst. av fylkesfordelt ramme til Hordaland i tiårsperioden. Videre er det forutsatt 2,3 mrd. kr i bompenger, og 0,25 mrd. kr i kommunale og fylkeskommunale midler.

Dagens bompengereordning i Bergen ble etablert i 1986 og gjelder til utgangen av 2001, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85) og St.prp. nr. 45 (1998-99). Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har fattet vedtak om å fortsette bompengereinnkrevningen i Bergen for å delfinansiere den planlagte utbyggingen. Videre har Bergen kommune fattet vedtak om å etablere et eget aksjeselskap som skal overta den rollen Bergen kommune har som bompengeselskap i dag. Fylkeskommunens prioriteringer av riksvegmidler til Bergensprogrammet ble først avklart gjennom behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011 i juni 2001. Det er derfor ikke mulig å fremme en sak om Bergensprogrammet for Stortinget før gjeldende bompengereordning opphører. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en bompengeproposisjon i løpet av våren 2002. Denne vil inneholde et mer detaljert investeringsprogram med bl.a. samfunnsøkonomiske vurderinger av de store prosjektene som er forutsatt startet opp i perioden 2002-05.

Et opphold i bompengereinnkrevningen vil ha negative konsekvenser for finansieringen av de prosjekter og tiltak som er planlagt i 2002 og for det praktiske opplegget rundt bompengereinnkrevningen. Bergen kommune går derfor inn for at dagens bompengereordning videreføres i 2002 med de samme takster, rabattordninger og betalingsperioder som i dag. Hordaland fylkeskommune har sluttet seg til et slikt opplegg. For å sikre kontinuitet i innkrevningen går derfor Samferdselsdepartementet inn for at dagens bompengereopplegg i Bergen videreføres og at det blir inngått en ny bompengereavtale for 2002. Departementet forutsetter at det blir opprettet et bompengeselskap organisert som aksjeselskap innen utløpet av 2001.

Innenfor den fylkesfordelte rammen til Hordaland for 2002, er det satt av 131 mill. kr til Bergen. I tillegg er det regnet med at det vil bli stilt til disposisjon 158 mill. kr i bompenger. Midlene i 2002 vil gå til å viderereføre arbeidene på rv 580 Midtun – Hop og til å fullfinansiere utbyggingen av rv 555 Nygårdstangen – Gyldenpris. Videre prioriteres mindre investeringstilskudd som støyskjerming, bygging av kollektivfelt, trafikksikkerhetstilskudd, bygging av gang- og sykkelveger og planlegging. Det vil ikke bli startet opp større prosjekter med økonomiske bindinger for senere år.

Sogn og Fjordane

I vegkontorets forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2005 går rammen i all hovedsak til strekningsvise investeringer, bl.a. fullføring av rv 616 Kolset – Klubben som er første del av fastlandssambandet til Ytre Bremanger, og videre utbygging av rv 5 mellom Førde og Florø. I siste del av perioden legges det opp til å starte rassikringen av Stedjeberget på rv 55 mellom Sogndal og Leikanger, samt fullføre halvferdige utbedringsarbeider på rv 61 mot Møre og Romsdal grense.

Fylkestinget støtter i hovedsak vegkontorets forslag til handlingsprogram, men går inn for å redusere rammen til rassikring på rv 55 samt ta ut midlene som er satt av til å fullføre arbeidene på rv 61. Fylkestinget går i stedet inn for å forsere videreføringen av fastlandssambandet til Ytre Bremanger ved å starte byggingen av ny veg mellom Kolset og Langesi. Videre går fylkestinget inn for å forsere rassikringen av fv 617 nord for Måløy.

Å starte anleggsarbeidene på disse to prosjektene, samt rv 55 Stedjeberget med relativt små beløp i 2005, vil føre til svært store bindinger i 2006 og 2007. Statens vegvesen mener at det ikke vil være mulig å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektene uten en vesentlig økning av fylkesfordelt ramme for perioden 2006-2009. Statens vegvesen går derfor inn for at vegkontorets handlingsprogram for perioden 2002-2005 legges til grunn. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til dette.

Fylkestinget går inn for at overgangsordningen med 40 pst. statlig tilskudd til store fylkesvegprosjekter benyttes til prosjektene fv 365 Værlandet – Bulandet og fv 4 Bru over Brandangersundet, i prioritert rekkefølge. Statlig tilskudd til prosjektene er imidlertid ikke prioritert innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005. Statens vegvesen finner derfor ikke grunnlag for å endre handlingsprogrammet som følge av fylkestingets vedtak.

Det er ikke satt av midler som betinget refusjon til bompengereprosjektene rv 5 Lærdal – Fodnes – Mannheller – Kaupanger og rv 5 Sunnfjordtunnelen, og fylkestinget har fattet vedtak om at ordningen faller bort. For prosjektet rv 5 Sogndal – Fjærland, vises det til nærmere omtale under stamvegrute 9.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 168 mill. kr for 2002. Prioriteringene i handlingsprogrammet følges opp, med bl.a. videreføring av arbeidene på prosjektene rv 616 Kolset – Klubben og rv 5 Knapstad – Kvalvik. Rv 616 Kolset – Klubben ventes åpnet for tra-

fikk i desember 2002, og det foreslås en bevilgning på 58 mill. kr til prosjektet i 2002. For rv 5 Knapstad – Kvalvik foreslås en bevilgning på 49 mill. kr.

Møre og Romsdal

I handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 prioriteres en stor del av rammen til anleggsstart på prosjektet rv 653 Eiksundsambandet. I tråd med Stortingets vedtak ved behandlingen av St.prp. nr. 27 (1999-2000), er det lagt til grunn 25 pst. annen finansiering i form av bompenger og lokalt finansieringsbidrag. I tillegg fullføres rassikringsprosjektet rv 650 Dyrkorn – Vissettunnelen i perioden, og rassikringen av rv 651 langs Austefjorden vil bli videreført. Programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke vil dessuten bli fulgt opp. I perioden er det også satt av 18 mill. kr som tilskudd til fv 17 Frøystadvågen – Hjelmeset i Herøy kommune for å sikre tilfredsstillende vegtilknytning til et industriområde, jf. overgangsordningen for store fylkesvegprosjekter.

Det arbeides med planer for delvis bompengefinansiering av flere prosjekter i Møre og Romsdal. Fylkestinget har sluttet seg til delvis bompengefinansiering av ny Skodjebru på rv 661 samt ny innfartsveg til Kristiansund på rv 70.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 109,4 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene med legging av fast dekke på riksvegnettet. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, særlig rassikringstiltak. Prosjektet rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen videreføres med bl.a. overførte midler fra 2001.

Sør-Trøndelag

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak i perioden 2002-2005, særlig kollektivtrafikktiltak og tiltak for å følge opp Midtbyplanen i Trondheim. Nødvendige tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven forutsettes gjennomført innen 2005. I tillegg vil programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke bli fulgt opp. I siste del av perioden legges det opp til å starte byggingen av ny bru over Vettastraumen på rv 714, jf. St.prp. nr. 76 (2000-2001), side 17-19.

I vegkontorets forslag til handlingsprogram er det lagt til grunn et opplegg for utvidelse av Trondheims pakken som Trondheim kommune har gått imot. Det vurderes nå et revidert opplegg for avslutning av Trondheims pakken der den statlige finansieringen økes, jf. omtale av prosjektet Ev 6 Nordre avlastningsveg under stamvegrute 2. Det reviderte opplegget innebærer at bompengebidraget i all hovedsak vil gå til dette prosjektet samt refusjoner til Trondheim kommune. Dersom det ikke blir tilslutning til opplegget, må handlingsprogrammet for Sør-Trøndelag revideres.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 124,8 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene med legging av fast dekke på riksvegnettet. I tillegg refunderes resten av forskuddet fra Hitra Frøya Fastlandssamband AS i forbindelse med forsering av prosjektet rv 714 Hitra – Frøya i 1999, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000). Videre prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. utskifting av platehvelv i tunneler.

Nord-Trøndelag

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. 46, prioriteres strekningsvise investeringer høyt i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Utbyggingen av Namdalsprosjektet vil i all hovedsak bli gjennomført i denne perioden, bl.a. ved at bompengeselskapet forskotterer statlige midler, jf. St.prp. nr. 81 (2000-2001). Videre vil programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke og avtalt finansieringsplan for fv 67 Bru til Tautra bli fulgt opp. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 65,5 mill. kr for 2002. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 23 mill. kr i bompenger fra Namdalsprosjektet. Innenfor den statlige rammen videreføres arbeidene med legging av fast dekke på riksvegnettet, og finansieringsplanen for bru til Tautra følges opp. Arbeidene på Namdalsprosjektet startes i 2002.

Nordland

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til at en stor del av rammen for perioden 2002-2005 skal gå til strekningsvise investeringer. Utbedring og

omlegging av eksisterende veger med lav standard prioriteres, inkl. oppfølging av programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. trafikksikkerhetstiltak og rassikringstiltak. Videre er det satt av 20 mill. kr som tilskudd til rassikring av fv 751 Beisfjordvegen i Narvik kommune, jf. overgangsordningen for store fylkesvegprosjekter. Avtalt finansieringsplan for fv 220 Bru til Sundøya følges også opp.

Det legges opp til at forutsatte midler over post 33 vil bli benyttet til omlegging av Ev 10 i Umskaret samt utbedringer av Ev 6 på strekning med lav standard i Rana kommune. Endelig fordeling av midlene er avhengig av hvilken løsning som velges for omleggingen i Umskaret.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 137 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen fullføres arbeidene med legging av fast dekke på riksvegnettet, og finansieringsplanen for Sundøybrua følges opp. I tillegg prioriteres i hovedsak mindre investeringstiltak som trafikksikkerhets- og rassikringstiltak.

Troms

I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det i handlingsprogrammet opp til at en stor del av rammen for perioden 2002-2005 skal benyttes til bygging av internveg i Berg kommune på Senja. I tillegg prioriteres en rekke mindre prosjekter, særlig ombygging av ferjekaier og rassikringstiltak.

Som det framgår av St.meld. nr 46 skal innkrevingen av drivstoffavgift i Tromsø avsluttes i 2003. Både Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om å videreføre innkrevingen for å delfinansiere en Tromsøpakke 2. Det arbeides nå med å konkretisere innholdet i en slik pakke. På grunn av manglende avklaringer

er det ikke regnet med slik tilleggsfinansiering i handlingsprogrammet. I forbindelse med Stortingets behandling av proposisjonen om vegprising, ba komitéens flertall departementet legge til rette for at drivstoffavgift også skal kunne brukes til drift av kollektivtrafikk. Dette krever lovhjemmel, og departementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 89 mill. kr for 2002. Prioriteringene i handlingsprogrammet følges opp med bl.a. anleggsstart på prosjektet rv 864 Internveg Berg. Investeringskostnadene er beregnet til 120 mill. kr, og det foreslås 45 mill. kr til prosjektet i 2002. Drivstoffavgiften i 2002 vil i sin helhet gå til nedbetaling av lån.

Finnmark

I handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 legges det opp til at en stor del av rammen skal benyttes til etappevis utbygging av rv 888 til Nordkyn til helårsveg. I tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, legges det opp til at utbyggingen skal videreføres i siste del av tiårsperioden. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, særlig trafikksikkerhetstiltak rettet mot utforkjøringsulykker. En vesentlig del av forutsatte midler over post 33 vil bli benyttet til punktutbedringer på rv 889 Havøysundvegen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 114 mill. kr for 2002. Innenfor denne rammen fullføres rassikringsprosjektet rv 94 Stallogargoflågan, inkl. refusjon av forskotterte midler fra Finnmark fylkeskommune og Hammerfest og Kvalsund kommuner til forsering av prosjektet i 2001. Det foreslås 61 mill. kr til prosjektet i 2002. I tillegg videreføres arbeidene på rv 888 til Nordkyn.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1330	Særskilte transporttiltak	631 566	245 900	205 800	-16,3
	Sum kategori 21.40	631 566	245 900	205 800	-16,3

For 2002 omfatter særskilte transporttiltak tilskudd til Hurtigruten og kompensasjon til ekspressbusser for autodieselavgift. Ordningen med kompensasjon for autodieselavgift for tilskuddsberettiget bussdrift ble innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2001. Statens tilskudd til Hurtigruten har som formål sikre et daglig og helårig transporttilbud på kyststrekningen Bergen-Kirkenes, mens kompensasjonsordningen for ekspressbusser ble etablert som

følge av at Stortinget fra 1999 opphevet fritaket for autodieselavgift for busser.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 205,8 mill. kr, en nedgang på 40,1 mill. kr eller 16,3 pst. målt mot saldert budsjett 2001. Budsjettert tilskudd til Hurtigruten er basert på den nye hurtigruteavtalen for 2002-2006. Samferdselsdepartementet foreslår å fortsette nedtrappingen av kompensasjonsordningen for autodieselavgift for ekspressbusser.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
60	Avgiftskompensasjon rutebiler, <i>kan overføres</i>	374 000		
70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800	195 900	180 800
71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	71 766	50 000	25 000
	Sum kap. 1330	631 566	245 900	205 800

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Gjeldende hurtigruteavtale, som ble inngått i 1991, jf. St.prp. nr. 21/Innst. S. nr. 37 (1991-92), skal sikre et regelmessig helårig transporttilbud samtidig som avtalen forutsatte at driften skulle

omstilles med sikte på kommersiell drift. Avtalen utgår i slutten av inneværende år. Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en nedgang på 5,1 pst. fra 1999 til 2000. I 1. halvår 2001 var det en økning på 11,3 pst. sammenlignet med tilsvarende periode 2000. Godstrafikken, målt

i antall tonnkm, viste en økning på 2,5 pst. fra 1999 til 2000, mens godsinntektene viste en økning på 3 pst. i samme periode.

På grunnlag av St.prp. nr. 1, Tillegg nr. 7/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), ble det våren 2000 inngått en ny hurtigruteavtale med hurtigruteselskapene for perioden 2002-2006. Dette er en avtale om kjøp av transporttjenester der rederiene forplikter seg til å opprettholde helårig og daglige seilinger i avtaleperioden mot en årlig godtgjørelse på 170 mill. 1999-kr pr. år i avtaleperioden. Avtalen må godkjennes av EFTAs overvåkningsorgan (ESA). ESA har fortsatt den nye avtalen til vurdering og har derfor ennå ikke fattet beslutning i saken. Budsjettforslaget på 180,8 mill. kr er i tråd med den nye avtalen med hurtigruterederiene.

Post 71 Tilskudd til ekspressbusser

Kompensasjonsordningen for ekspressbusser har eksistert siden Stortingets vedtak om å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser fra 1999, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997-98)

Grønne skatter og St.prp. nr. 1 (1998-99). Kompensasjonsordningen administreres av Samferdselsdepartementet. En tilsvarende kompensasjonsordning til fylkeskommunene for tilskuddsberettiget bussdrift er innlemmet i inntektssystemet fra 2001.

Ekspressbussvirksomheten er en næringsvirksomhet som over tid bør tilpasse seg gjeldende avgifter og krav som myndighetene setter. Bevilgningen til kompensasjonsordningen for ekspressbusser ble redusert med om lag en tredjedel fra 2000 til 2001. Ut fra forannevnte og basert på en prioritering av departementets budsjettrammer, herunder til kollektivtiltak, ønsker Samferdselsdepartementet å fortsette nedtrappingen av kompensasjonsordningen for ekspressbusser. På denne bakgrunn foreslår departementet en bevilgning på 25 mill. kr.

I budsjettproposisjonen for 2001 ble det opplyst at ESA vurderer kompensasjonsordningen i forhold til statsstøttereglene. ESA har senere meddelt beslutning om åpning av formell undersøkelsesprosedyre i saken. Det foreligger ennå ingen avklaring.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 012 706	3 904 700	4 256 700	9,0
1351	Overføringer til NSB BA	987 000	987 000	1 293 000	31,0
1352	NSB Gardermobanen AS	6 711 785			
1353	NSB BA	669 500			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	11 936	12 000	20 900	74,2
Sum kategori 21.50		12 392 927	4 903 700	5 570 600	13,6

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	863 782	483 700	665 400	37,6
4352	Flytoget AS	7 581 285			
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	350			
5611	Renter av lån til NSB BA med datterselskaper	214 492	197 000		-100,0
5671	Renter og utbytte fra BaneTele AS			15 500	
Sum kategori 21.50		8 659 909	680 700	680 900	0,0

Sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Det er redegjort nærmere for premissene for staten ved Samferdselsdepartementets eierskap i NSB BA i bl.a. St. meld. nr. 48 (2000-2001)

Om NSB BAs virksomhet 2001-2003. Viktige målsettinger med jernbanepolitikken er bl.a. å bidra til å sikre transportbrukerne et godt jernbanetilbud i de deler av landet og på de strekninger hvor jernbanen har et konkurransemessig og miljømessig fortrinn. Sikkerhet og driftsstabilitet i tog-

framføringen har øverste prioritet. Departementets bruk av virkemidler i sektoren skjer via styring av underliggende virksomheter og gjennom direkte statlig kjøp av persontransporttjenester.

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på 5 570,6 mill. kr, en økning på 13,6 pst. eller 667 mill. kr målt mot saldert budsjett 2001. Foreslått budsjett for Jernbaneverket er på 4 256,7 mill. kr, en økning på 9 pst. eller 352 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2001. Det er budsjettert med 1 293 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA. Budsjettforslaget innebærer en økning på 31 pst. målt mot saldert budsjett 2001 og en økning på om lag 7 pst. sammenlignet med revidert budsjett 2001. Forslaget til budsjett for Statens jernbanetilsyn innebærer en kraftig økning målt mot saldert budsjett 2001, men er reelt om lag uendret målt mot revidert budsjett 2001.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

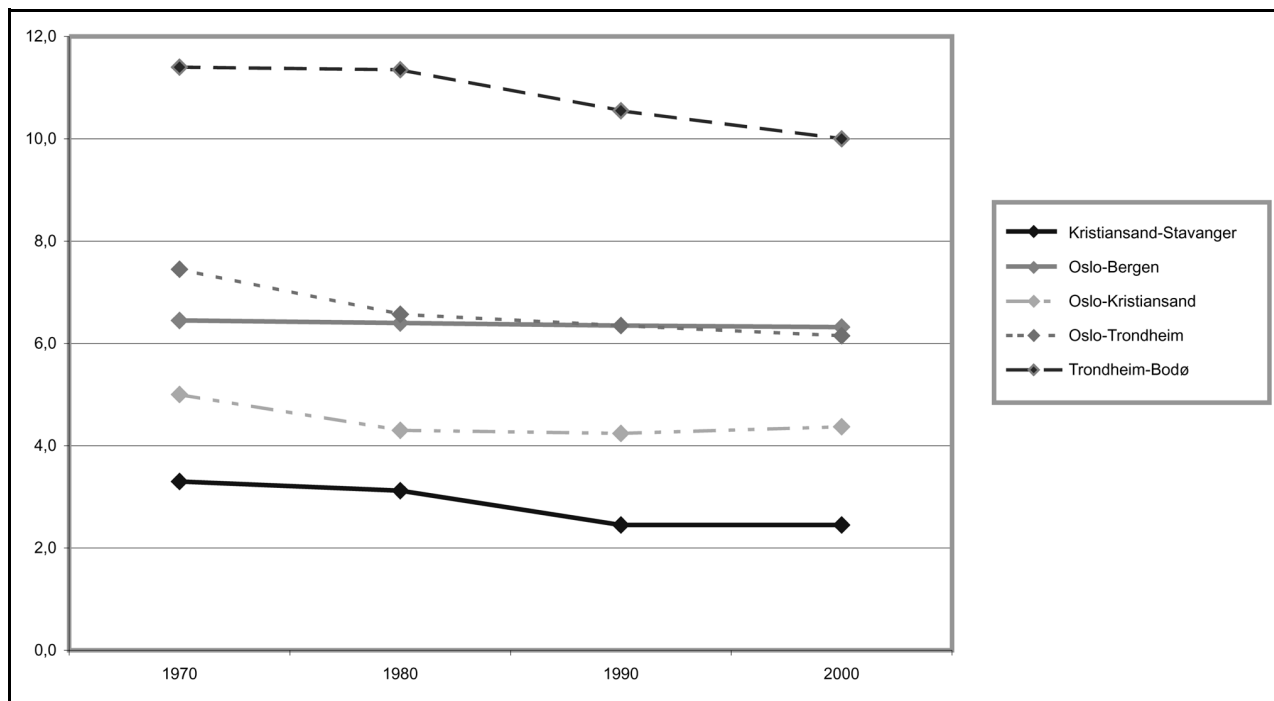
Sett i sammenheng med statsbudsjettet omfatter jernbaneformål i hovedsak bevilgninger til Jernbaneverket som har ansvar for jernbanens kjøreveg, Statens jernbanetilsyn som bl.a. har til formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner samt bevilgninger til NSB BA for å opprettholde et persontransporttilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Hovedtrekkene i jernbanepolitikken er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011. Hovedutfordringen er å utvikle jernbanen der den har sine fortrinn i forhold til andre transportformer. En sentral transportpolitisk målsetting er å utvikle et sikkert transportsystem. Det legges videre vekt på å begrense miljøulempene som transport påfører samfunnet. Et samordnet og effektivt transportsystem skal utformes innenfor rammen av Regjeringens trafikksikkerhets- og miljøpolitiske målsettinger. For å øke jernbanetransportens konkurransekraft vil Regjeringen arbeide videre med å legge til rette for konkurranse på sporet innen godstransport, i tråd med stortingsbehandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011. Videre vil Regjeringen styrke drift og vedlikehold i hele transportsektoren.

Jernbanetransport har miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler, spesielt pga. liten luftforurensing og støy. Videre har jernbanetransport kapasitetsmessige fortrinn i tett befolkede områder med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Å begrense de ulemper jernbanetransport påfører samfunnet, bl.a. i form av støy og inngrep i natur- og kulturmiljø er viktig. Det søkes å legge til rette for å styrke samspillet mellom ulike former for persontransport ved en økt satsing på utvikling av stasjoner og trafikknutepunkter.



Figur 6.5 Person- og godstrafikk på jernbanenettet 1990-2000

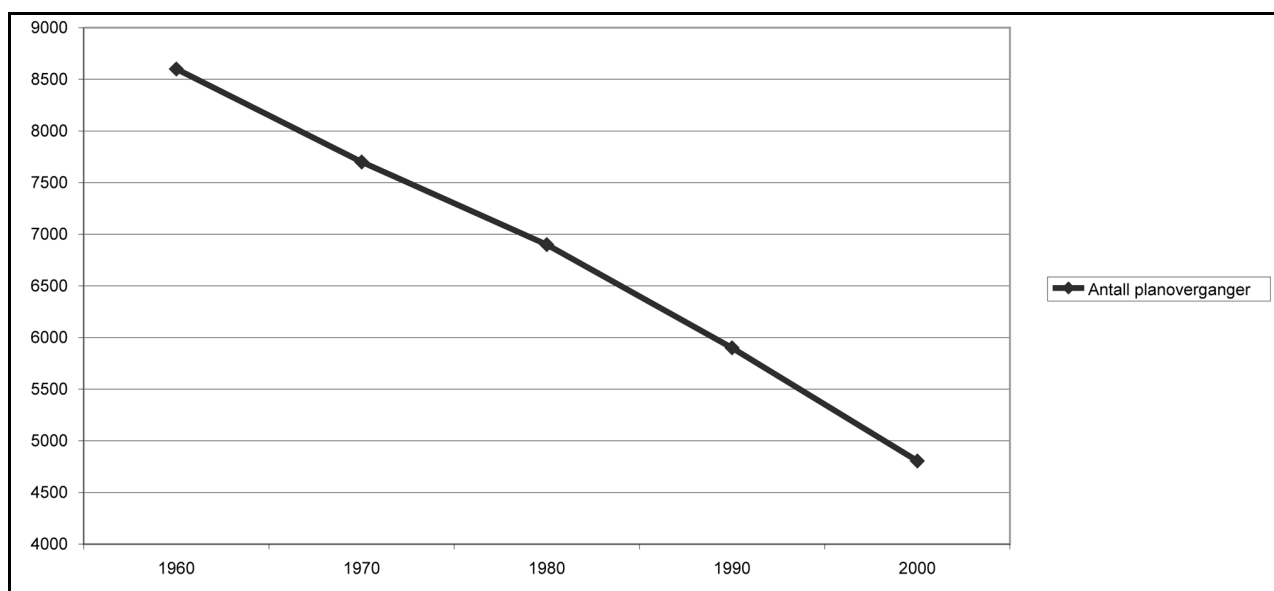


Figur 6.6 Reisetid persontog 1970-2000 (ant. timer)

Av hensyn til sikkerheten og driftsstabiliteten i togframføringen prioriterer departementet drift og vedlikehold av infrastrukturen foran nye investeringer i linjen. Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store faste volumer over lange avstander. For godstransport prioriteres særlig investeringer i profilutvidelsestiltak for å møte framtidens behov for kombi- og containertransport samt utbygging av hensiktsmessig terminal- og kryssingssporkapasitet. For

persontrafikken prioriteres først og fremst investeringer i linjen for å øke kapasiteten og gi et bedre tilbud innenfor Nærtrafikken og InterCity-trafikken, i tillegg til tilrettelegging for NSB BAS kommersielle togprodukter.

Persontransporten med jernbane økte med litt i overkant av 700 000 personkilometer (35 pst.) og godstransporten med ca. 400 mill. tonnkilometer (15 pst.) fra 1990 til 2000, jf. figur 6.5. I løpet av det siste året har godstrafikken økt med ca. 3 pst.,



Figur 6.7 Utviklingen i antall planoverganger

mens persontrafikken målt i personkilometer har vært tilnærmet uendret, noe som bl.a. skyldes en rekke driftsuhell.

Reisetiden på langdistansestrekningene har i løpet av de siste 30 årene blitt redusert. Fra en reduksjon i reisetiden på 13 minutter (2 pst.) på strekningen Oslo-Bergen til 45 minutter (26 pst.) på strekningen Kristiansand-Stavanger, jf. figur 6.6.

I løpet av de siste 40 årene har antall planoverganger over jernbanesporet blitt kraftig redusert. Fra 8 600 planoverganger i 1960 til 4 800 i 2000, jf. figur 6.7.

Rapportering

Sikkerhet

I 2001 har jernbanen vært preget av ettervirkninger av ulykkesåret 2000, da totalt 30 mennesker

omkom i forbindelse med jernbanevirksomhet i Norge. Betydelige ressurser har blitt satt inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbanevirksomheten. I 2001 har det også inntruffet ulykker i forbindelse med jernbanevirksomhet. Per 1. september 2001 har fire menneskeliv gått tapt; en bilfører og en fotgjenger ved planovergang, en person som krysset sporet og et barn som lekte i sporet.

Ved togtransport i Norge i perioden 1980-2000 er i gjennomsnitt ca. 10 personer drept pr. år (Åsta-ulykken inkludert). Tallet gjelder samlet både for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet, med følgende fordeling:

Passasjerer	Togpersonale	Banepersonale	Personer på planoverganger	Personer i sporet
24 pst.	5 pst.	10 pst.	30 pst.	32 pst.

Innføring av nytt system for registrering av uønskede hendelser fra høsten 2000 har gitt betydelig økt innrapportering av slike observasjoner og derved et bedre grunnlag for å prioritere sikkerhetstiltak. Jernbaneverket har i perioden november 2000 til juni 2001 gjennomført en spesiell oppfølging av anbefalinger fra Åsta-kommisjonen (NOU 2000: 30), pålegg fra Statens jernbanetilsyn, samt enkelte egendefinerte aktiviteter i form av en prosjektstyrt handlingsplan for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter. Det vises for øvrig til nærmere omtale i St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 327 (2000-2001).

I perioden 1999-2001 har jernbaneaktørene i Norge innledet innføringen av moderne prinsipper for ivaretagelse av sikkerhet, basert på intensjonene i jernbanetilsynets forskrift 1402 av 23.12.1999 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane etc. For Jernbaneverket har dette resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i styringssystemet, omfattende opplæringsprogrammer og etablering av sikkerhetsdokumentasjon for alle banestrekninger. Til sammen forventes aktivitetene å legge grunnlag for å ytterligere å forbedre sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

På bakgrunn av den gjennomførte strekningsvise sikkerhetsdokumentasjon viser det seg spesielt et behov for tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog på ikke fjernstyrte strekninger, påkjørsler på planoverganger og påkjørsler av personer som arbeider i sporet. Samferdselsdepartementet vil derfor legge betydelig vekt på følgende aktiviteter:

- Utvikling av nye bestemmelser for sikker fremføring av tog og arbeid i sporet (trafikkregler). Prosjektet ble startet opp i 1999 og har som mål at nye bestemmelser skal tas i bruk fra 2003.
- Rask utbygging av nødstoppe på strekninger som pr. i dag ikke har dette, uavhengig av fremdriften for utbygging av fjernstyring på de samme strekningene.
- Etablering og gjennomføring av differensierte tiltak for å øke sikkerheten ved ferdsel over planoverganger, i tillegg til fortsatt satsing på sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko.

Tiltak for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået ved jernbanetransport er for øvrig gitt en bred omtale i Nasjonal Transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Punktlighet

Punktligheten i toggangen angis som prosentandel i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og flytoget regner Jernbaneverket

togene for å være i rute om avviket ikke er større enn 3 minutter i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over 5 minutter i forhold til oppsatt rutetabell.

(i pst.)

	1999	2000	1. tertial 2001
<i>Godstog:</i>			
Vognlast tilførselstog	81	88	86
Hovedtog CombiXpress	80	74	73
Hovedtog Vognlast	79	74	75
Vognlast distribusjonstog	91	89	86
<i>Persontog:</i>			
Langdistanse	84	68	75
Mellomdistanse	87	81	78
Lokaltog Oslo	87	89	85
Flytoget (ankomst Gardermoen)	97	94	94

Miljøtiltak

Jernbaneverket har utarbeidet Miljørapport for år 2000 som gir en nærmere beskrivelse av miljøpolitikken og status for miljøarbeidet innen jernbandedriften. For utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter skal det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram. Jernbaneverket har under utarbeidelse veiledningsmateriell for miljøoppfølging for ulike faser.

Jernbaneverket har i 2001, i samarbeid med Riksantikvaren, videreført arbeidet med etableringen av en nasjonal verneplan for kulturminner knyttet til jernbaneanlegg. Verneplanen skal samordnes med bygningsverneplanen som hittil har vært forvaltet av NSB BA. Forslaget til verneplan er delt i to hoveddeler; strekninger og objekter/miljøer. Vurderingsgrunnlaget omfatter samtlige norske jernbanestrekninger, inkludert nedlagte baner og museumsbaner uavhengig av status.

Jernbaneverket har sammen med ni andre etater deltatt i det statlige prosjektet «Grønn Stat». Regjeringen har besluttet at prosjektet «Grønn Stat» skal videreføres.

Et forskningsprosjekt vedrørende ulike metoder for rensing av kreosotforurensset grunn, som ble gjennomført ved det tidligere kreosotimpregneringsverkstedet i Hommelvik (Sør-Trøndelag),

ble avsluttet i 2000. Det ble i 2000 også foretatt opprydding i kreosotdeponiet Gudå i Meråker kommune (Nord-Trøndelag).

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for jernbaneformål bygger i hovedsak på de mål og planer som ble trukket opp ved stortingsbehandlingen av St. meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Innenfor bevilgningen til Jernbaneverket har Regjeringen prioritert drift og vedlikehold av infrastrukturen. For å styrke sikkerheten i jernbanetrafikken skal alle tiltak som gjøres ved investeringer og vedlikehold av kjørevegen, innebære at sikkerheten opprettholdes eller bedres. Et pålitelig og driftssikkert jernbanenett krever generelt et høyt drifts- og vedlikeholdsnivå. Investeringene skal primært rettes mot de mest trafikkerte områdene hvor jernbanen har sine fortrinn og best kan konkurrere, basert på de prioriteringer som er trukket opp gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011. Innenfor foreslått investeringsbevilgning for 2002 er strekningen Sandvika-Asker (nyanlegg), sikring av planoverganger og tunnelsikkerhet (trafiksikkerhet) og kapasitetsøkende tiltak høyt prioritert.

Oppfølging av planrammen i handlingsprogrammet 2002-2005

(i mill. 2002-kr)

Kap./post	Betegnelse	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
1350	Jernbaneverket				
23	Drift og vedlikehold	11 714	11 714	2 864,9	24,5
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	–	–	88,5	–
30	Investeringer i linjen	6 507	7 535	1 303,3	17,3
	Sum kap. 1350	18 221	19 249	4 256,7	21,7
1351	Overføringer til NSB BA				
70	Kjøp av persontransporttjenester	4 096	–	1 293,0	31,6 ¹
1354	Statens jernbanetilsyn				
01	Driftsutgifter	–	–	20,7	–

1) Oppfølgingsprosenten er beregnet som andel av Nasjonal transportplan etter som kjøp av persontransporttjenester ikke inngår i handlingsprogrammet.

Totalt sett innebærer budsjettforslaget for Jernbaneverket en noe lavere oppfølgingsgrad enn det en firedel av planrammen i handlingsprogrammet for 2002-2005 skulle tilsi. Som det går fram av tabellen, er det lagt til grunn en høyere oppfølgingsgrad når det gjelder drift og vedlikehold enn for investeringer. Samferdselsdepartementet legger til grunn at standarden på eksisterende infrastruktur opprettholdes eller forbedres med den foreslåtte bevilgning til drift- og vedlikehold. Budsjettforslaget innebærer at det vil være nødvendig med økt satsing på investeringer de neste årene av planperioden for å kunne følge opp handlingsprogrammet for 2002-2005. Det er imidlertid grunn til å peke på at det foreslås en vesentlig styrking av Jernbanetilsynets budsjett og statens kjøp av tjenester fra NSB BA. Dette er nødvendig som ledd i en styrking av sikkerheten på jernbanen og for å ha et tilfredsstillende jernbanetilbud.

Jernbaneulykkene i år 2000 har vist behov for økt fokus på sikkerhet og departementet mener at sikkerhetsrelaterte tiltak må prioriteres i 2002.

Det vises for øvrig til nærmere omtale under kap. 1350, postene 23 og 30.

Virkninger av budsjettforslaget for 2002.

Handlingsprogrammene gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal Transportplan 2002-2011, og gjennom Stortingets behandling av meldingen. Virkningsberegningene vil være styrende for etatenes oppfølging av Nasjonal transportplan 2002-2011, og for resultatrapporteringen i de årlige budsjettframlegg. Det vises til pkt. 3.2 for nærmere omtale av handlingsprogrammene, herunder endringer i forhold til Nasjonal transportplan som følge av kvalitetssikring, oppdaterte beregningsforutsetninger, metodeforbedringer og økte økonomiske rammer.

Følgende tabell gir en oversikt over virkningene som følge av budsjettforslaget for 2002 målt mot handlingsprogrammet:

	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (mill. kr)	2 100	740	35
Samfunnets transportkostnader (mill. kr)	-4 400	-1 100	25
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)	-2 100	-690	33
Antall drepte	-1	-0,1	10
Antall drepte og skadde	-2	-0,6	30
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	-10 %	-3 %	30
Antall personer svært plaget av støy	-1 500	-290	19

I virkningene for trafikksikkerhet på jernbanen som presenteres i tabellen foran inngår kun effekter av konkrete investeringer i linjen, som f.eks. nedleggelse av planoverganger og tekniske sikringstiltak. Organisatoriske tiltak for forbedring av sikkerheten inngår ikke, da dette ikke er en del av handlingsprogrammet eller Nasjonal transportplan 2002-2011.

De samfunnsøkonomiske virkningene som oppnås av investeringer i jernbanetiltak i 2002,

framkommer som følge av ferdigstilling av større og mindre tiltak. De største enkelteffektene oppnås ved at parsellene 3 og 4 samt Nykirke kryssingsspor på Vestfoldbanen tas i bruk i 2002. Ellers er det medregnet virkningene av tiltak innenfor programområdene på Jernbaneverkets investeringsbudsjett. Dette gjelder særlig tilgjengelighets- og sikkerhetstiltak på stasjoner, profilutvidelser, nedlegging og sikring av planoverganger, støyskjermingstiltak og rassikring.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 735 231	2 773 000	2 864 900
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	62 498	83 300	88 500
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 214 877	1 048 400	1 303 300
90	Kapitalinnskudd i egne aksjeselskaper	100		
	Sum kap. 1350	4 012 706	3 904 700	4 256 700

Jernbaneverket er tillagt ansvaret for styringen av jernbanetrafikken, samt forvaltningsansva-

ret for det statlige jernbanenettet, inkludert stasjonsområdene som staten stiller til disposisjon

for godkjente jernbaneforetak. I praksis omfatter forvaltningsansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av private sidespor og private godsterminaler. Dette består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som: elektriske baneanlegg; signal-, sikrings-

og kommunikasjonsanlegg; stasjoner, terminaler og andre offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg.

Pr. 1. januar 2001 hadde Jernbaneverket 3 589 fast tilsatte. Dette er 16 færre enn ved forrige årsskifte.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
Drift	1 878,5	1 773,0	1 864,9
Vedlikehold	856,8	1 000,0	1 000,0
Sum post 23	2 735,3	2 773,0	2 864,9

Oppfølging av handlingsprogrammet 2002-2005 for drift og vedlikehold

(i mill. 2002-kr)

Betegnelse	Handlings- program 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlings- program 2002-2005
Drift	7 388	1 864,9	25,2
Vedlikehold	4 326	1 000,0	23,1
Sum post 23	11 714	2 864,9	24,5

Drift

Det foreslås et driftsbudsjett på 1 864,9 mill. kr for 2002, som er 5,2 pst. høyere enn saldert budsjett 2001. Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, fastleggelse av regler for trafikk og arbeid på sporet, samt operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Dette vil for eksempel si banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner. I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan. Jernbaneverket deltar også i en del internasjonalt arbeid, herunder arbeid med standardisering av bl.a. infrastruktur. Drift inkluderer

også utgifter knyttet til inntektsservelse i Jernbaneverkets forretningsenheter.

Vedlikehold

Regjeringen foreslår et vedlikeholdsbudsjett på 1 000 mill. kr for 2002, som er en nominell videreføring av saldert budsjett 2001. Jernbaneverket anser at dette beløpet er tilstrekkelig for å opprettholde dagens standard på jernbanenettet, i tråd med forutsetningene i Nasjonal transportplan 2002-2011. Rehabilitering/oppgradering av Lieråsen tunnel på Drammenbanen vil bli gitt særlig prioritet i 2002, se for øvrig omtale under spesifiserte investeringsprosjekter.

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur omfatter tiltak for å opprettholde anleggenes tiltenkte sikkerhetsnivå, funksjonalitet og tilgjengelighet. Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for sikkerheten og

driftsstabiliteten på jernbanenettet, og inkluderer utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

For 2002 er det budsjettert med 88,5 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført med et tilsvarende beløp i 2002 på kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. Ved overtakelsen av eierskap, forpliktelser og driftsansvar for Gardermobanen ble det vedtatt at drift og vedlikehold av banen skal brukerfinansieres og at utgif-

ter til dette formålet skal føres særskilt på kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Dette er gjort for å synliggjøre sammenhengen mellom utgifter og inntekter, samtidig som det sikrer Gardermobanen som høyhastighetsbane med særskilte drifts- og vedlikeholdsbehov, uavhengighet i forhold til drifts- og vedlikeholdsnivået for det øvrige jernbanenettet.

Post 30 Investeringer i linjen

For 2002 foreslås bevilget 1 303,3 mill. kr til investeringer. Det innebærer en vekst på 24,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001.

I forhold til St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 er det gjennomført en omgruppering av programområdene, jf. nærmere omtale under programområdene.

(i mill. kr)			
Prosjekter	Kostnads- overslag (2002-kr)	Utbetalt t.o.m 2000 og budsjett 2001	Forslag 2002
<i>Spesifiserte prosjekter:</i>			
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen (parsell 3)	453,6	427,6	20,7
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm (parsell 4)	518,6	497,6	15,0
Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor	124,7	104,9	18,0
Drammenbanen, Sandvika-Asker	3 285,0	455,9	517,4
Leangen godsterminal	484,0	0,0	40,0
Lieråsen tunnel	175,0	40,0	79,0
Sum	5 040,9	1 526,0	690,1
<i>Programområder:</i>			
Trafikksikkerhet			311,2
Miljø			70,0
Kapasitetsøkende tiltak			147,0
Stasjoner og knutepunkt			52,0
Diverse tiltak			33,0
Sum post 30			1 303,3

Kostnadsoverslagene som presenteres for de ulike prosjektene er basert på oppdaterte kostnadstall og usikkerhetsanalyser. Alle kostnadsoverslag er i løpende priser der gjenstående arbeid er prisjustert til 2002-priser. Avvik i forhold til de

kostnadsoverslag som ble presentert i St.prp. nr. 1 (2000-2001), er kommentert i omtalen av hvert prosjekt. Om ikke annet er opplyst i den enkelte prosjektomtale, har prosjektet et kostnadsover-

slag som med 85 pst. sannsynlighet ikke vil overstige mer enn 10 pst. av kostnadsoverslaget.

Departementet prioriterer slutføring av igangværende investeringsprosjekter og prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker. I tillegg prioriteres tiltak innenfor programområdene trafikksikkerhet, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner/knutepunkter.

Drammenbanen, Skøyen –Asker

I St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og i St.prp. nr. 1 (2000-2001) ble prosjektet delt inn i parseller med utgangspunkt i en hensiktsmessig etappevis utbygging. Som følge av det planarbeidet som er gjennomført siden framlegget av Nasjonal transportplan 2002-2011, og en kvalitetssikring som er gjennomført for dobbeltsporutbyggingen og i tilknytning til tilleggsutredningen for kollektivbetjening for Fornebu, er parsellgrensene noe justert i forhold til Nasjonal transportplan. Nye parsellgrenser er som følger:

- Sandvika-Asker
 - Delparsell Sandvika-Jong
 - Delparsell Jong-Asker
- Lysaker stasjon
- Lysaker-Sandvika
- Skøyen-Lysaker

En slik parsellvis inndeling er i samsvar med anbefalingene fra den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet som er gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i tilknytning til tilleggsutredningen for kollektivbetjening for Fornebu (jf. egen omtale under andre saker). Det totale kostnadsoverslag for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker er i Nasjonal transportplan 2002-2011 på 6 213 mill. 2002-kr. Jernbaneverkets kostnadsoverslag for strekningen Sandvika-Asker er på totalt 3 285 mill. kr (forventningsverdi) fordelt på delparsellen Sandvika-Jong med 1 314 mill. kr og Jong-Asker med 1 971 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger opp til at prosjektet planlegges med sikte på en fleksibel utbyggingsstrategi, som muliggjør en hensiktsmessig tilpasning til de årlige budsjettammer og løpende vurderinger av utbyggingsrekkefølgen mellom de ulike delparsellene.

Utbygging av strekningen Sandvika-Asker

Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en ekstern kvalitetssikring for strekningen Sandvika-Asker i henhold til opplegget som beskrevet i «Gul-bok» for 2000-budsjettet, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001). Den eksterne kvalitetssikringen antyder et kostnadsoverslag med en forventningsverdi som er i størrelsesorden 1-4 pst. høyere enn Jernbaneverkets kostnadsoverslag. Kvalitetssikringen har identifisert til dels betydelig usikkerhet i forhold til kostnadsoverslagene, bl.a. i forhold til varierende planstatus for ulike deler av prosjektet, utbyggingens kompleksitet (en betydelig del av arbeidet vil være nær eksisterende linje), usikkerhet med henhold til årlige bevilgninger og dermed prosjektframdrift, og usikkerhet i forhold til leverandørmarkedene. Denne usikkerheten vil bli trukket inn i forbindelse med Jernbaneverkets prosjektstyring av utbyggingen. Kvalitetssikringen av prosjektet har dessuten medført en revisjon av Jernbaneverkets dokumentasjon og dokumentstruktur for hele prosjektet Sandvika-Asker. Samferdselsdepartementet har oversendt sluttrapporten for kvalitetssikringen til Jernbaneverket, som har ansvaret for prosjektsstyringen, for nærmere vurdering og oppfølging.

Delparsellene Sandvika-Jong og Jong-Asker har hver for seg en begrenset nytte. En sammenhengende utbygging av strekningene er mest effektiv både for trafikken og for en effektiv og rasjonell anleggsdrift. Det er imidlertid nødvendig å tilpasse planleggingen og utbyggingen slik at en evt. prioritering av Lysaker stasjon kan skje når denne er klar til bygging i 2003/2004, ettersom en rask realisering av Lysaker stasjon kan bli nødvendig for å gi akseptabel kollektivløsning for Fornebu. En rask utbygging av Lysaker stasjon til fire spor vil dessuten gi en vesentlig kapasitetsforbedring i vestkorridoren også på kort sikt.

Delparsell Sandvika-Jong

Byggearbeidene ble startet opp i 2001 med en bevilgning på 186,7 mill. kr. For 2002 er det budsjettet med 303,0 mill. kr til bl.a. bygging av 4-spors bru over Sandvikselva, utvidelse av eksisterende 2-spors jernbane til 4-sporsbane over en strekning på totalt ca. 1300 m og delvis omlegging av eksisterende spor, samt vendestasjon på Jong. Prosjektet omfatter bygging av 2 nye enkeltsporede bru over E 16 og bygging av nedgravde betongtunneler frem til Bjørnegård skole. Ferdigstilling av delparsellen Sandvika-Jong muliggjør at

flere tog kan snu i Sandvika i stedet for på Skøyen som i dag.

Delparsell Jong-Asker

Reguleringsplanbehandlingen for Jong-Asker avsluttes høsten 2001 og det er planlagt byggestart i 2002. For 2002 er det budsjettert med 50 mill. kr til videre planlegging av denne delparsellen, og 164,4 mill. kr til byggestart ved Jong. Delparsellen omfatter bygging av to fjelltunneler på henholdsvis ca. 2 700 meter og ca. 3 600 meter, delt av en kort dagsone ved Åstad/Solstad. Ved innføring av nytt dobbeltspor til Asker stasjon må store deler av plattform og sporarrangement bygges om.

Planstatus øvrige parseller Skøyen-Asker

Lysaker stasjon – planstatus

Det er behov for å modernisere Lysaker stasjon, samt at den kapasitetsmessig bygges ut til fire spors stasjon. Dette gir også effekter for kapasiteten på hele strekningen Skøyen-Asker. Utbygging av Lysaker stasjon er også avgjørende for betjening av Lysaker-området og ved mating av kollektivreisende fra Fornebu.

Ny Lysaker stasjon omfatter bru over Lysakerelva med utvidelse til fire spor til plattform. Jernbanestasjonen skal bygges som en integrert del av en kollektivterminal for både tog og buss. Reguleringsplanprosessen kan settes i gang etter at øvrige aktører (grunneiere) ved Lysaker terminal fremmer felles reguleringsplan sammen med Jernbaneverket; jf. at Bærum kommune har krevd en felles reguleringsplan. Byggestart ventes tidligst å kunne skje omkring årsskiftet 2003/2004.

Lysaker-Sandvika – planstatus

Hovedplan foreligger. Reguleringsplan vil sannsynligvis ikke bli ferdigstilt og vedtatt av Bærum kommune før i 2003.

Skøyen-Lysaker – planstatus

Hovedplan for denne parsellen er foreløpig ikke utarbeidet. Regjeringen har imidlertid valgt det såkalte H-alternativet som prinsipløsning i forbindelse med valg av kollektivbetjening av Fornebu, se egen omtale av Fornebu under «Andresaker».

Vestfoldbanen

Skoger-Åshaugen (parsell 3)

Forbruk og budsjett fram til og med 2001 er på 427,6 mill. kr. Prosjektets kostnadsoverslag er på 453,6 mill. kr. Tidspunktet for idriftsettelse av ny bane er 5. oktober 2001. Gjenstående arbeider omfatter tilbakeføring av eksisterende linje, og prosjektet foreslås sluttbevilget med 20,7 mill. kr i 2002. Prosjektets totalforbruk blir med dette 5,3 mill. kr lavere enn kostnadsoverslaget.

Åshaugen-Sande-Holm (parsell 4)

Forbruk og budsjett fram til og med 2001 er på 497,6 mill. kr. Prosjektets kostnadsoverslag er på 518,6 mill. kr. Tidspunktet for idriftsettelse av ny bane er 5. oktober 2001. Gjenstående arbeider omfatter tilbakeføring av eksisterende linje, prosjektet foreslås sluttbevilget med 15 mill. kr i 2002. Prosjektets totalforbruk blir med dette 6 mill. kr lavere enn kostnadsoverslaget.

Nykirke kryssingsspor

Prosjektets kostnadsoverslag er på 124,7 mill. kr. Det er budsjettert med en sluttbevilgning på 20 mill. kr til prosjektet i 2002. Grunnarbeidene er ferdigstilt i 2001 samt at sporarbeider og elektrotekniske arbeider er påbegynt og ferdigstilles for gjennomgående spor. Sporet tas i bruk som en ren linjeomlegging i oktober 2001. Resterende del av kryssingsspolet ferdigstilles i 1. halvår 2002, og tas i bruk som kryssingsspor i ruteplan fra juni 2002. Prosjektet var planlagt ferdigstilt desember 2001, men er et halvt år forsinket pga. avhengighet til ferdigstillingen av parsell 3 (Skoger – Åshaugen) og parsell 4 (Åshaugen – Sande – Holm).

Godsterminal Leangen

Det er vedtatt å legge den nye godsterminalen for Trondheim på Leangen. I henhold til St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, ble tidspunktet for flytting fra eksisterende til ny terminal vurdert på nytt. Samferdselsdepartementet legger opp til at det ut fra en helhetlig vurdering av terminalprosjektet, prosjektet Nordre avlastningsveg og byutviklingen i Trondheim, er riktig å bygge den nye terminalen i første planperiode i 2002-2005.

Reguleringsplan for ny terminal på Leangen foreligger og har vært ute til offentlig ettersyn.

Planen forventes vedtatt i løpet av høsten 2001. Den vil gi grunnlag for å bygge terminalen uten skiftedelen, på Leangen. Planen sikrer at tilstøtende areal mot vest ikke gjenbygges og gir rom for en senere utvidelse med skiftedelen på Leangen. Samferdselsdepartementet anser ikke en delt løsning som en permanent løsning, og forutsetter at også skiftedelen flyttes til Leangen. Endelig hovedplan vil bli utarbeidet bl.a. på bakgrunn av reguleringsplanen. Detaljplanlegging og nødvendig grunnverv vil starte i 2002. Ny terminal uten skiftedel vil kunne stå ferdig i 2005. Ved å bygge terminalen i første omgang uten skiftedelen, som opprettholdes på Brattøra, vil det kunne oppstå kapasitetsproblemer på strekningen Brattøra-Leangen. Jernbaneverket er i ferd med å vurdere omfanget og mulige tiltak ift. denne problemstillingen.

Ny godsterminal på Leangen uten skiftedel er i henhold til foreløpig hovedplan kostnadsberegnet til 484 mill. kr (2002-kr). For 2002 er det budsjettet med 40 mill. kr.

Lieråsen tunnel

Det pågår en omfattende teknisk og sikkerhetsmessig oppgradering av Lieråsen tunnel. Hoveddelen av dette er nødvendig vedlikehold etter mange års slitasje og nedbryting som følge av vannlekkasjer. Tunnelen ble åpnet i 1973. Arbeidet, som også belaster vedlikeholdsbudsjettet for 2002 med 60 mill. kr, omfatter forsterking og utskifting av utmuringer, sikring med sprøytebetong, bytte av spor og kontaktledningsanlegg, ballastrensing og sikkerhetsmessig oppgradering av tunnelen.

Nødlys ble installert og tatt i bruk våren 2001. Installasjon av nødkommunikasjon skal slutføres våren 2002. Installasjon av ventilasjonsanlegget og bygging av tverrslag starter tidlig 2002 og vil bli ferdig i løpet av året. Det er satt av 79 mill. kr over investeringsbudsjettet i 2002. Totale investeringer i Lieråsen tunnel er anslått til 175 mill. kr.

Krengetogtiltak Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen

Det er til og med 2001 bevilget totalt 1 151,4 mill. kr til oppgradering av de berørte jernbanestrekningene. Ved behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 besluttet Stortinget at det skulle brukes 550 mill. kr til krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og

Dovrebanen i planperioden 2002-2005. Tiltakene er innarbeidet i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2002-2005 som del av de ulike programområdene, og det er i budsjettforslaget for 2002 avsatt ca. 220 mill. kr til slike tiltak innenfor de spesifiserte programområdene (særlig trafikksikkerhetsprogrammet, men også program for kapasitetsøkende tiltak). Jernbaneverket og NSB BA prioriterer sikkerhetsrelaterte prosjekter og tiltak for økt kapasitet og robusthet. Dette er tiltak som generelt øker sikkerheten (sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet, togradio), i tillegg til kapasiteten og robusthet for framføring av alle tog. På grunnlag av vurderinger av sporets krefter på togmateriellet, vil det være behov for å revidere de tekniske forutsetningene for framføring av krengetog. Det er derfor usikkert hvilke hastigheter som kan oppnås.

Krengetogtiltak Kongsvinger- og Østfoldbanen

NSB BA og Jernbaneverket inngikk en forskutteringsavtale for oppstart av krengetogtiltak i 2000 i tråd med fastlagte retningslinjer, jf. St.prp. nr. 1/ Budsj.innst. S. nr. 13 (2000-2001). Forskutteringsbeløpet på 70 mill. kr er forutsatt tilbakebetalt i 2002 og 2003. I 2002 er det satt av 35 mill. kr på post 30 investeringer i linjen til tilbakebetaling til NSB BA i henhold til inngått forskutteringsavtale, jf. omtale under programområdet for kapasitetsøkende tiltak.

I følge avtalen skulle tiltakene vært gjennomført i løpet av 2001. Som en konsekvens av budsjettrevisjonen for 2001 og prioriteringen innenfor foreslått investeringsbevilgning for 2002, vil prosjektet bli slutført i 2003. På post 30 Investeringer i linjen vil det i 2000 og 2001 samlet bli brukt ca. 236 mill. kr, og 113,7 mill. kr til ekstraordinært vedlikehold under post 23. Forsinkelsen i framdriften av prosjektet er avklart med NSB BA. Krengetogtiltak på Kongsvinger- og Østfoldbanen under post 30 Investeringer i linjen, har et kostnadsoverslag på 376,9 mill. kr.

Tiltak i infrastrukturen omfatter nedleggelse og utbedring av planoverganger, utbedring/forsterkning av bruer, flytting av signaler, oppgradering og fornying av kontaktledningsanlegg og linjeoptimalisering for økt hastighet. På grunnlag av vurderinger av sporets krefter på togmateriellet, vil det være behov for å revidere de tekniske forutsetningene for framføring av krengetog. Det er derfor usikkert hvilke hastigheter som kan oppnås.

Status for planarbeidet med større nye prosjekter

I Jernbaneverket pågår planlegging for å sikre tilstrekkelig plangrunnlag for videre utvikling av jernbanenettet i tråd med Nasjonal transportplan 2002-2011. For de større investeringsprosjektene har Jernbaneverket godkjente planer som stort sett dekker første del av planperioden. Det gjenstår fortsatt noen avklaringer for trasévalget på strekningen Skøyen-Lysaker, kollektivbetjeningen av Fornebu og utbygging av ny godsterminal i Trondheim.

For Ganddal godsterminal har kommunen fattet reguleringsplanvedtak. Vedtaket er imidlertid påklaget til Fylkesmannen. Når det gjelder tiltakene for økt trafikksikkerhet utarbeides planer

fortløpende slik at plangrunnlaget ikke vil forsinke gjennomføringen av tiltakene.

Programområder

I forhold til St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal Transportplan 2002-2011 har Jernbaneverket i Handlingsprogrammet 2002-2005 justert inndelingen av programområdene, slik at disse i større grad reflekterer Jernbaneverkets interne styringsbehov og gir klarere politisk avgrensede satsingsområder. Tabellen nedenfor gir en oversikt over endringen i fordeling av planrammen for perioden 2002-2005 for programområdene basert på den nye programinndelingen:

		(i mill. kr)		
Ny inndeling av programområder	Gamle programområder	Handlingsprogram 2002-2005	Forslag 2002	Forslag 2002 i pst. av handlingsprogram 2002-2005
Trafikksikkerhet	Trafikksikkerhet, rassikring, samt sikkerhetstiltak innenfor program for stasjons- og knutepunktsutvikling og tiltak i eksisterende infrastruktur	1 269	311,2	24,5
Miljø	Støyreducerende tiltak	360	70,0	19,4
Kapasitetsøkende tiltak	Tiltak i eksisterende infrastruktur, ekskl. sikkerhetsrelaterte tiltak, samt profilutvidelser	702	147,0	20,1
Stasjoner og knutepunktsutvikling	Program for stasjons- og knutepunktsutvikling, ekskl. sikkerhetsrelaterte tiltak	420	52,0	12,4
Sum		2 751	580,2	21,1
Diverse tiltak		-	33,0	-

Programområde Trafikksikkerhet

Programområdet for trafikksikkerhet omfatter et helhetlig sikkerhetsperspektiv med fokus på sikkerhetstiltak og krav til drift. Den overordnede sikkerhetsfilosofien for jernbaneverksamheten er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell. Den overordnede målsetningen for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. I perioden oktober 1999 til juni 2001 har Jernbaneverket utarbeidet strekningsvise risikoanalyser og sikkerhetsopp-

følgingsplaner for hele det statlige jernbanenettet, som grunnlag for en samlet prioritering av sikkerhetsrelaterte tiltak. En samlet vurdering av de første strekningsanalysene tilsier at det er tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger som bør gis høyest prioritet. Samferdselsdepartementet foreslår avsatt 311,2 mill. kr til programområdet for trafikksikkerhet i 2002.

Teknisk trafikksikkerhet

Teknisk trafikksikkerhet omfatter bl.a. videre utbygging av fjernstyring og nødstopppå strek-

ninger som ikke har slikt utstyr. Jernbaneverket har vurdert omfanget av og alternative tekniske løsninger for utbygging av fjernstyring, og foreslår å prioritere nødstopper foran videre utbygging av fjernstyring.

Det legges opp til å installere nødstopper i tilknytning til signalanleggene på strekninger som i dag ikke er fjernstyrte, dette gjelder i hovedsak Nordlandsbanen (nord for Grong), Østfoldbanens østre linje og Gjøvikbanen (nord for Jaren). Dette gjøres ved å legge inn standard baliser i sporet utenfor sporveksel og eventuelt ved innkjørings-signal på stasjoner med enkelt innkjørings-signal/enkelt sikringsanlegg. Dette er en teknisk barriere som automatisk bremser ned toget hvis det kjøres mot stopp eller uten mottatt kjøretillatelse. Systemet planlegges installert innen 1. mai 2002. Anslått investeringskostnad er beregnet til 50 mill. kr, hvorav 15 mill. kr i 2001 og 35 mill. kr i 2002.

Teknisk trafiksikkerhet omfatter også utbygging av togradio for kommunikasjon mellom tog og togledersentralene. Jernbaneverket arbeider med planer om forsert utbygging av togradio basert på GSM-R, med bakgrunn i bl.a. at det nå stilles som krav fra Statens jernbanetilsyn at det til en hver tid skal være muligheter for sikker kommunikasjon mellom tog og togleder. Denne utbyggingen er i Nasjonal transportplan 2002-2011 prioritert inn i siste del av planperioden 2006-2011, jf. for øvrig egen omtale om forsert utbygging av GSM-R under andre saker.

Rassikring

Mange tiltak for sikring mot ras inngår som en naturlig del av vedlikeholdet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt investerings tiltak. I 2002 vil det bli gjennomført rassikring på følgende strekninger; i Gauldalen på Rørosbanen, ved Ristesund og Rastalia på Bergensbanen, i Lønsdal på Nordlandsbanen og i Soknedal på Dovrebanen. Totalt foreslås avsatt 47 mill. kr innenfor investeringsrammen til rassikring i 2002.

Sikring og sanering av planoverganger

Ved inngangen til 2002 gjenstår fortsatt mer enn 4 500 planoverganger. Det vil bli lagt stor vekt på utvikling og gjennomføring av ulike tiltak for sikker ferdsel over planoverganger, i tillegg til fortsatt satsing på sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko. Tiltak som bedrer sikkerheten

og gir økt kapasitet blir prioritert framfor tiltak for økt toghastighet. Eksempler på tiltak er: sanere planoverganger, erstatte planoverganger med overgang/undergang, sikre planoverganger med lys- og lydsignaler eller bomanlegg, øke siktlengder samt gjennomføre spesielle tiltak ved planoverganger som sjelden er i bruk. Det foreslås satt av 92,6 mill. kr til sikring og sanering av ca. 100 planoverganger i 2002.

Sikkerhetstiltak på stasjoner

Sikkerhetstiltak på stasjoner skal legge til rette for en sikrere adkomst til og opphold på stasjonsområder og plattformer. Det foreslås satt av 52 mill. kr i 2002 til sikkerhetstiltak på stasjoner.

Tunnelsikkerhet

Det foreslås satt av 70 mill. kr i 2002 til tunnelsikkerhet. Det prioriteres avslutning av prosjektet togradio i tunneler, klasse A og B på Bergensbanen. Det vil videre bli arbeidet med installasjon av nødbelysning og brannsikring av tunneler.

Deteksjons- og overvåkingssystemer

Jernbaneverket har gjort en vurdering av forskjellige deteksjons- og overvåkingssystemer, bl.a. systemer som overvåker og registrerer godsvogner med overlast, varmgang i vognaksler/boggier og hjulslag. Det foreslås satt av 5 mill. kr til slike tiltak i 2002.

Akustisk alarm og hendelseslogg

Det er satt av 10 mill. kr i 2002 til hendelseslogg på togdriftssentralene, og til fullføring av tiltakene for akustisk alarm. Tiltakene er en direkte følge av anbefalinger/pålegg fra Åsta-kommisjonen, jf. NOU 2000: 30 og St.prp. nr. 76 (2000-2001).

Programområde Miljø

Det foreslås satt av 70 mill. kr til støyreducerende tiltak og videre utredning av støyreducerende tiltak. Avsetningen vil gå til nødvendige tiltak for å oppfylle forurensningslovens krav til innendørs støy, samt til videre utredning av mulige tiltak for støyskjerming og vibrasjonsdemping i Gamlebyen, bl.a. som oppfølging av St.prp. nr. 41/Innst. S. nr. 180 (2000-2001) Konsekvensutredning for jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo og omtale av Ringeriksbanen. Midler til øvrige miljøtiltak er integrert i andre prosjekter og budsjettposter.

Programområde Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både for gods- og persontransport. Det foreslås avsatt 147 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak i 2002.

Kryssingsspor

Midtsandan kryssingsspor slutføres i 2002 for 11 mill. kr. Ut over dette vil det bli foretatt prioriterte forlengelser av kryssingsspor for 30 mill. kr.

Profilutvidelser

Det foreslås avsatt 40 mill. kr til profilutvidelser i 2002. Dette omfatter ferdigstilling av utvidelse som muliggjør transport av semitrailere med tog (det såkalte P407 profilet) på Nordlandsbanen og Bergensbanen (strekningen Hønefoss-Bergen), samt strekningen Alnabru-Grindvoll på Gjøvikbanen. Profilutvidelsene vil gjøre det mulig å framføre semitrailere på jernbanevogner, og er et viktig tiltak for å kunne overføre godstransporter fra veg til bane. Profilutvidelsene på Nordlandsbanen var i St.prp. nr. 1 (2000-2001) planlagt ferdigstilt i 2001, men enkelte mindre gjenstående arbeider vil først bli ferdigstilt i våren 2002.

30 tonns akseltrykk på Ofotbanen

Jernbaneverket og LKAB inngikk i 1999 en avtale om at LKAB bærer kostnadene for de tiltak som er nødvendige for 30 tonns aksellast på Ofotbanen med et anleggsbidrag på totalt 116,2 mill. kr, som utbetales i fire like store rater i årene 2000-2003, jf. tidligere omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001). I 2002 forventes en fremdrift i prosjektet som er i samsvar med innbetaling av anleggsbidrag, dvs. 29 mill. kr.

Forskuttering Katterat

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1999-2000), jf. Bud.innst. S. nr. 13 (1999-2000) fikk Jernbaneverket fullmakt til å inngå avtale med LKAB om forskuttering av kapasitetsøkning på Ofotbanen mot tilbakebetaling fra staten, krone mot krone i 2004. På bakgrunn av dette inngikk Jernbaneverket en forskutteringsavtale med LKAB for å forlenge kryssingsspolet ved Katterat til 750 meter toglengde, hvor LKAB forskutterer utgiftene i takt med prosjektets framdrift. Dette er et

investeringstiltak som både malmtransporten og den øvrige togtrafikken vil ha nytte av som ledd i arbeidet med å effektivisere togtrafikken på Ofotbanen.

For 2000 og 2001 er det forventet at forskuttert beløp fra LKAB og forbruk vil være om lag 47 mill. kr. Forventet totalkostnad for prosjektet er ca. 95 mill. kr og dette tilsier at forskutteringsbehovet fra LKAB vil være inntil 50 mill. kr i 2002, jf. forslag til romertallsvedtak.

Krengetogtiltak på Kongsvinger- og Østfoldbanen

For 2002 foreslås 35 mill. kr til tilbakebetaling til NSB BA iht. forskutteringsavtalen mellom Jernbaneverket og NSB BA, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), angående krengetogtiltak på Kongsvinger- og Østfoldbanen.

Programområde Stasjoner og knutepunktsutvikling

Programområdet omfatter tiltak for forbedring av tilgjengelighet, informasjon og opphold for publikum på stasjoner og knutepunktterminaler. Departementet foreslår avsatt 52 mill. kr i 2002.

Markedstilpassede og funksjonelle stasjoner er et viktig element i det samlede reisetilbud og har avgjørende betydning for jernbanens konkurransekraft. Det er derfor strategisk viktig å drive fortløpende utvikling av stasjoner til et standardnivå som innfrir kundenes forventninger og kan gi incentiv til at flere velger å reise kollektivt. Stasjonsutvikling skal være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med operatører, vegmyndigheter, kommuner og servicevirksomheter. Stasjonsutvikling omfatter også tilrettelegging for de funksjonshemmedes reisebehov.

Diverse tiltak

Departementet foreslår bevilget 33 mill. kr til henholdsvis Jernbanemuseet (13 mill. kr til videreføring av pågående arbeider) og restinvesteringer på Gardermobanen (20 mill. kr). Dette er tiltak som ikke direkte inngår i de definerte programområdene i Nasjonal transportplan. Jernbaneverket overtok ansvaret for infrastrukturen på Gardermobanen i 2000, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000). I den forbindelse vil gjenstående investeringer tilknyttet Gardermobanen slutføres i 2002.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Kjørevegsavgift	40 267	60 000	61 800
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	230 689	130 000	133 900
04	Leieinntekter	13 618	30 000	
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	120 742	151 400	155 900
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	80 647	83 300	88 500
08	Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen	300 376		
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	65		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	8 292		
17	Refusjon lærlinger	2 323		
18	Refusjon av sykepenger	32 713		
37	Anleggsbidrag	34 050	29 000	29 300
91	Nedbetaling av lån til BaneTele AS			196 000
	Sum kap. 4350	863 782	483 700	665 400

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften omfatter kun godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt fra og med 01.01.1998. Avgiftsberegningen er basert på at de samlede trafikkvolumavhengige avgiftene knyttet til bruken av kjørevegen, inkl. kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige marginalkostnadene som for konkurrerende vegtransport. I beregningen av kostnadene inngår bruksavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader. På kostnadsdekningsiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med.

For 2002 legger Samferdselsdepartementet opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt holdes uendret i forhold til 2001. Omregnet til 2002-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken på 1,059 øre pr. brutto tonnm., mens avgiftssatsen for malmtransport med 25 tonns aksellast på Ofothanen blir på 1,653 øre pr. brutto tonnm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Post 02 er knyttet til arbeid og salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, slik at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallsvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 04 Leieinntekter

Post 04 Leieinntekter utgår fra og med budsjettermin 2002, ettersom BaneTele ble omdannet til aksjeselskap 1. juli 2001.

Post 06 Videresalg av elektrisk kraft til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996-97). Videresalget til operatørene skjer til kostpris. Det er knyttet usikkerhet til operatørenes årlige behov for elektrisk kraft, samt prisen for elektrisitet, og dermed størrelsen på innbetalingene. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 06, slik at operatørenes bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallsvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det vises til nærmere omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Samferdselsdepartementet legger opp til at satsen for kjørevegsavgift på Gardermobanen reelt holdes uendret i forhold til 2001. Prismomregnet til 2002-priser blir avgiftssatsen på 15,9 kr pr. togkm. I tråd med St.prp. nr. 52 (1999-2000)/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) legges det til grunn at det inngås en særskilt avtale mellom Jernbaneverket og operatørene (Flytoget AS og NSB BA) om kvaliteten på banens infrastruktur.

Samferdselsdepartementet foreslår at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 07, slik at nivået for drift og vedlikehold av Gardermobanen reflekterer operatørenes bruk av banen, jf. forslag til romertallsvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 37 Anleggsbidrag

Staten v/Jernbaneverket inngikk i 1999 en avtale med LKAB, om at LKAB skal dekke kostnadene fullt ut for tiltak som direkte knytter seg til 30 tonns aksellast på strekningen Riksgrensen-Narvik (Ofotbanen), mens Jernbaneverket skal dekke kostnadene for de mer generelle tiltakene som også den øvrige trafikken på banen benytter seg av.

I samsvar med avtalen foreslås det budsjettert med 29 mill. kr til anleggsbidrag fra LKAB i 2002. Utgiftsrammen over post 30 Investeringer i linjen har blitt justert med samme beløp.

Post 91 Nedbetaling av lån til BaneTele AS

Ved Stortingets behandling av St.prp. 80/Innst. S. nr. 274 (2000-2001) Om omdanning av BaneTele til aksjeselskap, ble det bevilget et midlertidig statslån til BaneTele AS på 196 mill. kr, jf. St.prp. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001). Lånet forfaller til betaling 30. juni 2002.

Kap. 5671 Renter og utbytte fra BaneTele AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
80	Renter			7 500
81	Utbytte			8 000
Sum kap. 5671				15 500

Ved omdanningen av BaneTele til aksjeselskap 1. juni 2001 ble det samtidig gitt et statslån pålydende 196 mill. kr (jf. kap. 4350, post 91 Nedbetaling av lån til BaneTele AS) med ett års løpetid. Det ble ved stortingsbehandlingen av St.prp. 80/Innst. S. nr. 274 (2000-2001) Om omdanning av BaneTele til aksjeselskap forutsatt at lånet skulle gis til markedsbetingelser og det ble samtidig

budsjettert med innbetalinger på 7,5 mill. kr over denne posten i 2001. Beløpet er videreført i 2002.

Regjeringen foreslår at det budsjetteres med 8 mill. kr i utbytte fra BaneTele AS i 2002, jf. nærmere omtale av avkastningskrav og utbyttepolitikk under andre saker. Utbyttebeløpet går til direkte fradrag på utestående beløp fra tilleggsbevilgningen til terminering av Telenoravtalen som

forutsettes tilbakebetalt krone for krone, jf. omtale i St.prp. nr. 27 (1998-99). Etter den budsjetterte utbytteutbetalingen gjenstår 156,1 mill. kr av

denne tilleggsbevilgningen, se for øvrig omtale i St.prp. nr. 80 (2000-2001).

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
70	Betaling for persontransporttjenester	987 000	987 000	1 293 000
	Sum kap. 1351	987 000	987 000	1 293 000

Post 70 Betaling av persontransporttjenester

Etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA foreslås det bevilget 1 293 mill. kr til betaling for persontransporttjenester utført av NSB BA for 2002. Forslaget er basert på at NSB kan foreta gjennomsnittlige takstøkninger

på 4 pst. (nominelt) fra 2001 til 2002. Utlekking av takstendringen på ulike billettyper forutsettes nærmere avtalt mellom NSB BA og Samferdselsdepartementet. Det legges til grunn følgende fordeling av foreslått bevilgning for 2002. Til sammenligning er tatt med regnskap for 2000 og revidert budsjett 2001.

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2000	Revidert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
Intercitytrafikk	218,0	297,8	316,0	6,1
Region- og lokaltog	350,0	382,4	307,0	-19,7
Nærtrafikk	419,0	534,8	670,0	25,3
Sum post 70	987,0	1 215,0	1 293,0	6,4

Avtalen innebærer en videreføring av dagens togproduksjon. Innenfor avtalebeløpet er det tatt høyde for økte kapitalkostnader som følge av at det planlegges tatt i bruk 36 nye lokaltog i Osloområdet og på Jærbanen, samt 6 nye krengetog sett i intercitytrafikken på Østfoldbanen, fra høsten 2002. Det er i avtalen lagt til grunn at renter og avskrivninger på nytt materiell blir belastet kjøp av transporttjenester fra det tidspunkt materiellet settes i trafikk. Helårseffekten av kapitalkostnader vil isolert sett medføre et høyere beløp i 2003. I avtalebeløpet er det i tillegg tatt høyde for økt merverdiavgiftsbelastning som følge av endret avgiftstilpasning/ny avgiftsmodell og utvidet grunnlag for merverdiavgift på tjenester samt skole- og studentrabatt, jf. omtale av kollektivtransport i del I i proposisjonen.

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og

region- og lokaltog. Ingen av disse toggruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse.

Nærtrafikk omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens trafikkgrunnlag. I likhet med annen kollektivtransport i byer har nærtrafikken en svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper. Dette innebærer at materiellparken må ha en kapasitet som er betydelig høyere enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov. Intercitytilbudet har i hovedsak relativt moderne og raske tog med få stopp på mellomlange trafikksterke strekninger. Ujevn kapasitetsutnyttelse kjennetegner også denne toggruppen på grunn av stort innslag av arbeidsreiser og en del helgetrafikk. Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag.

Deler av lokaltrafikken langs mer trafikkunge strekninger er godt utnyttet og har en viktig transportfunksjon i forhold til det øvrige togtilbudet.

Statens kjøp av nærtrafikk- og intercitytransporttjenester er hovedsakelig begrunnet ut fra miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet rundt de store byene og i de mest folkerike strøkene i det sentrale Østlandsområdet. Statlig kjøp av persontransporttjenester med region- og lokaltog er i hovedsak begrunnet ut fra distriktshensyn og transportstandard.

Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune har blitt enige om at fylkeskommunen overtar ansvaret for den framtidige lokale kollektivtransporten mellom Drammen og Hønefoss med virkning fra 1. januar 2002. Fra statens side vil det bli gitt en økonomisk kompensasjon over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett til Buskerud fylkeskommune på 5,5 mill. kr for 2002. Fylkeskommunen står fritt til å benytte disse midlene til å forhandle med NSB BA og rutebilselskaper om alternative transportløsningsmodeller. Beløpet vil bli videreført også for de påfølgende år over Kommunal- og regionaldepar-

tementets budsjett basert på fordelingskriteriene i inntektssystemet.

Siden sommeren 2000 har regiontogtilbudet i Hallingdalen (Vøgne) vært erstattet med buss mellom Oslo og Geilo. Dette togtilbudet gjenopp- rettes fra 2002 med samme frekvens og stopp- mønster som dagens erstatningstilbud med buss.

Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om ny rammeavtale for perioden 2002-2005 er ikke sluttført. Som opplyst i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, vil Samferdselsdepartementet søke å videreutvikle avtaleverket i retning av et system med bruk av kvalitetskontrakter/resultatavhengige tilskuddsordninger. Samferdselsdepartementet har inngått kontrakt med Transportøkonomisk institutt for utvikling av et slikt nytt avtalesystem. I dette arbeidet vil det bli lagt vekt på å etablere et avtaleverk som i større grad sikrer en balansert risiko mellom staten og NSB, gir incitamenter til kostnadseffektivitet og som forener samfunnsøkonomiske mål for transportpolitikken med de bedriftsøkonomiske målene for transport- selskapet.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	11 936	12 000	20 900
	Sum kap. 1354	11 936	12 000	20 900

Post 01 Driftsutgifter

Hovedaktivitetene i år 2001 har i stor grad vært knyttet til oppfølging av Groth-kommisjonenes rapport etter jernbaneulykken ved Åsta, jf. NOU 2000: 30. Arbeid med og oppfølging av ulykker/nestenulykker har også vært en høyt prioritert oppgave. Det samme gjelder internasjonalt samarbeid og standardiseringsarbeid. Statens jernbanetilsyn har dessuten, i samarbeid med Samferdselsdepartementet og de største jernbaneaktørene, satt i gang prosjektet «Opprydding i forskriftsverket» for jernbanesektoren i Norge.

Mange av de oppgaver og aktiviteter som har pågått i 2001 vil måtte videreføres til 2002. Det forventes imidlertid at en del av arbeidet direkte knyttet til oppfølging av Groth-kommisjonenes rapport vil være avsluttet i løpet av 2001. Resultatet av mye av dette arbeidet vil imidlertid medføre

at Statens jernbanetilsyn påføres ekstra permanente oppgaver. Dette gjelder oppgaver knyttet til forskriftsutarbeiding og forvaltning av forskrifter, men også ressurser knyttet til oppfølging av uhell/nestenuhell hos jernbanevirksomhetene, videreutvikling av administrative rutiner og prosedyrer, samt at omfanget av internasjonalt arbeid forventes å økes i 2002. Det forventes også økt arbeidsmengde knyttet til søknader om virksomhetstillatelser, samt tilhørende søknader om godkjenninger/tillatelser knyttet til materiell og kjøreveg på bakgrunn av den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettene i Europa (gjelder særlig godstransporter).

For 2002 foreslås bevilget 20,7 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn hvorav 8,5 mill. kr er lønnsutgifter. Dette er en økning på 7,3 pst. i forhold til revidert budsjett for 2001. Ved inngangen

til år 2002 er det planlagt at 16 personer vil være ansatt i Statens jernbanetilsyn.

Andre saker

Kollektivbetjening av Fornebu

Regjeringen besluttet sommeren 2000 å gjennomføre en tilleggsutredning for om mulig å finne bedre og rimeligere kollektivløsninger for Fornebu. Alternativene bussbetjening, automatbane, bybane og jernbanebuttspor samt en alternativ traséføring for nytt dobbeltspor via Fornebu er konsekvensutredet. Tilleggsutredningen lå ute til offentlig høring og ettersyn i perioden 30. mars til 7. juni 2001.

Tiltakshaverne (Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket) anbefaler H-alternativet som prinsipp for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika. Bybane anbefales som supplerende system ved at det etableres en egen kollektivtrasé mellom Fornebu og Lysaker, samt mellom Lysaker og Skøyen, med mulighet for videreføring til Oslo sentrum/Majorstua. Banen anbefales etablert i dagens E 18 trasé og krever derfor at ny E 18 er utbygd på strekningen Lysaker til Frognerstranda. En fremføring av en bybane langs dagens E 18 mellom Lysaker og Skøyen medfører økte kostnader på om lag 500 mill. kr. Dersom videre planlegging viser at bybanen blir vanskelig å realisere, går tiltakshaverne sekundært inn for å etablere en automatbane mellom Lysaker og Fornebu.

På bakgrunn av tilleggsutredningen, høringsuttalelsene og tiltakshavernes tilrådning, har regjeringen besluttet at H-alternativet velges som prinsipppløsning for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, det vil si at nytt dobbeltspor bygges via Lysaker stasjon, og ikke via Fornebu. Regjeringen går videre inn for at det i første omgang sikres en kollektivtrasé mellom Fornebu og Lysaker med videreføring mot Skøyen som muliggjør etablering av en framtidig bybane. Buss vil uansett være det eneste tilbudet de første årene. Ved å sikre en egen kollektivtrasé vil bussen få god framkommelighet og en evt. etappevis overgang fra buss til bane kan gjennomføres.

Utbygging og drift av de supplerende kollektivsystemene for Fornebu er et fylkeskommunalt ansvar. Det må derfor være opp til Akershus fylkeskommune og evt. Oslo kommune, som skal finansiere, bygge og drive systemet sammen med Bærum kommune som planmyndighet å velge konkret løsning. Det er satt av inntil 600 mill. 2000-kr i statlige midler i Nasjonal transportplan

2002-2011, som kan benyttes til infrastrukturutbygging på Fornebu gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler. Med bakgrunn i den verdiøkning kollektivbetjening gir for eiendomsmassen på Fornebu, mener regjeringen at grunneierne må bidra økonomisk for å sikre området en god kollektivløsning. I NTP 2002-2011 er det lagt opp til at berørte grunneiere på Fornebu skal bidra med finansiering i størrelsesorden 500 mill. kr.

Som del av arbeidet med tilleggsutredningen har Samferdselsdepartementet gjennomført en kvalitetssikring av kostnader og samfunnsøkonomiske beregninger for de to traséføringene for nytt dobbeltspor og kollektivbetjeningen av Fornebu. Kvalitetssikringen er gjennomført for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag med henhold til valg av løsninger og planleggingen av gjennomføringen av disse.

Kvalitetssikringen viser som tidligere beregninger at det kreves betydelig overføring av trafikk til jernbane for at dobbeltsporutbyggingen i Vestkorridoren skal bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Bakgrunnen for dette er usikkerheten knyttet til trafikkutviklingen sett i et lengre tidsperspektiv og de reelle konsekvenser med tilhørende kostnader for en alternativ utvikling hvor persontransporten i større grad baseres på utbygging av vegnettet med eksklusive traseer for økt busstrafikk.

North-South Freight Freeways (NSFF)

Det vises til tidligere omtale av prosjektet i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 121, og St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 153. Østfold-, Kongsvinger- og Ofotbanen inngår i dag som «Freeways-korridorer» på norsk side.

Trafikkresultatene har til nå ikke innfridd forventningene i forhold til å generere nye godstransporter med jernbane. Imidlertid har flere operatører valgt å overføre eksisterende transporter til korridorene på grunn av at dette gir tidsgevinster. Samarbeidet mellom landenes jernbanemyndigheter har dessuten gitt positive resultater i form av en effektivisering av ruteplankoordinering over landegrensene generelt. Samarbeidet har dessuten ført til at en har fått kartlagt ulikhetene i nasjonale regler og rutiner og hvilke hindringer dette medfører, bl.a. ved grensepassering. Det arbeides videre med å få til et mer harmonisert system mellom landene. Dette er forhold Samferdselsdepartementet vil følge opp i det videre arbeidet med å utvikle rammebetingelsene for jernbaneoperatører i Norge.

Trans European Freight Freeways Network (TERFN)

Det er i EU vedtatt et direktiv som åpner for at internasjonal godstransport som utføres av jernbaneforetak som har lisens og som oppfyller sikkerhetskravene, skal få tilgang til det transeuropeiske jernbanenettet for gods (TERFN) to år etter ikrafttreddelsen av direktivet, og på hele nettet syv år etter ikrafttreddelsen. Samferdselsdepartementet vil arbeide for at de sentrale innenlandske jernbanestrekningene åpnes for internasjonale godstransporter i tråd med utviklingen i EU.

For å få en bedre kapasitetsutnyttelse av jernbaneinfrastrukturen, legger Samferdselsdepartementet videre opp til å åpne jernbanenettet for godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransporter på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet. I dag er det kun på de deler av jernbanenettet der NSB BA har innstilt trafikken som slike foretak får trafikkere jernbanenettet.

Eierskap til stasjonsbygningene

NSB BA eier de fleste av stasjonsbygningene som ble bygd før det organisatoriske skillet mellom NSB og Jernbaneverket i 1996, mens Jernbaneverket forvalter og gjennom leie betaler for driften av de offentlige arealer ute og inne i stasjonsbygningene. Som omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, kap. 9.1.2.3, pågår det drøftelser mellom Jernbaneverket og NSB BA om hvordan eierskapet til stasjonsbygningene og arealene rundt skal organiseres i framtiden. Arbeidet er noe forsinket og en innstilling til departementet er ikke ventet før sent høsten 2001. Et evt. forslag om organisatoriske endringer vil bli forelagt Stortinget.

Forskning og utvikling

FoU-aktivitetene vil rette seg inn mot sikkerhet, teknisk utvikling, miljø, plan og analyse. Det er behov for økt innsats i forbindelse med det tverretatlige arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan. Arbeidet med utvikling av transportmodeller fortsetter, likeledes den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Etatene samarbeider også om sikkerhet og metoder for nytte/kostnadsanalyser.

Jernbaneverket har flere FoU-prosjekter rettet mot reduksjon av støy og vibrasjon. Blant disse prosjektene kan nevnes, skinnestegsisolasjon, støysvake sporveksler, ballastmatter under sporene og støyreduksjon fra bruer og konstruksjo-

ner. Jernbaneverket bidrar til finansieringen av 3 dr.ing. arbeider i 2002 ved NTNU i Trondheim.

Forsert utbygging av togradio basert på GSM-R

Samferdselsdepartementet har mottatt et forslag fra Jernbaneverket om forsert utbygging av det nye togradiosystemet GSM-R, basert på vanlig GSM-teknologi. I Nasjonal transportplan 2002-2011 var GSM-R planlagt utbygd i siste del av planperioden 2006-2011, og var kostnadsberegnet til 648 mill. 2000-kr. Samferdselsdepartementet vil sammen med Jernbaneverket vurdere mulighetene for ulike finansieringsløsninger for en slik forsert utbygging, og vil komme tilbake til Stortinget når saken er ferdigbehandlet i departementet.

*BaneTele AS – avkastningskrav og utbyttepolitikk**Krav til avkastning*

BaneTele AS ble etablert som aksjeselskap 1. juli 2001, heleid av staten ved Jernbaneverket, jf. St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000-2001). Selskapet ble etablert bl.a. for å videreutvikle de kommersielle merverdiene som ligger i overskuddskapasiteten i telenettet. Som for andre kommersielle selskaper, er fastsettelse av avkastningskrav og utbyttepolitikk sentrale elementer i eierstyringen av selskapet. Avkastningskravet defineres som den avkastning som eier kan forvente å oppnå ved en alternativ plassering av egenkapitalen med tilsvarende risiko. Avkastningskravet utformes som et krav etter skatt.

Samferdselsdepartementet legger opp til at BaneTele AS underlegges et avkastningskrav som reflekterer selskapets kapitalstruktur og relative risiko, dvs. at avkastningskravet baseres på den såkalte kapitalverdimodellen. Denne modellen tar utgangspunkt i avkastningen på en investering som antas å være uten risiko, den såkalte risikofrie renten. Deretter gjøres det et tillegg for den generelle risikoen på børsen, den såkalte risikopremien. Til slutt justeres kravet for risikoen i det spesifikke selskapet, ved hjelp av egenkapitalbetaen. Det foreslås at det langsiktige avkastningskravet for BaneTele AS basert på denne modellen, fastsettes til 11,5 pst. BaneTele AS' styre må imidlertid på selvstendig grunnlag vurdere hvilke avkastningskrav, på totalkapitalen og i prosjektvurderinger, det vil bruke i den interne styringen av selskapet, for å oppnå eiers krav til avkastning på egenkapitalen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at avkastningskravet vurderes løpende med bak-

grunn i utviklingen av selskapets risikoprofil, herunder utviklingen i det markedet som BaneTele AS opererer i og den generelle utviklingen i aksjemarkedet. I samsvar med opplegget for eierstyringen av selskaper eid av staten v/Samferdselsdepartementet, legges det opp til en regelmessig evaluering av selskapet i forhold til bl.a. avkastningskrav. Det legges i første omgang opp til en slik evaluering annet hvert år. Det vil bli redegjort for disse evalueringene i forbindelse med det påfølgende års budsjettframlegg.

Utbyttepolitikk

For den langsiktige utbyttepolitikken legges det til grunn en modell for BaneTele AS hvor utbyttet fastsettes som en andel (30-40 pst.) av overskuddet etter skatt. Begrunnelsen for valget av en modell hvor utbyttet fastsettes som andel av årsresultatet og hvor selskapet får beholde en andel av hver ekstra krone i økt resultat, er at BaneTele AS er et selskap som preges av langsiktige investeringer og store faste kostnader (kapitalkostnader), og som opererer i et marked som er preget av store svingninger og konjunktursykluser. Modellen gir også selskapet en større finansiell fleksibilitet, noe som er viktig når selskapet er inne i en ekspansjonsfase.

Det legges vekt på å ha en forutsigbar utbyttepolitikk, samtidig som det også er ønskelig med en viss stabilitet i utbyttet fra år til år. Utbyttet det enkelte år fastsettes av BaneTele AS' generalforsamling. Generalforsamlingen vil ved fastsettelse av utbytte også måtte ta hensyn til bl.a.

selskapets utbyggingsplaner og den finansielle situasjon for øvrig.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at BaneTele AS over tid vil drive sin virksomhet med overskudd, og at selskapet derfor vil være i stand til å betale utbytte til sin eier. Regjeringen legger opp til at det i 2002 budsjetteres med et utbytte fra BaneTele AS på 8 mill. kr, jf. omtale under kap. 5671, post 81. Det er usikkerhet med hensyn til selskapets resultat for 2001, og endelig utbytte skal fastsettes av generalforsamlingen i BaneTele AS.

Jernbaneverkets interesser i aksjeselskaper

BaneTele AS

BaneTele AS ble 1. juli 2001 etablert som aksjeselskap, heleid av staten v/Jernbaneverket, jf. St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000-2001). Selskapet skal drifte jernbanens teleinfrastruktur, samt videreutvikle overskuddskapasiteten i infrastrukturen til kommersielle formål.

BaneService Prosjekt AS

Jernbaneverket eier 100 pst. av aksjene i BaneService Prosjekt AS. Selskapet ble opprettet høsten 1999 for å håndtere Jernbaneverkets kommersielle engasjementer gjennom den interne forretningsenheten BaneService, på en ryddig og transparent måte. Selskapet er etablert med en aksjekapital på 100 000 kr. Selskapet har ingen ansatte eller fysiske eiendeler, jf. omtale i St.prp. nr. 60 (1999-2000).

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1360	Samferdselsberedskap	48 231	41 909	43 000	2,6
	Sum kategori 21.60	48 231	41 909	43 000	2,6

Med bevilgningene til beredskapsformål, har Samferdselsdepartementet bl.a. som mål å opprettholde tilstrekkelig øvede beredskapsorganer og redusere infrastrukturens sårbarhet. Dette søkes oppnådd bl.a. ved å avholde kurs og øvelser for Transportberedskapsorganisasjonen, Luftfartsverket og havneberedskapspersonell. Departementet har videre utviklet et reservebrupro-

sjekt som baserer seg på at Statens vegvesen og Jernbaneverket i størst mulig grad skal kunne bruke samme materiell.

Budsjettforslaget for 2002 er på 43 mill. kr. Forslaget innebærer bl.a. fortsatt satsing på kurs og øvelser, anskaffelse av reservebrumateriell samt kompensasjon til Telenor for spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Samferdselsberedskap

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	3 036	5 440	4 900
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	5 887	10 000	12 900
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 608	519	2 000
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	37 700	25 950	23 200
	Sum kap. 1360	48 231	41 909	43 000

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen dekker utgifter til departementets andel av Forsvarets forskningsinstituttets sårbar-

hetsanalyse av transportsektoren, kurs og øvelser for personell i Transportberedskapsorganisasjonen, havneberedskapen, flyplassberedskapen, samt utgifter til beredskapssamband til Statens

vegvesen. Posten dekker også risiko- og sårbarhetsanalyser i Statens vegvesen og oppdatering av beredskapsplaner og krisehåndteringsplaner i Luftfartsverket. Forsvarets forskningsinstitutt prosjekt «Beskyttelse av samfunnet 4/Sårbarhetsreducerende tiltak innen transport» ble igangsatt 1. april 2001. Prosjektet skal bl.a. støtte departementet med analyser for å finne fram til kostnads-effektive beskyttelsestiltak innen transport. Prosjektet skal etter planen avsluttes 31. mars 2003. Departementet foreslår at det bevilges 4,9 mill. kr over post 01 for 2002.

Post 30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.

Departementet har de siste årene finansiert bygging av to mobile «roll on/roll off» ramper for skip. Den første rampen ble levert i desember 1997, og er plassert i Bodø havn. Rampen inngår i vanlig kommersiell drift over Bodø havn i fred. Den andre rampen ble ferdigstilt i 2000. I fredstid er rampen plassert i Narvik havn. Bodørampen ble i 1999 brukt under øvelse Battle Griffin og de erfaringer som ble gjort under denne øvelsen ble det tatt høyde for under bygging av den andre rampen. Nå ønsker derfor Kystverket å oppgradere Bodørampen til samme standard som Narvikrampen. Departementet har de senere år også bevilget midler til Statens vegvesen til bygging av tre mobile ferjekaier. Spesialkomponenter til ferjekaierne skal etter planen beredskapslagres i Nordland/Troms og i Møre og Romsdal. Foreslått bevilgning for 2002 skal dekke utgifter til bygging av reservebru og bygging av den siste mobile ferjekaien til Statens vegvesen. Midlene dekker også

oppgradering av ro-ro rampen i Bodø, slik at denne holder samme standard som rampen i Narvik. Departementet foreslår en bevilgning på 12,9 mill. kr på post 30.

Post 70 Beredskapslagring

Bevilgningen dekker utgifter til lagring av reserveredeler til busser, laste- og varebiler. For 2002 foreslår departementet en bevilgning på 2 mill. kr.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret

Bevilgningen over denne posten dekker utgifter til kompensasjon til Telenor ASA i forbindelse med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) vedr. Totalforsvaret. I et telemarked der flere aktører etter hvert begynner å få en betydelig posisjon, er det ikke tilstrekkelig at kun én operatør er pålagt å levere teleberedskapstjenester. Departementet har i St.meld. nr. 47 (2000-2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse, presentert et nytt konsept for telesikkerhet og teleberedskap som vil innebære at flere operatører i tillegg til Telenor, pålegges beredskapsforpliktelser. Post og -teletilsynet har høsten 2001 fått delegert et særskilt myndighetsansvar for telesikkerhet og -beredskap. Tilsynet har fått i oppgave å arbeide videre med implementering av de øvrige tiltakene i St.meld. nr. 47 (2000-2001). Någjeldende SSO-ordning med Telenor vil etter planen bli faset ut fra og med 2003. For 2002 foreslår departementet en bevilgning på 23,2 mill. kr til SSO-ordningen.

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
1370	Kjøp av posttjenester	540 000	540 000	372 000	-31,1
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	163 060	161 300	169 300	5,0
	Sum kategori 22.10	703 060	701 300	541 300	-22,8

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002	Pst. endr. 01/02
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	152 082	151 300	159 300	5,3
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	28 511	26 000	28 000	7,7
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA	131 000		124 000	
5622	Aksjer i Postbanken AS	301 917			
	Sum kategori 22.10	613 510	177 300	311 300	75,6

Det er redegjort for premissene for staten ved Samferdselsdepartementets eierskap i Posten bl.a. i St.meld. nr. 26 (2000-2001) Om virksomheten til Posten Norge BA. Regjeringen ser det som viktig å legge til rette for grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet over hele landet. Samferdselsdepartementet bidrar til dette bl.a. ved å kjøpe posttjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedet. Dette går både på å kontrollere kvalitet på tjenestene og på å sikre konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for konkurranse.

Det er budsjettert med 372 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, en nedgang på 168 mill. kr eller 31,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2001. Nedgangen skyldes at det er tatt i bruk en ny beregningsmodell for statlig kjøp, jf. nærmere omtale av modellen under andre saker. Styret for Posten har foreløpig ikke foreslått portoøkninger for 2002. Budsjettforslaget for Post- og teletilsynet innebærer en viss økning målt mot saldert budsjett 2001. Dette kan forklares med innføring av merverdiavgift på tjenester fra 01.07.2001 og generell prisstigning.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et hovedmål for Regjeringen å fremme effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene og sikre husstander og bedrifter tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet til rimelig pris. Virksom konkurranse i post- og telemarkedet er et sentralt virkemiddel for å oppnå samfunnsmessige mål. Det er viktig å legge vekt på konkurransefremmende tiltak der dette må kunne forventes å være mer måleffektivt i forhold til bruk av andre regulatoriske virkemidler.

Posten er inne i en omfattende omlegging av ekspedisjonsnettstrukturen, bl.a. med opprettelse av et stort antall nye ekspedisjonssteder, såkalt «Post i Butikk». Posten arbeider aktivt med å sikre en tilfredsstillende kvalitet på tjenestene, bl.a. med hensyn til framsendingstid.

Post- og teletilsynet skal som forvaltningsorgan og reguleringsmyndighet bidra til å påse at overordnede mål nås både innen post- og telesektoren. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- forestå radiofrekvens- og nummerforvaltning
- forestå klagebehandling og mekling
- forestå markeds kontroll av radio- og teleutstyr
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger

Når det gjelder konkurransesituasjonen på telemarkedet, har Telenor ASA fortsatt en sterk stilling på økonomisk viktige områder som fast- og mobiltelefoni. I transportmarkedet er flere tilbydere allerede etablert og på aksessmarkedet antas det at åpning av tilgang til det faste aksessnettet vil øke konkurransen ytterligere. Oppfølging av krav til tilgang og samlokalisering er sentrale problemstillinger for Post- og teletilsynet. På telesiden vil også oppfølging av tildelte og planlagte utlysninger av nye mobilkonsesjoner være en innsatskrevende arbeidsoppgave for Post- og teletilsynet.

Rapportering

Som det er redegjort for i St.prp. nr. 76 (2000-2001), ble det innført generell merverdiavgift på porto fra 1. juli 2001. Svalbard var imidlertid unntatt fra dette, fordi det ikke er merverdiavgift på Svalbard. Samferdselsdepartementet mener det bør være samme portonivå for Svalbard som for fastlandet, og vedtok at portotakstene fra og innen

Svalbard innenfor enerettsområdet fra 1. juli 2001 skulle økes tilsvarende som for resten av landet, men slik at Posten Norge BA kunne beholde det økte inntektsprovenyet.

Målinger gjennomført av PricewaterhouseCoopers viste at 83,1 pst. av A-posten i 2000 forelå hos adressaten senest dagen etter innlevering. Posten har i tråd med kravene fastsatt i konsesjonen lagt fram for Post- og teletilsynet en årsrapport om oppfylling av samfunnspålagte oppgaver i 2000. Post- og teletilsynet har rapportert videre til Samferdselsdepartementet om utviklingen i kvaliteten på posttjenester. Tilsynet har konkludert med at Posten for 2000 har tilbudt de leveringspliktige tjenestene det er stilt krav om. Som redegjort for i St.prp. nr. 1 (2000-2001), fattet Post- og teletilsynet med hjemmel i postloven vedtak om å ilegge Posten en tvangsmulkt med kr 40 000 per virkedag løpende fra og med 28.08.2000. Det ble i vedtaket understreket at tvangsmulkten skulle løpe inntil Posten hadde dokumentert at framsendingstidene for prioritert brevpost oppfyller konsesjonens minimumskrav. Tvangsmulkten opphørte fra og med 1. oktober 2000, som følge av at Posten i fjerde kvartal 2000 kunne vise et resultat på 85,6 pst. for formidling av A-post. Den positive utviklingen har fortsatt i 2001, med 87,2 pst. i 1. kvartal og 87,0 pst. i 2. kvartal.

I det norske mobilmarkedet er det tildelt konsesjoner for NMT-450, GSM-900, DCS 1800 og UMTS. Konsesjon for NMT-450 innehas av Telenor Mobil og utløper høsten 2003. Egenskaper ved NMT-450 frekvensene gjør at dette mobilnettet har best geografisk dekning. For å forberede en utlysning av disse frekvensene i 2002, vil Post- og teletilsynet høsten 2001 gjennomføre en høring om fremtidig bruk av disse frekvensene. Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget med saken.

Det er i Norge i dag etablert to digitale mobiltelefonsystemer: GSM 900 og DCS 1800. Disse systemene omtales gjerne som andregenerasjons mobilsystem. Telenor AS og NetCom GSM as ble i 1991 tildelt konsesjon for utbygging av GSM 900 mobilnett og med tillatelse til å benytte bestemte frekvenser. I mars 1998 tildelte Samferdselsdepartementet tre konsesjoner for utbygging av DCS 1800 mobilnett med tilhørende frekvenstillatelser, til henholdsvis NetCom GSM as, Telenor AS og Telia AB. På grunn av Telias kjøp av NetCom har Samferdselsdepartementet trukket Telias DCS 1800-konsesjon tilbake. På bakgrunn av at Telias DCS 1800-konsesjon er falt tilbake til staten, og at det er ytterligere ledige frekvenser i både 900 og 1800-frekvensbåndet, vil Samferdsels-

departementet høsten 2001 lyse ut nye konsesjoner for utbygging av andregenerasjons mobilsystem med tilhørende frekvenstillatelser. Post- og teletilsynet og Samferdselsdepartementet samarbeider om forberedelse og gjennomføring av auksjon av frekvensene.

Tidligere har konsesjoner til dette formålet blitt tildelt ved anbudskonkurranse, og den økonomiske verdien av konsesjonene har derved blitt tilbakeført til fellesskapet ved at staten har satt særskilte krav eventuelt i kombinasjon med avgifter. Innhenting av grunnrenten til fellesskapet kan også skje ved å auksjonere ut konsesjonene. Ved auksjon fastsetter myndighetene et sett med kriterier som må oppfylles, og i tillegg konkurrerer aktørene om hvor mye de er villige til å betale for konsesjonene. Konsesjonene tildeles til de av søkerne som verdsetter konsesjonene høyest, under forutsetning av at kriteriene er oppfylt. Det er i september 2001 fastsatt ny forskrift for gjennomføring av auksjonen, og det antas at auksjonen vil gjennomføres med tildeling av nye tillatelser innen utgangen av 2001.

Eksisterende andregenerasjons mobiloperatører er i sine konsesjoner pålagt betydelige dekningsforpliktelser og dekker i dag om lag 94 pst. av befolkningen. Dekningen er således tilfredsstillende, og det vil derfor ikke bli stilt særskilte dekningskrav i de nye andregenerasjons konsesjonene. Det vil imidlertid bl.a. bli satt krav til søkerens seriøsitet, kompetanse og økonomi. Det vises for øvrig til kapittel 5 Inntekter ved tildeling av konsesjoner i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2000-2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Høsten 2000 ble det tildelt fire konsesjoner for UMTS, dvs. såkalt tredjegerasjons mobilnett, til henholdsvis Broadband Mobile ASA, NetCom GSM as, Tele2 Norge AS og Telenor ASA. Det nye systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringshastighet enn dagens systemer. Det åpner også for en rekke nye tjenester, bl.a. multimedietjenester der tekst, tale og video kan kombineres. Selskapet Broadband Mobile gikk konkurs i august 2001. Broadbands konsesjon er trukket tilbake. Departementet vil i samarbeid med Post- og teletilsynet forberede en ny tildeling av den ledige konsesjonen.

Fast forvalg fase 1 (ett fast forvalg pr. abonnent) er gjennomført, og fase 2 (to ulike faste forvalg pr. abonnent) ble gjennomført i 2000. I 2001 ble en vurdering som omhandler tilsvarende innføring av fast forvalg i mobilnett, sendt på høring til berørte instanser. På bakgrunn av høringen har Post- og teletilsynet besluttet å ikke innføre krav om fast forvalg i mobilnett. Ny versjon av de admi-

nistrative rutineene for fast forvalg er under utarbeidelse, og vil bli ferdigstilt i løpet av 2001.

Fase 2 av nummerportabilitet, med innføring av en nasjonal referansedatabase, er ferdigstilt. Nummerportabilitet i det mobile nettet innføres 1. november 2001. Ny versjon av de administrative rutineene for nummerportabilitet er under utarbeidelse, og vil bli ferdigstilt i løpet av 2001.

Navnepolitikken for domenenavn under .no ble liberalisert i februar 2001. Samferdselsdepartementet har nedsatt en interdepartemental arbeidsgruppe som utreder de forvaltningsmessige sidene av domenenavn-politikken, samt forholdet mellom Norid og myndighetene. Utvalget ser også på behovet for utvidet adgang til klage, samt tredjemannskonflikter.

Post- og teletilsynet har i 2001 avklart de fleste problemer som har hindret tilretteleggelse av konkurranse i markedet for opplysningstjenester. Tilsynet tar sikte på at det nødvendige regelverket skal være på plass slik at nye aktører kan tre inn i dette markedet fra 1. januar 2002.

Mål og prioriteringer

Posten Norge BAs leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg eller lettgoods inntil 20 kg, i tillegg til grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene har Posten enerett på å tilby formidling av brevsendinger innenfor gitte begrensninger, og i tillegg betaler staten ved Samferdselsdepartementet Posten for å utføre tjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

I henhold til endringer i forskrift om formidling av landsdekkende postsendinger, vedtatt av Samferdselsdepartementet 25. mai 1999, skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Enerettsområdet gjelder A-post innenlands inntil 350 gram, jf. Ot.prp. nr. 18 (1998-99). Styret for Posten har foreløpig ikke lagt opp til å foreslå portoøkninger i 2002. Dersom portoøkning innenfor enerettsområdet blir aktuelt, vil Stortinget bli orientert om dette.

Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet er i ferd med å foreta en fullstendig gjennomgang av den nasjonale telereguleringen. Det

tas bl.a. sikte på å fremme forslag om en ny lov om elektronisk kommunikasjon i 2002. Lovforslaget vil ta sikte på å styrke konkurransen i telemarkedene til beste for forbrukerne. Det legges til rette for et teknologinøytralt regelverk som tar høyde for konvergensutviklingen.

For å øke konkurransen i telemarkedet, vil departementet prioritere områdene priser og øvrige vilkår for lokal aksess, videresalg, nummerportabilitet for fast og mobiltelefoni og fast forvalg, samt tilrettelegging for utvikling av ny teknologi og alternativ infrastruktur, bl.a. UMTS (tredjegenasjons mobilnett). Nye problemstillinger reiser seg også knyttet til priser og vilkår for både nasjonal og internasjonal bruk av andre operatørers mobilnett (roaming) spesielt, og for nye tjenestetilbud og samhandling mellom UMTS-operatører og operatører generelt.

For å sikre kontinuitet i bruk av NMT-450 frekvensene, tar departementet sikte på å utlyse ny konsesjon i dette frekvensområdet i 2002. Det er på europeisk nivå fastsatt kanalplaner for bredbåndssystemer for radio i frekvensområdene 28 og 32 GHz. Post- og teletilsynet forbereder i den forbindelse høring, og tar sikte på å lyse ut frekvenser i 2002.

Post- og teletilsynet vurderer tiltak for å sikre forlenget levetid for den 8-sifrede nasjonale nummerplanen. En rapport med forslag til tiltak for å forlenge levetiden for den 8-sifrede nummerplanen for mobile tjenester er utarbeidet. Tilsvarende arbeid er startet for effektivisering av nummerbruken i fastnettet og det vil bli slutført i 2002.

Post- og teletilsynet vil i 2002 implementere nye rutiner for fast forvalg samt nye rutiner for nummerportabilitet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000	540 000	372 000
	Sum kap. 1370	540 000	540 000	372 000

Post 70 Betaling for ulønnsomme posttjenester

I St.meld. nr. 26 (2000-2001) Om virksomheten til Posten Norge BA, er det bl.a. redegjort for Postens forslag om en ny ordning med avtale om kjøp av posttjenester. Bakgrunnen for dette var å sikre

en større forutsigbarhet for Posten, og gi en bedre synliggjøring av hva staten kjøper av posttjenester og hva elementene koster. Til statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 2002, er det satt av 372 mill. kr basert på en ny beregningsmodell. Se nærmere om den nye beregningsmodellen under andre saker.

Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
81	Renter av ansvarlig lån	28 511	26 000	28 000
	Sum kap. 5612	28 511	26 000	28 000

Post 81 Renter av ansvarlig lån

Inntektene gjelder renter fra et ansvarlig statlig lån på totalt 400 mill. kr. Renteinntektene vil være avhengig av det løpende rentenivået. Fram til og med november 2001 vil rentesatsen være NIBOR

pluss 1,0 prosentpoeng. Fra desember 2001 vil rentesatsen være NIBOR pluss 1,5 prosentpoeng. Det er budsjettert med 28 mill. kr i renter på statens ansvarlige lån til Posten Norge BA. Posten har foreslått å omgjøre lånet til egenkapital, jf. omtale under kap. 5618.

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
80	Utbytte	131 000	0	124 000
	Sum kap. 5618	131 000	0	124 000

Post 80 Utbytte

Det har vært lagt til grunn at det skal utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. Forslaget til utbytte for 2002 (for driftsåret 2001) er basert på gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge BA. Endelig utbytte vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

I St.meld. nr. 26 (2000-2001) sa Samferdselsdepartementet seg enig med Posten i at det med stor sannsynlighet vil være nødvendig å foreta strategiske investeringer/oppkjøp og inngå allianser i årene som kommer for å kunne trygge Postens evne til å overleve som postselskap framover, og sikre Postens evne til å oppfylle de samfunns-pålagte krav til landsdekkende posttjenester. Det ble videre uttalt at når selskapet kommer med

konkrete forslag til slike strategiske investeringer, vil departementet vurdere forslagene nøye, inklusive Postens beregninger av forventet avkastning og risiko for de foreslåtte investeringene, før Regjeringen tar stilling til behovet for eventuell tilførsel av ny egenkapital.

Posten har foreslått at selskapet tilføres 2,4 mrd. kr i ny egenkapital i 2002, og i tillegg at det statlige ansvarlige lånet på 400 mill. kr konverteres til egenkapital, jf. omtale under kap. 5612. For å bistå departementet i vurderingen av om staten som eier bør foreta en kapitalutvidelse i Posten, eventuelt på hvilket nivå, har Samferdselsdepartementet engasjert eksternt konsulent. Departementet vil eventuelt komme tilbake til Stortinget når saken er nærmere avklart.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Driftsutgifter	141 775	139 000	145 100
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	21 285	22 300	24 200
	Sum kap. 1380	163 060	161 300	169 300

Post 01 Driftsutgifter

Driftsutgiftene omfatter, foruten lønn mv., midler til internasjonale engasjementer, konsulenttjenester, kompetansheving av ansatte og drift av labo-

ratoriet mv. Det er videre avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av mindre instrumenter og utstyr, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter. Midler til drift av Statens teleforvaltningsråd er inkludert i budsjettforslaget.

Fra og med august 2001 påløper utgifter i forbindelse med oppgaver tilknyttet telesikkerhet og teleberedskap. Etableringskostnader i forbindelse med oppstart (beregnet til 3,2 mill. kr) dekkes over Samferdselsdepartementets beredskapskatt (kap. 1360). Videre drift finansieres ved gebyrer fra teleoperatørene på lik linje med tilsynets øvrige virksomhet. Tilsynet er i ferd med å etablere en egen enhet til å ivareta nevnte oppgaver.

Det er budsjettet med 145,1 mill. kr i driftsutgifter for 2002. Økningen fra saldert budsjett 2001 skyldes innføring av merverdiavgift på tjenester og generell prisstigning. Lønn og lønnsrelaterte kostnader utgjør anslagsvis 80 mill. kr av de samlede driftsutgiftene. Personalressursene i tilsynet tilsvarer 180 årsverk per august 2001. Tilsynet har utarbeidet en plan for fornyelse og effektivisering av virksomheten som bl.a. betyr at antall ansatte kan reduseres med 20 pst. innen 2004, jf. nærmere omtale under andre saker.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Bevilgningen omfatter midler til utbedring av instrumentparken (spesielt på radiostøyområdet), utskiftning av målebiler samt nødvendige IT-investeringer. Budsjettet omfatter 10 mill. kr til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen som Post- og teletilsynet overtok fra Telenor 01.06.1999. Dette beløpet skal som et unntak ikke

dekkes inn av tilsvarende inntekter, jf. St.prp. nr. 45/Innst.S. nr. 180 (1998-99). Tilsynet har i løpet av 2001 investert ca. 12 mill. kr i nye målefasiliteter for elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Dette gjør at tilsynet i økende grad er rettet inn mot å kunne gjennomføre tekniske kontroller av radio- og teleutstyr i markedet. Kontroller som er utført, viser at det er behov for å føre et aktivt tilsyn med denne type produkter i markedet, og at kontrollvirksomheten synes å bidra til konkurransen på telesektoren. Tilsynet har i løpet av de tre siste år utviklet nye IT-systemer for virksomheten. I 2002 vil noen av systemene klargjøres for bruk via Internett. Målsetningen er å kunne yte kunder og publikum bedre service og økt tilgjengelighet ved å ha «døgnåpen forvaltning». Tilsynets forventede investeringsbehov i 2002 ligger på om lag samme nivå som i 2001. Det er budsjettet med et behov på 24,2 mill. kr.

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfond vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et eventuelt inntektsoverskudd i 2001 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2002, jf. merknad til post 51 under kap. 4380. Fondets størrelse per 01.01.00 var på 15 mill. kr, mens det per 01.01.01 var på 14,6 mill. kr. Fondet ble dermed redusert med kr 432 000 i 2000. Forrige endring av fondet var i 1997 hvor det ble økt fra 10 mill. kr til 15 mill. kr.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2000	Saldert budsjett 2001	Forslag 2002
01	Diverse avgifter og gebyrer	150 795	151 300	159 300
02	Inntekt iflg. fullmakt	35		
03	Diverse inntekter	79		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	328		
18	Refusjon av sykepenger	845		
	Sum kap. 4380	152 082	151 300	159 300

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Etatens utgifter, bortsett fra refusjonen på 10 mill. kr til Radiostøykontrollen, er forutsatt dekket ved

tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Inntektene skal også dekke utgifter til Statens teleforvaltningsråd. De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- avgifter for laboratorietester
- autorisasjonsgebyrer
- kabel-TV-gebyrer

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av inntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Andre saker

Fornyelse og effektivisering av Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet har utviklet en forpliktende plan for fornyelse og effektivisering i perioden 2001–2004. Markedsmessige og teknologiske endringer i omgivelsene bidrar til at tilsynsarbeidet på post- og telesektorene i større grad må gi oppmerksomhet til etterspørselssiden (sluttbrukerne) og til informasjonsarbeidet både overfor markedsaktørene og forbrukerne. Det internasjonale arbeidet, særlig i EU/EØS-organer, blir enda viktigere og må organiseres med større tilsynsfaglig fokus. Arbeidsformene internt skal utnytte IKT ytterligere, og vil i enda større grad iverksette døgnåpen forvaltning gjennom elektronisk kommunikasjon og saksbehandling (registreringer, søknader, informasjon).

En organisatorisk justering gyldig fra 01.05.2001 har samlet markedstilsynsaktiviteter (post og tele) i én avdeling, og har forberedt arbeidet med telesikkerhet og -beredskap, og lagt grunnen for økt innsats på nye områder som domenenavnforvaltning, elektroniske signaturer og markedsanalyser. Som en følge av effektiviseringspotensialer i arbeidsmåter og endring i oppgaveporteføljen, kan antallet ansatte i Post- og teletilsynet reduseres med 20 pst. innen 2004. Dette skal gjennomføres ved hjelp av ansettelsesstopp, naturlig avgang, oppmuntret frivillig fratrekken, tjenesteutsetting og virksomhetsoverdragelse. Tilsynet har som mål å gjennomføre en betydelig del av denne reduksjonen innen 2002, anslagsvis 50 pst.

Post- og teletilsynet har inngått en intensjonsavtale med Nemko om en samordning av de to

virksomhetenes laborativirksomheter i et eget selskap. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til etableringen av selskapet og et nærmere opplegg for samordningen, inklusive budsjettmessige konsekvenser av effektiviseringsarbeidet.

Nærmere om den nye beregningsmodellen for kjøp av posttjenester

Den nye modellen for statlig kjøp innebærer en forutsetning om at staten kjøper ulønnsomme posttjenester som Posten Norge BA ikke ville ha tilbudt i markedet dersom Posten ikke hadde vært pålagt et bestemt servicenivå. Postens nye beregninger innebærer et nivå på de ulønnsomme tjenestene i 2002 på 372 mill. kr.

Gammel og ny beregningsmodell viser forskjellige resultater. Mens den tidligere modellen var en teoretisk modell som beregnet det økte overskuddet ved en tenkt nedlegging av ulønnsomme postområder og aktiviteter, er den nye modellen mer basert på praktiske konsekvenser av valg av aktivitetsnivå, der Posten tar ansvar for lønnsomheten i aktiviteter som tidligere har vært regnet som ulønnsomme. Posten peker på at selv om den gamle modellen gav et høyere beregnet beløp enn de nye beregningene, er det ikke grunnlag for å hevde at Posten tidligere har fått for høy betaling. Det har vært en grunnleggende forutsetning at Posten skal få betaling for konsesjonspålagt ulønnsom aktivitet, og den gamle modellen var basert på nettopp dette. Med den nye modellen tar Posten en reell forretningsmessig risiko også innenfor det konsesjonspålagte området, men får samtidig et godt incitament til effektiv drift av sin virksomhet. I den nye modellen regnes det på nokså begrensede deler av Postens virksomhet, noe som fører til at beregningene er mindre følsomme for pris- og kostnadsutvikling eller endringer i volum enn den forrige modellen.

Posten har fått tildelt et enerettsområde som skal bidra til en finansiering som gjør det mulig å opprettholde rimelige priser på posttjenestene innenfor enerettsområdet (enhetsporto – geografisk kryssubsidiering), og i en viss grad også for å kunne holde rimelige priser for samfunnsplågte, ulønnsomme tjenester utenfor enerettsområdet. I beregningene høsten 2000 fant Posten at monopoloverskuddet for både 2000 og 2001 ville være lik null. Beregningene for 2002 viser samme resultat.

Beregningene viser likevel at det oppnås enerettsoverskudd for deler av enerettstjenestene, som går til finansiering av underskudd på andre deler av disse tjenestene. En kan imidlertid ikke

fritt sette høyere priser innenfor enerettsområdet for å skape et overskudd, fordi kundene langt på vei kan velge andre løsninger dersom brevtenestene blir for dyre, for eksempel elektronisk post og annonser/reklame. Posten legger til grunn at dagens priser på brevtenestene, som godkjennes av Samferdselsdepartementet innenfor enerettsområdet, er de prisene som på sikt gir best lønnsomhet.

Beregningen som nå er lagt fram, er den første fra Postens side av beregninger for ny modell for statlig kjøp av posttjenester. Den første beregningen er ikke gjennomgått av selskapets eksterne revisor. Det vil bli lagt fram nye beregninger i forbindelse med statsbudsjettet for 2003, som vil bli gjennomgått av revisor. Beregningene har i stor grad vært basert på konsesjonsvilkårene som gjaldt fram til 30. september 2001, og på antakelser om de framtidige konsesjonsvilkårene. De endelige, nye konsesjonsvilkårene vil kunne føre til enkelte avvik når beregningene for 2003 skal foretas.

Samferdselsdepartementet sier seg enig med Posten i at prinsippene for de nye beregningene er bedre enn det som lå til grunn i den forrige modellen for statlig kjøp av posttjenester. Utgangspunktet er et mer realistisk syn på hva som vil være bedriftsøkonomisk lønnsomt, idet også elementer som i utgangspunktet er bedriftsøkonomisk ulønnsomme, naturlig inngår i hva bedriften finner det hensiktsmessig å ta ansvaret for. Departementet vil sammen med Posten samt Post- og teletilsynet arbeide videre med den nye beregningsmodellen, herunder spørsmålet om en avtale mellom staten og Posten om gjennomføringen, med sikte på å få en endelig utforming av systemet i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

Ny konsesjon til Posten Norge BA

Konsesjonen til Posten Norge BA (Posten), fastsatt av Samferdselsdepartementet 1. oktober 1997 med endringer av 29. oktober 1999, utløp 30. september 2001. For fortsatt å sikre utførelse av de samfunnspålagte tjenestene (leveringspliktige tjenester) har Samferdselsdepartementet fastsatt ny konsesjon til Posten som trådte i kraft 1. oktober 2001. Konsesjonen gjelder til og med 31. desember 2005.

Ny konsesjon er en videreføring av tidligere konsesjonskrav. Det er i konsesjonen innarbeidet ny systematikk når det gjelder presentasjon av konsesjonsbestemmelsene. Konsesjonen er inndelt i ni hoveddeler for å gjøre den mer brukervennlig i forhold til å identifisere krav og rettighe-

ter som er fastsatt for Posten. Et hovedskille går mellom krav til postnettet og krav til tjenestene. Konkrete krav til fremsendingstid for tjenester vedrørende brevpost og lettgoods og krav til produktregnskap er nå innarbeidet i konsesjonsteksten. Det er videre innført ny terminologi for å nærmere klargjøre konsesjonskravene. Begrepet «basistjeneste» er erstattet med «leveringspliktig tjeneste» for å understreke at det er en plikt å levere den angitte tjeneste. Krav til tjenester er inndelt i :

- leveringspliktige tjenester som omfatter formidling av prioritert brevpost inntil 2 kg, uprioritert brevpost inntil 2 kg og lettgoods inntil 20 kg,
- leveringspliktige tilhørende tjenester som omfatter tjenester angående ettersending, retur og oppbevaring av post, verdisending og postoppkrav
- leveringspliktige tjenester for blinde og svaksynte som omfatter formidling av sendinger med blindeskrift, lydassetter og lignende og som fortsatt skal være fritatt for porto og avgifter både innenlands og utenlands.

Tjenestegruppen «tilhørende tjenester» er tjenester som i lang tid har vært en del av Postens standardtilbud, men som ikke tidligere har vært nedfelt som konsesjonskrav. Gjeldende konsesjonsvilkår innebærer dermed en presisering av forpliktelser som i hovedsak har fulgt implisitt av tidligere konsesjon.

I den nye konsesjonen er det fastsatt krav om at Posten skal varsle Post- og teletilsynet og brukerne om omlegginger av de faste ekspedisjonssteder og vesentlige endringer i landpostruter og om prisøkninger for de leveringspliktige tjenestene, så snart som mulig og senest 2 måneder før de iverksettes.

Tidligere konsesjon hadde en generell dispensasjonshjemmel. I gjeldende konsesjon knytter dispensasjonshjemlene seg til enkeltbestemmelser. Bakgrunnen for dette er at det på denne måte vil klarere framgå hvilke krav som det kan være aktuelt å eventuelt dispensere fra. Videre at det vil bli enklere å fastsette hvilke krav som må være oppfylt for at dispensasjon skal gis. Det vil være Post- og teletilsynet som tilsynsmyndighet etter konsesjonen, som fastsetter nærmere krav for å innvilge dispensasjon fra konsesjonsvilkårene.

Det er i konsesjonen videreført krav om fremsendingstid for innenlandske uprioriterte brev og innenlandsk lettgoods. Framsendingskravet er forenklet på en slik måte at det ikke lenger skilles

mellom lokale, regionale og nasjonale krav. De nye kravene vil være enklere å måle.

I konsesjonen er det innført en regel om forbud mot koblingssalg som skal virke sammen med kravet om kostnadsbasering av prisene. Dette vil medføre at kundene ikke skal måtte betale for tjenester, funksjoner eller ytelser som er unødvendige for tjenesten det er anmodet om.

I ny konsesjon er det innarbeidet en nærmere definisjon av krysssubsidiert og ulovlig krysssubsidiert. I tillegg er det i forhold til krav om produktregnskap, stilt krav om at alle kostnader skal fordeles på de respektive resultatenheter ved vurdering av om Postens priser er kostnadsbaserte.

Sluttrapportering om restruktureringstilskuddet til Posten

Ved etablering av særlovselskapet Posten Norge BA i 1996 påtok staten seg et ansvar for restruktu-

rering av Postens ekspedisjonsnett, jf. St.prp. nr. 2 (1996-97). Den samlede bevilgning til restruktureringstiltak som er bevilget Posten over kap. 1371, post 70, er på 1 140 mill. kr, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001). I St.prp. nr. 2 (1996-97) ble det vist til at de aktuelle restruktureringstiltakene gjaldt førtidspensjonering, fratreddelsesordninger, kostnader ved økt mobilitet og leiekostnader for fristilte bygg. Ved behandlingen av St.prp. nr. 15/Innst. S. nr. 57 (1997-98) samtykket Stortinget i at restruktureringstilskuddene også kunne brukes til omstillingstiltak knyttet til sorteringsterminalstrukturen.

Posten har opplyst at siste del av bevilgningen på 1 140 mill. kr ble anvendt i februar 2001. Midlene er brukt på følgende måte:

(i mill. kr)					
Tiltak	1996-97	1998	1999	2000-01	Totalt
<i>Ekspedisjonsnettet</i>					
Personaltiltak					
– førtidspensjonering	30,6	46,0	18,7	2,7	98,0
– fratreddelsesordninger	55,6	58,2	29,7	11,3	154,8
– kostnader økt mobilitet	38,9	122,4	93,0	9,8	264,1
Bygg	41,1	105,9	113,0	32,4	292,4
Andre kostnader	106,6	52,8	14,2	2,2	175,8
<i>Sum ekspedisjonsnettet</i>	272,8	385,3	268,6	58,4	985,1
<i>Sorteringsstrukturen</i>					
Personaltiltak					
– fratreddelsesordninger		0,9	1,6	2,3	4,8
– kostnader økt mobilitet		0,9	1,6	1,1	3,6
Bygg	46,4				46,4
Andre kostnader	3,8	16,4	33,8	46,1	100,1
<i>Sum sorteringsstrukturen</i>	50,2	18,2	37,0	49,5	154,9
Sum totalt	323,0	403,5	305,6	107,9	1 140,0

Oppstillingen er gjennomgått av selskapets revisor. Posten har ellers opplyst at følgende kostnadstyper ligger under de enkelte tiltak:

- Fratreddelsesordninger: Sluttvederlag ved frivillig oppsigelse, studiepermisjon med lønn på vilkår av at arbeidsforholdene avsluttes etter avsluttede studier.

- Kostnader økt mobilitet: Merreiseutgifter ved skifte av tjenestested, bibehold av lønnsnivå, lønn til overtallige i en overgangsperiode fram til endelig løsning, kompetanseutvikling av salgspersonalet ved postkontorene.
- Bygg: Husleie, ominnredning av lokaler, tap på lokaler som avhendes.
- Andre kostnader: Administrative kostnader for omstillingsrådgivere m.v., prosjektkostnader. Dette er kostnader som har vært nødvendige for planlegging og gjennomføring av omstillingen av ekspedisjons- og sorteringsnettet.

Samferdselsdepartementet viser dessuten til at det er gitt redegjørelser til Stortingets samferdselskomité underveis om bruken av restruktureringsmidlene i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 16 (1998-99) og St.prp. nr. 1 (2000-2001). Samferdselsdepartementet har ingen ytterligere merknader.

Postens eiendomssalg

I St.meld. nr. 26 (2000-2001) er det bl.a. pekt på at Posten for å kunne finansiere et betydelig investeringsnivå de nærmeste årene har tatt sikte på kapitalfrigjøring gjennom salg av eiendommer. 72 eiendommer har vært lagt ut for salg. I slutten av august 2001 hadde det kommet inn om lag 60 bud på eiendommene. For noen av disse ble salg aktuelt, for andre er det opplyst at budprosessen ville fortsette, mens det for noen eiendommer vurderes ny utlysning. For de eiendommene hvor det ikke har vært interesserte kjøpere, ligger bokført verdi betydelig over markedsverdi, og det vil derfor kunne være aktuelt å foreta nedskrivninger. Posten opplyser at samlet salgsgevinst ser ut til å være vesentlig lavere enn de 670 mill. kr som ble opplyst i svar til Stortingets samferdselskomité i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 26. Endelig resultat er fortsatt ikke avklart. Posten tar sikte på å gjennomføre eiendomssalget i løpet av høsten.

Omorganisering innen ErgoGroup AS

ErgoBusiness AS og Norden Bedriftsservice AS inngikk den 11. juni 2001 en intensjonsavtale om

sammenslåing av virksomhetene. ErgoBusiness AS er et heleid selskap i ErgoGroup AS, jf. St.meld. nr. 26 (2000-2001), mens Norden Bedriftsservice AS i dag er 50 pst. eid av henholdsvis Storebrand ASA og If Skadeforsikring Holding AB. Begge selskapene yter økonomi- og regnskapstjenester internt i konsernene. ErgoBusiness AS vil overføre sin virksomhet til Norden Bedriftsservice AS, mot at ErgoGroup går inn på eiersiden i det sammenslåtte selskapet sammen med dets to eiere. Postens eierandel blir 27 pst. Det sammenslåtte selskapet vil markedsføre sine tjenester til store og mellomstore bedrifter og organisasjoner innen offentlig og privat sektor. Som en del av transaksjonen vil Norden Bedriftsservice AS overføre sin virksomhet innen lønns- og personaltjenester til ErgoBluegarden AS, et annet datterselskap av ErgoGroup AS. Gjennomføring er planlagt høsten 2001.

Tidspunkt for neste stortingsmelding om Postens virksomhet

Posten har bedt om at tidspunktet for framlegg av de årlige § 10-planene endres, for å passe bedre med de interne prosessene i selskapet. Dette betyr at planen heretter vil bli lagt fram for departementet allerede i januar, i stedet for juni, som har vært det vanlige til nå. Samferdselsdepartementet tar derfor sikte på å legge fram neste eiermelding våren 2003 basert på planen som legges fram av Posten i januar 2003. Det vil da være 2 år siden forrige melding, i tråd med Stortingets forutsetning om at slike meldinger om virksomheten til selskapet skal legges fram annethvert år.

Telenors personsøkertjeneste

Telenor Mobil har høsten 2001 varslet telemyndighetene om at de har sagt opp frekvenstillatelsen som benyttes til offentlig personsøkertjeneste med virkning fra og med 1. september 2003. Bakgrunnen er at det har vært sterk nedgang både mht. antallet abonnenter og antallet anrop til tjenesten. Ved bortfall av tjenesten opplyser Telenor at kundene i det vesentlige vil kunne få dekket sine behov ved SMS- og andre mobiltjenester.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til to tilskudd på det daværende Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett. I forbindelse med at Samferdselsdepartementet foreslår nye rabattsystemer for ungdom i lokal rutetransport fra 1. august 2002, legges det opp til at fylkeskommunene skal kompenseres gjennom en økning i rammetilskuddet. Det legges opp til at kompensasjonen skal bli 11 mill. kr for ungdomskort og 16 mill. kr for skole- og studentrabatt. Det vises til nærmere omtale i del I foran i proposisjonen, jf. pkt. 4.6 Kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune har blitt enig om at fylkeskommunen skal overta ansvaret for den lokale kollektiv-

transporten mellom Drammen og Hønefoss som erstatning for lokaltoget. Det foreslås i den forbindelse at fylkeskommunen kompenseres gjennom en økning i rammetilskuddet på 5,5 mill. kr på årsbasis med virkning fra 1. januar 2002. Bevilgningen til jernbaneformål reduseres tilsvarende. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Nedenfor gis en oversikt over fylkeskommunenes faktiske utgifter i 2000 til samferdselsformål som inngår i inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Oversikten viser også fylkeskommunenes tilskudd til rutedrift sammenholdt med brutto kostnader innenfor tilskuddsberettiget rutedrift.

Fylkeskommunenes faktiske utgifter i 2000 innen samferdselsformål

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	¹ Faktisk forbruk rutedrift	² Faktisk forbruk fylkesveg	Sum	Brutto kostnader rutedrift	Tilsk. andel rutedrift	Endring tilsk. andel pst. poeng 1999-00
Østfold	107 900	40 100	148 000	230 000	46,9	9,5
Akershus ³	414 700	137 600	552 300	869 400	47,7	-4,5
Oslo ⁴	677 700	43 800	721 500	1 945 400	34,8	5,9
Hedmark ³	112 200	101 900	214 100	262 800	42,7	3,7
Oppland	129 500	128 200	257 700	260 500	49,7	6,1
Buskerud	98 600	90 400	189 000	292 100	33,7	1,2
Vestfold	55 700	55 700	111 400	164 200	33,9	5,4
Telemark	67 300	61 200	128 500	175 500	38,3	13,5
Aust-Agder	53 900	36 100	90 000	152 500	35,3	1,3
Vest-Agder	112 700	64 400	177 100	239 700	47,0	-4,6
Rogaland	258 300	81 500	339 800	556 600	46,4	8,0
Hordaland	313 800	108 700	422 500	994 300	31,6	0
Sogn og Fjordane	192 200	117 800	310 000	411 100	46,8	1,4

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	¹ Faktisk forbruk rutedrift	² Faktisk forbruk fylkesveg	Sum	Brutto kostnader rutedrift	Tilsk. andel rutedrift	Endring tilsk. andel pst. poeng 1999-00
Møre og Romsdal	203 800	203 000	406 800	490 300	41,6	-3,9
Sør-Trøndelag	172 800	116 900	289 700	504 300	34,3	3,8
Nord-Trøndelag ³	106 800	89 700	196 500	165 300	64,6	-2,4
Nordland	358 500	151 700	510 200	547 600	65,5	1,1
Troms ³	174 100	85 200	259 300	391 300	44,5	-0,8
Finnmark	140 400	18 500	158 900	203 200	69,1	-1,2
Sum	3 750 900	1 732 400	5 483 300	8 856 100	42,4	1,5

1) Innberegnet i beløpene er også fylkeskommunale tilskudd i forbindelse med prosjekter der staten yter tilskudd over kap. 1301, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, samt kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer (Kollektivtiltak – storby-midler).

2) Fylkeskommunale utgifter til vedlikehold og reinvesteringer.

3) Forbruk rutedrift: Budsjettall.

4) Forbruk fylkesveg: Antatte vedlikeholdsutgifter til et normert fylkesvegnett på 278 km.

I 2000 var ca. 120 00 personer godkjent som brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Statistikk fra fylkeskommunene viser at fylkes- og primærkommunene brukte 331,6 mill. kr i 1999 og 381,1 mill. kr i 2000 i forbindelse

med TT-ordningen, dvs. en økning på 14,9 pst. fra 1999 til 2000.

Nedenfor gis en oversikt over de mest sentrale data på fylkesvegnettet for de enkelte fylkeskommuner pr. 01.01.1987 og 01.01.2001.

Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01
Østfold	996	993	29	28	62	74	15	42
Akershus	1 063	1 116	27	25	82	89	45	63
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 533	39	39	49	58	13	63
Oppland	1 988	2 055	37	37	61	75	15	50
Buskerud	1 165	1 156	30	30	97	98	20	67
Vestfold	666	679	27	27	100	100	20	69
Telemark	1 116	1 103	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	992	34	34	67	80	7	64
Vest-Agder	1 266	1 286	33	33	47	62	4	61
Rogaland ²	1 732	1 772	31	31	89	96	35	62

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01	1.1.87	1.1.01
Hordaland ³	1 746	1 797	28	28	100	100	16	57
Sogn og Fjordane	1 323	1 444	28	28	97	100	32	68
Møre og Romsdal	1 825	1 776	28	28	49	65	9	33
Sør-Trøndelag	1 793	1 753	34	34	36	56	6	37
Nord-Trøndelag	1 816	1 771	33	33	25	41	9	46
Nordland	2 588	2 578	29	29	37	66	1	27
Troms	1 767	1 797	33	33	50	72	1	31
Finnmark	680	639	15	15	69	100	71	92
Sum	27 009	27 243	30	30	65	75	16	48

- 1) Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2001 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.
- 2) Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2002 i tillegg lagt til grunn 24 km veg i forbindelse med at det gjennomføres en grenseregulering fra 1.1.2002.
- 3) Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2002 gjort et fradrag på 24 km veg i forbindelse med at det gjennomføres en grenseregulering fra 1.1.2002.

Økningen i «andel fast dekke» og «andel tillatt 10 tonn aksellast» siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring. Fra 01.01.1987 til 01.01.2001 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 75 pst., og

andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 48 pst. Det vises for øvrig til omtalen av programkategori 21.30 Vegformål.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2002 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300-1380 og 2450	Kr	18 759 800 000
b. Sum inntekter under kap. 4300-4380, 5450, 5612, 5618-5619, 5623 og 5671	Kr	2 110 800 000

**Forslag
til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2002,
kapitlene 1300-1380, 2450, 4300-4380, 5450, 5612, 5618-5619,
5623 og 5671**

I
Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01 Driftsutgifter	88 200 000		
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000		
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	115 200 000	
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000		
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000		
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000		
	71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	123 100 000	
	Sum Administrasjon m.m.		238 300 000	
Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften				
1310	Flytransport			
	70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	412 400 000	412 400 000	
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	70 Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	10 100 000	107 100 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01 Driftsutgifter	116 300 000	116 300 000	
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart			
	01 Driftsutgifter	20 200 000	20 200 000	
	Sum Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften		656 000 000	
Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 312 000 000		
	24 Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000		
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 404 600 000		
	31 Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	146 600 000		
	33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	102 900 000		
	72 Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	10 906 400 000	
	Sum Vegformål		10 906 400 000	
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	70 Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000		
	71 Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	25 000 000	205 800 000	
	Sum Særskilte transporttiltak		205 800 000	
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	23 Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 864 900 000		
	25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000		

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 303 300 000	4 256 700 000
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 293 000 000	1 293 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	01	Driftsutgifter	20 900 000	20 900 000
		Sum Jernbaneformål		5 570 600 000
		Samferdselsberedskap		
1360		Samferdselsberedskap		
	01	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	23 200 000	43 000 000
		Sum Samferdselsberedskap		43 000 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	372 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	01	Driftsutgifter	145 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	169 300 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		541 300 000
		Statens forretningsdrift		
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
	6 Avskrivninger	360 000 000		
	7 Renter av statens kapital	36 000 000		
	8 Til investeringsformål	238 400 000	0	
30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>		598 400 000	598 400 000
	Sum Statens forretningsdrift			598 400 000
	Sum departementets utgifter			18 759 800 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet		1 800 000	1 800 000
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01 Gebyrinntekter		41 000 000	41 000 000
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01 Salgsinntekter m.m.		16 400 000	
	02 Diverse gebyrer		255 000 000	271 400 000
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01 Kjørevegsavgift		61 800 000	
	02 Salg av utstyr og tjenester mv.		133 900 000	
	06 Videresalg av elektrisitet til togdrift		155 900 000	
	07 Betaling for bruk av Gardermobanen		88 500 000	
	37 Anleggsbidrag		29 300 000	
	91 Nedbetaling av lån til BaneTele AS		196 000 000	665 400 000
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01 Diverse avgifter og gebyrer		159 300 000	159 300 000
	Sum Samferdselsdepartementet			1 138 900 000
	Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift			
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)			
	35 Til investeringsformål		238 400 000	238 400 000

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
	Sum Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift		238 400 000	
	Renter og utbytte m.v.			
5612	Renter av lån til Posten Norge BA			
	81 Renter av ansvarlig lån	28 000 000		28 000 000
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA			
	80 Utbytte	124 000 000		124 000 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80 Renter	466 000 000		466 000 000
5623	Aksjer i SAS AB			
	80 Utbytte	100 000 000		100 000 000
5671	Renter og utbytte fra BaneTele AS			
	80 Renter	7 500 000		
	81 Utbytte	8 000 000		15 500 000
	Sum Renter og utbytte m.v.			733 500 000
	Sum departementets inntekter			2 110 800 000

Luftfartsformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan :

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450, post 30	kap. 5450, postene 36 og 37

III

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. Avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett
2. Overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

IV

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover
gitte bevilgninger*

V

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VI

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-99), s. 59, jf. Budsjett-Innst. S. nr. 13 (1998-99).

Andre fullmakter

VII

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-99), s. 59-60, jf. Budsjett-Innst. S. nr. 13 (1998-99).

Vegformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320, postene 23 og 30	kap. 4320, postene 01 og 02

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

X

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

XI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer

ger, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

Andre fullmakter

XIII

Fullmakter til å kreve inn bompenger

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til:

1. delvis finansiering av planlagt opprusting av Ev 39 over Stord i Hordaland. Vilåårene framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet Ev 39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane. Vilåårene framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fast-

sette nærmere regler for finansieringsordningen.

3. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet Ev 134 Rullestadjuvet i Hordaland. Vilåårene framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
4. å videreføre innkrevingen av bompenger i bompengeringen i Bergen i 2002. Vilåårene framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet for 2002 og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

XIV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350, postene 23 og 30	kap. 4350, postene 02 og 06
kap. 1350, post 25	kap. 4350, post 07
kap. 1350, post 30	kap. 4350, post 37

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover
gitte bevilgninger*

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVI

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofofbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XVII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

Andre fullmakter

XVIII

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

Post og telekommunikasjoner

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover
gitte bevilgninger*

XIX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Vedlegg 1**Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap (AS eller BA) eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller

staten ved de forvaltningsorganer/- bedrifter som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB BA, Posten Norge BA, Oslo lufthavn AS og Nordic Aviation Resources AS.

NSB BA – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	1 600 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneders lønn i oppsigelsestiden + 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Fri bil. 5 ekstra feriedager pr. år.
Pensjon	66 pst av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år.

Posten Norge BA – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	1 850 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneders lønn i oppsigelsestiden.
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	66 pst av lønn ved fratreden, pensjonsalder 65 år med rett til å fratre ved fylte 60 år.

Oslo lufthavn AS – adm.dir. Ingar Nicolai Nilsen

Årslønn	780 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneder
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	Ordinær pensjonsordning i Statens pensjonskasse

Nordic Aviation Resources AS – adm.dir. Trond Noreng

Årslønn	552 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	3 måneder
Spesielle vilkår	Ingen.
Pensjon	Ordinær pensjonsordning i Statens pensjons- kasse
