DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2005–2006)

FOR BUDSJETTÅRET 2006

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5623

Innhold

Del I

Innleiing og oversikt 7

1 Overordna utfordringar og hovudmål 9

2 Oversikt over budsjettforslaget 11

3 Viktige oppfølgingsområde 16
3.1 Innleiing 16
3.2 Satsing på kollektivtransport i 2006 16
3.2.1 Hovudtrekka i budsjettframlegget for 2006 16
3.2.2 Utviklingstrekk 17
3.2.3 Løyvingar til kollektivtiltak 17
3.2.4 Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde 18
3.2.5 Meir tilgjengeleg kollektivtransport 19
3.2.6 Kollektivtransporttiltak over vegbudsjettet 20
3.2.7 Jernbanebudsjettet 20
3.2.8 Eit samanhengande transportsystem 21
3.2.9 Organisering og samordning 22
3.3 Innføring av nettoordning for føring av meirverdiavgift i statsforvaltninga mv. 22
3.4 Flytting av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet 23
3.5 Nasjonal transportplan 24
3.5.1 Oppfølging av handlingsprogramma etter Nasjonal transportplan 2006–2009 24
3.5.2 Tidspunkt for framlegging av Nasjonal transportplan 2010–2019 . 27
3.5.3 Kalkulasjonsrenta 28
3.6 Transporttryggleik 28
3.7 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren 30
3.8 Kjøp av samferdselstenester 33
3.9 Bruk av konkurranse i samferdselssektoren 34
3.10 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur 35
3.11 Styring av store investeringsprosjekt 36
3.12 Hurtigrutemuseet 37
3.13 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet 38

4 Særskilte omtalar 39
4.1 Fornying, organisasjons- og strukturendringar 39
4.2 Forsking og utvikling 40
4.3 Samferdsel og miljø 42
4.4 Likestilling i transportsektoren 48

5 Diverse tabellar 51

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag 55

Programområde 21 Innenlands transport 57

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. . 57
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300) 59
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300) 61
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. 61

Programkategori 21.20 Luftfartsformål 65
Kap. 1310 Flytransport 70
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser 72
Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313) 73
Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313) 74
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314) 75
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS 75
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS . 76
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS 76

Programkategori 21.30 Vegformål 79
Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320) 88
Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320) 98
Nærmere om investeringsprogrammet 102

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak 134
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 134

Programkategori 21.50 Jernbaneformål 137
Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350) 143
Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350) 151
Kap. 1351 Persontransport med tog 152

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354) 154
Kap. 5611 Aksjer i NSB AS 155
Kap. 5623 Aksjer i BaneService AS 156

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap . 162

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner 163

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner 163
Kap. 1370 Posttjenester 166
Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS 168
Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) . 168
Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) . 169

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner 171

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2006, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5623 175

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak 181

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2005–2006)

FOR BUDSJETTÅRET 2006

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5623

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 30. september 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)

Del I
Innleiing og oversikt

1 Overordna utfordringar og hovudmål

Samarbeidsregjeringa ønskjer å føre ein samferdselspolitikk som sikrar tryggje og effektive samferdselsløysingar for folk og næringsliv over heile landet. Ein godt utbygd og vedlikehalden samferdselsinfrastruktur, med gode og landsomfattande tilbod av transport-, post- og teletenester, er svært viktig for folk sin velferd, verdiskaping og næringslivet sin konkurranseevne.

Regjeringa legg særleg vekt på å oppnå betre framkomst i og mellom regionar, ei meir miljø- og helsevenleg transportutvikling i storbyområda og auka tryggleik i vegtrafikken. Gjennom dette byggjer samferdselspolitikken opp om Regjeringa sine mål for miljø-, helse-, nærings- og distriktspolitikken.

Regjeringa har som mål å betre samferdselsinfrastrukturen. Dette omfattar det å sikre høg driftsstabilitet i og tilfredsstillande vedlikehald av eksisterande infrastruktur, og bygging av ny infrastruktur der dette er nødvendig. Regjeringa skal nå det langsiktige målet for samferdselssektoren både gjennom auka løyvingar over statsbudsjettet, gjennom bruk av alternativ finansiering inkl. bompengar, og gjennom meir effektiv bruk av tilgjengelege ressursar.

Regjeringa ønskjer meir konkurranse i samferdselssektoren for å bidra til eit betre tenestetilbod og meir effektiv ressursbruk innanfor transport og post- og teleområdet. Konkurranseutsetjinga av produksjonsverksemda til Statens vegvesen og Jernbaneverket er gode døme på dette.

Samarbeidsregjeringa sin samferdselspolitikk er forankra i Sem-erklæringa. Overordna mål og prioriteringar for den samla transportsektoren er lagt fram for Stortinget gjennom St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. I St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, har Regjeringa gjort greie for tiltak for å styrkje kollektivtransporten, særleg i dei større byområda. Desse dokumenta og Stortinget si handsaming av desse, dannar eit rammeverk for Regjeringa sine satsingar og prioriteringar i transportsektoren. Den årlege innsatsen over statsbudsjettet er tilpassa eit forsvarleg finanspolitisk opplegg.

I eit svært langstrakt land som Noreg med spreidd busetjing, vil vegnettet vere svært viktig for samferdselstilbodet totalt sett. Stamvegane er ryggrada i transportsystemet og må halde ein gjennomgåande god standard. Samarbeidsregjeringa meiner difor at det viktig med eit godt utbygd stamvegnett, der ein ser lengre strekningar i samanheng, t.d. viktige stamvegruter som E6 gjennom Østfold til svenskegrensa, E18 til Kristiansand og E6 nordover til Lillehammer. Utbetring av det sekundære riksvegnettet er viktig for å styrkje busetjing og næringsliv i distrikta. Det same gjeld ferjetilbodet, særleg på stader utan alternative transportvegar. Trafikktryggingstiltak skal ha særleg prioritet, spesielt på høgtrafikkerte vegar. Rassikring er også eit prioritert område, fordi det aukar den daglege tryggleiken i mange lokalsamfunn.

Mindre administrasjon, full konkurranseutsetjing og eit framleis omfattande omfang av alternativ finansiering, er også viktige tiltak for å få styrkt innsatsen i vegsektoren. Når all konkurranseutsetjing er sett i verk og omorganiseringa av Statens vegvesen er fullført, vil det gi ei årleg innsparing på om lag 850 mill. kr, som kan nyttast til fleire og betre vegar. Det er eit overordna mål å få gjennomført vegprosjekt som gir god utteljing når det gjeld å kome seg fram, trafikktryggleik og miljø.

Samarbeidsregjeringa har hatt som målsetjing å få til eit løft for kollektivtransporten i storleik 1,5–2 mrd. kr i inneverande stortingsperiode. Målsetjinga må sjåast i samanheng med at transport- og miljøutfordringane i byområda er annleis enn i distrikta. I byområda med tettast busetjing vil auka satsing på kollektivtransport og reduksjon i bruken av privatbil i rushtida truleg vere einaste farbare veg for å få akseptable transportforhold. Tiltak for kollektivtransporten er prioritert i alle budsjettforslag frå Samarbeidsregjeringa. Regjeringa har m.a. innført belønningsordninga for betre kollektivtransport, som skal stimulere til betre framkomst, miljø og helse i storbyområda. Med auka løyvingar og avgiftsreduksjonar i samband med innføringa av meirverdiavgift på persontransport med låg sats, har Samarbeidsregjeringa oppfylt dette løftet i Sem-erklæringa, jf. nærmare omtale av satsinga på kollektivtransporten i pkt. 3.2 i proposisjonen.

Jernbana er ein viktig del av kollektivtransporten og har også ein viktig funksjon i transporten av

gods. På bakgrunn av dette har Regjeringa auka jernbaneinvesteringane vesentleg over fireårsperioden. Samarbeidsregjeringa ønskjer at innsatsen på jernbana skal medverke til å sikre at transportbrukarane får eit godt jernbanetilbod i dei delane av landet og på dei strekningane der jernbana har ein fordel når det gjeld konkurranse og miljø. For persontogtrafikken vil nettet rundt dei største byane, InterCity-trianglet og hovudstrekningane bli prioritert. For andre strekningar vil tilrettelegging for godstransport vere det sentrale.

Mindre administrasjon og gradvis full konkurranseutsetjing vil vere viktige tiltak for å få styrkt innsatsen i jernbanesektoren som i vegsektoren. Regjeringa har kome godt i gang med dette arbeidet både gjennom konkurranseutsetjinga av Jernbaneverket si produksjonsverksemd og gjennom konkurranseutsetjing av persontogtrafikken på Gjøvikbanen. Sistnemnde har gitt eit betre tilbod til lågare kostnad. Det er eit overordna mål å få gjennomført jernbaneprosjekt som har stort potensial for passasjervekst, samtidig som konkurransen om sporet gradvis gir meir effektiv togdrift.

Luftfarten har tradisjonelt i langt større grad enn andre transportsektorar finansiert både infrastrukturtiltak og transporttilbod gjennom inntekter frå flyselskapa og trafikantane. Regjeringa ønskjer å leggje forholda til rette for at innanriksluftfarten i Noreg i størst mogleg grad kan drivast på kommersielle vilkår. Ein aktiv konkurransepolitikk, fjerning av passasjeravgifta og forbod mot bonusprogramma i innanrikstrafikken har betra konkurransen i luftfarten. Noregs geografi og spreidde busetjing tilseier likevel at staten må sørgje for ordningar og tiltak som held ved lag regionale flyruter og regionale flyplassar, som ikkje kan drivast på kommersielt grunnlag. Regjeringa legg stor vekt på å halde ved lag eit tilfredsstillande flytilbod i alle delar av landet. Flyplasstrukturen må vurderast med jamne mellomrom, m.a. på grunn av nye og forbetra vegsamband.

Samarbeidsregjeringa vil gjennom kjøp av posttenester, lov og konsesjon sikre at heile landet har eit godt tilbod av posttenester. Den avgrensa eineretten som Posten Norge AS har i dag, vil bli avvikla frå 01.01.2007. Departementet vil arbeide med eit lovforslag om korleis ein skal regulere postmarknaden utan einerettar.

Regjeringa vil leggje til rette for at heile landet skal ha kvalitativt gode og billige teletenester. Ein viktig føresetnad for dette er verksam konkurranse i telemarknaden. Tiltak for å auke konkurransen i mobilmarknaden er drøfta i St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i det norske mobilmarkedet, og i tilleggsmelding, St.meld. nr. 18 (2002–2003). På området for mobilkommunikasjon har forbrukarane fått fleire tilbydarar å velje mellom, noko som har ført til eit betre tilbod og lågare prisar.

For å sikre brukarane i heile landet gode, rimelege og framtidsretta tenester, er det også ei viktig oppgåve for Samarbeidsregjeringa å leggje til rette for vidare utvikling av konkurranse i marknaden for elektronisk kommunikasjon. Gjennom lov om elektronisk kommunikasjon, som erstattar den tidlegare telelova, har Regjeringa lagt til rette for at sektoren for elektronisk kommunikasjon gradvis kan regulerast med utgangspunkt i den generelle konkurransereguleringa.

Regjeringa har i juni 2005 kunngjort konsesjon på digitalt bakkenett for fjernsyn.

Trass i svært store petroleumsinntekter inneber den demografiske samansetninga av befolkninga og tilgangen på arbeidskraft klare kapasitetsavgrensingar i den norske økonomien. Modernisering, effektivisering og forenkling av offentleg sektor, saman med auka bruk av konkurranse, er difor viktige innsatsområde for Regjeringa for å oppnå eit betre tenestetilbod til lågare prisar. Samferdselssektoren er blant dei sektorane der det er gjort og blir gjort svært mykje på dette området, jf. nærmare omtale i pkt. 3.9 i proposisjonen.

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljøulempa ved transport. Overgang til alternative drivstoff, som til dømes naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, bidrar til å redusere forureinande utslepp frå transportsektoren. Regjeringa har difor over fleire år støtta demonstrasjonsforsøk med alternative drivstoff og miljøvenleg teknologi. Dei siste åra er løyvingane auka vesentleg, med ei særskilt satsing på hydrogen- og nullutsleppsteknologi.

Samferdselsdepartementet har auka innsatsen på forsking mykje dei siste åra på områda transportforsking og teleforsking. Dette inngår som ein del av Regjeringa sin auka innsats på forsking.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	128 047	129 200	140 200	8,5
1301	Forskning og utvikling mv.	138 882	155 700	166 200	6,7
	Sum kategori 21.10	*266 929*	*284 900*	*306 400*	*7,5*
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	414 634	444 000	480 600	8,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	278 859	53 400	16 600	-68,9
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	142 331	179 800	163 700	-9,0
1314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	24 367	31 800	30 600	-3,8
	Sum kategori 21.20	*860 190*	*709 000*	*691 500*	*-2,5*
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 455 313	12 830 300	12 678 400	-1,2
1321	Mesta AS	356 500	280 100		-100,0
1322	Svinesundsforbindelsen AS	236 137	227 000		-100,0
	Sum kategori 21.30	*13 047 950*	*13 337 400*	*12 678 400*	*-4,9*
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	356 227	362 800	449 500	23,9
	Sum kategori 21.40	*356 227*	*362 800*	*449 500*	*23,9*
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 856 362	4 270 000	4 396 000	3,0
1351	Persontransport med tog	1 436 000	1 502 000	1 577 000	5,0
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	24 749	26 800	31 700	18,3
1355	BaneService AS		221 718		-100,0
	Sum kategori 21.50	*6 317 112*	*6 020 518*	*6 004 700*	*-0,3*

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	61 301	45 600		-100,0
	Sum kategori 21.60	*61 301*	*45 600*		*-100,0*
	Sum programområde 21	*20 909 708*	*20 760 218*	*20 130 500*	*-3,0*
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	316 000	326 000		-100,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	183 217	218 700	228 400	4,4
	Sum kategori 22.10	*499 217*	*544 700*	*228 400*	*-58,1*
	Sum programområde 22	*499 217*	*544 700*	*228 400*	*-58,1*
	Sum utgifter	*21 408 925*	*21 304 918*	*20 358 900*	*-4,4*
	Sum utgifter korrigert for nettoordning for mva. i 2006 og engangsutgifter i 2005		*20 576 100*	*21 087 000*	*2,5*
1320	Statens vegvesen inkl. mva.		12 830 300	13 377 000	4,3

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	4 547	2 100	2 100	0,0
	Sum kategori 21.10	*4 547*	*2 100*	*2 100*	*0,0*
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	194 412		389 000	
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	90 449	90 600	93 500	3,2
4314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 1314)	122			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	403 150	402 600	338 600	-15,9
5622	Aksjer i Avinor AS		50 000	40 000	-20,0
	Sum kategori 21.20	*688 133*	*543 200*	*861 100*	*58,5*
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	539 783	379 300	328 300	-13,4
4321	Mesta AS	132 160			
5620	Aksjer i Mesta AS		71 000		-100,0
	Sum kategori 21.30	*671 943*	*450 300*	*328 300*	*-27,1*

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	549 786	546 418	391 200	-28,4
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	19			
5611	Aksjer i NSB AS			116 000	
5623	Aksjer i BaneService AS			1 400	
	Sum kategori 21.50	*549 806*	*546 418*	*508 600*	*-6,9*
	Sum programområde 21	*1 914 428*	*1 542 018*	*1 700 100*	*10,3*
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	172 957	170 400	173 600	1,9
5618	Aksjer i Posten Norge AS	241 000	466 400	216 000	-53,7
	Sum kategori 22.10	*413 957*	*636 800*	*389 600*	*-38,8*
	Sum programområde 22	*413 957*	*636 800*	*389 600*	*-38,8*
	Sum inntekter	*2 328 385*	*2 178 818*	*2 089 700*	*-4,1*

Samarbeidsregjeringa foreslår eit samferdselsbudsjett på om lag 20,4 mrd. kr, inkl. konsekvensane av å innføre nettoordning for budsjettering og regnskapsføring av meirverdiavgift i statsforvaltninga. Sistnemnde er ei teknisk omlegging som ikkje påverkar nivået totalt på løyvingane til dei formål som vert omfatta av omleggingа, men anslått meirverdiavgiftsdel vert løyvd over Finansdepartementet sitt kap. 1633 Nettoordning statleg betalt meirverdiavgift, jf. nærmare omtale av avgiftsomleggingа i pkt. 3.3 i proposisjonen. Korrigert for verknaden av å innføre nettoordninga for føring av meirverdiavgift og eingongsutgifter i 2005, inneber forslaget til samferdselsbudsjett ein auke på 2,5 pst. eller om lag 510 mill. kr frå saldert budsjett 2005. Både løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket aukar.

Foreslått samferdselsbudsjett for 2006 inneber som tidlegare budsjettforslag frå Samarbeidsregjeringa, at tiltak som er vesentlege for kollektivtransporten er prioritert. Dette er i samsvar med signala i Sem-erklæringa, St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Som ei nysatsing i 2006, er det sett av 50 mill. kr til tiltak som gjer transport lettare tilgjengeleg for funksjonshemma gjennom BRA-programmet, jf. at universell utforming av kollektivtransporten er teke inn som eit 5. hovudmål for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2006–2015. Til belønningsordninga for å styrkje kollektivtransporten og minske bruken av bil i storbyområda, er det sett av 150 mill. kr, ein auke på 35 mill. kr eller om lag 30 pst. frå saldert budsjett 2005.

Budsjettet til drift og vedlikehald i Jernbaneverket er vesentleg styrkt frå saldert budsjett 2005. Det er foreslått å setje i gang fire nye og større jernbaneprosjekt. 140 mill. kr er sett av til Lysaker st., 150 mill. kr er sett av til nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger, 40 mill. kr er sett av til ombygging av Brattøra godsterminal, medan 35 mill. kr er sett av til nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski, inkludert ombygging av Ski st.

Som i tidlegare år, vil det i 2006 bli brukt vesentlege beløp på tiltak for kollektivtransporten innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen. Dette omfattar m.a. midlar til T-bana i Oslo, fullføring av T-baneringen, tiltak for auka snøggleik og trafikktryggleik på Furusetbanen og opprusting av Kolsåsbanen. Arbeidet med å nå målet om 20 pst. auka fart for buss og trikk vil halde fram både i Osloområdet og i Bergen. Det er i tillegg sett av midlar til oppstart av Ringveg vest og Bybana i Bergen.

Regjeringa foreslår også å fjerne køyrevegsavgifta på vognlast, for på den måten å overføre meir av godstransport frå veg til jernbane.

Samla budsjettforslag for administrasjon m.m. inneber ein vesentleg auke frå saldert budsjett 2005. Avsett budsjett til Samferdselsdepartementet si eiga drift er på om lag same realnivå som i saldert budsjett 2005, medan tilskotet til internasjo-

nale organisasjonar har auka vesentleg, m.a. i samband med at Samferdselsdepartementet har overteke budsjettansvaret for Noreg si deltaking i luftfartsorganisasjonane ICAO og ECAC frå Utanriksdepartementet. Det er sett av 2 mill. kr til etableringsstøtte for eit media- og kommunikasjonssenter.

Som eit ledd i den auka satsinga Regjeringa har på forsking, har departementet auka innsatsen på samferdselsforsking med om lag 18 mill. kr eller i underkant av 20 pst. frå saldert budsjett 2005. Auken vil i hovudsak gå til ulike forskingsprogram i regi av Norges forskningsråd. Programma omfattar tele- og transportforsking, som har stor nytte for næringslivet og befolkninga.

Samla budsjettforslag for luftfartsformål er på 691,5 mill. kr, ein svak nedgang frå saldert budsjett 2005.

Budsjettforslaget for kjøp av flyruter inneber ein auke på 36,6 mill. kr eller 8,2 pst. frå saldert budsjett 2005. Departementet foreslår inga løyving til Avinor sine regionale flyplassar i 2006, som inneber at drift, vedlikehald og investeringar på Avinor sine regionale flyplassar vil bli finansiert ved krysssubsidiering frå resten av flyplassane til Avinor AS. Samferdselsdepartementet foreslår å auke tilskotet til ikkje-statlege flyplassar for å reflektere dei auka kostnadene Avinor har ved å levere tenester til desse lufthamnene.

Budsjettforslaget til ordinær drift av Luftfartstilsynet ligg på om lag same realnivå som i saldert budsjett 2005. Flyttekostnadene går vesentleg ned ettersom flyttinga til Bodø no går sin gang. Avsett budsjett til Statens havarikommisjon for transport tilsvarar om lag same realnivå som i saldert budsjett 2005.

Budsjettforslaget til vegformål omfattar for 2006 berre løyvingane til Statens vegvesen. Ved samanlikningar mot saldert budsjett 2005 må ein halde utanfor eingongsutgifter i 2005 knytt til Mesta AS, der ansvaret frå 01.07.2005 er overført til Nærings- og handelsdepartementet, og lån til Svinesundforbindelsen AS. Ved vurdering av budsjettforslaget må ein også ta omsyn til konsekvensane av innføring av nettoordning for føring av meirverdiavgift.

Forslaget til budsjett for Statens vegvesen inneber ein auke på 547 mill. kr eller 4,3 pst. når ein har teke omsyn til verknaden av innføring av nettoordning for føring av meirverdiavgift. Til trafikktilsyn, drift og vedlikehald er det avsett om lag 5,7 mrd. kr, om lag 1 pst. auke fra saldert budsjett 2005, når det er teke omsyn til nettoordning for føring av meirverdiavgift. Departementet legg til grunn at Statens vegvesen stadig tek ut meir av gevinsten som følgje av konkurranseutsettinga. Til riksvegin-vesteringar, inkl. Bjørvika og forsøksordningane, er det avsett om lag 5,2 mrd. kr, ein auke på om lag 240 mill. kr eller 4,5 pst. frå saldert budsjett 2005. Dette er også etter at ein har teke omsyn til nettoordning for føring av meirverdiavgift.

I budsjettforslaget for Statens vegvesen er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift på prosjekt som er sett i gang, og å følgje opp staten sitt ansvar i bompengeavtalar som er inngått. Trafikktryggingstiltak og tiltak for kollektivtrafikken er også priortert høgt. Det er i 2006 foreslått oppstart på tre viktige stamvegprosjekt, E6 Vinterbru-Assurtjern i Akershus (siste bit av firefelts veg inn mot Oslo), E18 Frydenhaug-Eik i Buskerud (siste bit av firefelts veg mellom Oslo og Tønsberg) og E16 Borlaug-Voldum i Sogn og Fjordane. I tillegg er det lagt opp til å starte utbetringa av E6 vest for Alta (strekninga Langnesbukta–Jansnes). Det er også foreslått anleggsstart på seks større prosjekt på resten av riksvegane.

Til rassikring er det avsett 203 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2005, jf. også at det blir brukt større beløp på rassikring over det ordinære investeringsbudsjettet. Til kjøp av riksvegferjetenester er det avsett om lag 1,3 mrd. kr, ein auke på 12,3 pst. frå saldert budsjett 2005. Departementet forventar eit stabilt ferjetilbod i 2006 samanlikna med 2005, men det endelege tilbodet vil vere avhengig av forhandlingane mellom Statens vegvesen og ferjeselskapa. Det er lagt opp til takstauke per 01.01.2006 på 3 pst.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak inneber ein kraftig auke frå saldert budsjett 2005. Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det avsett 249,5 mill. kr, tilsvarande godtgjersla i avtalen som staten har inngått med rederia som trafikkerer strekninga. Det er foreslått å avsetje 200 mill. kr i særskilt tilskot til kollektivtransport. Tilskotet omfattar 50 mill. kr til ei ny tilskotsordning i høve BRA-programmet, som skal vere med på å gjere transport lettare tilgjengeleg for funksjonshemma, og 150 mill. kr til belønningsordninga, som skal styrkje kollektivtransporten og minske bruken av bil i storbyområda. Beløpet avsett til belønningsordninga inneber ein auke på 35 mill. kr frå saldert budsjett 2005. Ordninga med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegåande transport er foreslått avvikla.

Budsjettforslaget til jernbaneformål er på om lag 6 mrd. kr, ein auke på om lag 3 pst. frå saldert budsjett 2005, korrigert for at sistnemnde inneheld eingongsutgifter i samband med etableringa av BaneService AS.

Det er foreslått eit budsjett for Jernbaneverket på om lag 4,4 mrd. kr, ein auke på 3 pst. frå saldert budsjett 2005. Innanfor budsjettet til Jernbanever-

ket er det sett av 90 mill. kr til omstillingskostnader som følgje av konkurranseutsettinga. Departementet legg vekt på at omstillinga i Jernbaneverket går raskt. Forslaget til budsjett for drift og vedlikehald i Jernbaneverket aukar med om lag 120 mill. kr, eller 4,4 pst. frå saldert budsjett 2005.

Forslaget til investeringsbudsjett for Jernbaneverket inneber ein nedgang på om lag 50 mill. kr frå saldert budsjett 2005. Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker er fullført i 2005, og det står berre igjen ei restløyving i 2006. Dette gir betre rom i investeringsbudsjettet til Jernbaneverket frå 2005 til 2006. Størst beløp på investeringsbudsjettet er sett av til ny og sikker togradio, GSM-R, med 510 mill. kr, medan det til dei nye prosjekta Lysaker st., nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger, Brattøra godsterminal og nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski/Ski st., er sett av høvesvis 140 mill. kr, 150 mill. kr, 40 mill. kr og 35 mill. kr.

Til kjøp av persontransport med tog er det avsett 1 577 mill. kr, ein auke på 75 mill. kr eller 5 pst. frå saldert budsjett 2005. Samferdselsdepartementet legg opp til om lag same rutetilbod i 2006 som i 2005. NSB Anbud AS skal stå for drifta på Gjøvikbanen frå 2. halvår 2006, medan resten av persontogtilbodet innanfor den statlege kjøpsordninga framleis vil bli tatt hand om av NSB AS.

Til Statens jernbanetilsyn er det sett av 31,7 mill. kr, ein kraftig auke frå saldert budsjett 2005, som reflekterer at tilsynet har fått nye oppgåver.

Kap. 1360 Samferdselsberedskap er foreslått avvikla i statsbudsjettet 2006, og løyvingane til slike føremål er integrert i resten av samferdselsbudsjettet, i hovudsak i budsjetta til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Post- og teletilsynet.

Samla budsjettforslag for post og telekommunikasjon er på 228,4 mill. kr, ein stor nedgang frå saldert budsjett 2005. Dette har samanheng med at det ikkje er foreslått løyving til statleg kjøp av posttenester i 2006. Basert på dei same elementa som har inngått i kjøpsordninga mellom staten og Posten Norge AS over fleire år, er det ikkje behov for ei slik løyving i 2006.

Samla budsjettforslag for Post- og teletilsynet aukar vesentleg, fordi tilskot til teletryggleik og –beredskap som tidlegare vart løyvd over kap. 1360, no er løyvd under tilsynet. Det ordinære driftsbudsjettet for Post- og teletilsynet er halde på om lag same realnivå som i saldert budsjett 2005, medan flyttekostnadene fell etter kvart som flyttinga til Lillesand nærmar seg slutten.

Når det gjeld inntektene, budsjetterer Regjeringa med utbytte frå Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS på høvesvis 40 mill. kr, 116 mill. kr og 216 mill. kr.

3 Viktige oppfølgingsområde

3.1 Innleiing

St.prp. nr. 1 (2005–2006) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettdokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet kan få orientert om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. For fleire år tilbake vart departementet sin politikk for dei einskilde budsjettår i stor grad uttrykt i tilknyting til omtalen av forslag til løyvingar til dei ulike formåla. Frå midten av 1990-talet og framover har det likevel skjedd ei rekkje organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren, som gjer at det er nødvendig å sjå utover dei årlege løyvingane over Samferdselsdepartementet sitt budsjett for å femne heilskapen i samferdselspolitikken.

Fleire tidlegare forvaltningsorgan som er viktige for samfunnet, er skilt ut frå staten og statsbudsjettet som eigne selskap. Som ei følgje av endra tilknytingsformer og avvikling av tidlegare einerettar, er det etablert nye forvaltningsorgan som dels skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med marknadene. Det er også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønnsemd, men som det er samfunnsmessig ønskjeleg å oppretthalde. For å få meir ut av løyvingane er konkurranseutsetjing teke i bruk i stadig større omfang. Bompengefinansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein større del av investeringane i riksvegar i dag blir finansiert utanfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunn ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del I i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2006.

3.2 Satsing på kollektivtransport i 2006

I tråd med Sem-erklæringa har Regjeringa auka satsinga på kollektivtransport kraftig i åra 2002 til 2005. I statsbudsjettet for 2006 legg Samferdselsdepartementet opp til vidare sterk satsing på kollektivtransport.

3.2.1 Hovudtrekka i budsjettframlegget for 2006

Betre kollektivtransport og meir miljøvenleg bytransport er eitt av hovudmåla i Regjeringa sin transportpolitikk. Særleg i dei største byområda er det viktig å etablere eit konkurransedyktig alternativ til bruk av personbil. I byområda skaper auka biltrafikk store utfordringar med omsyn til trengsle på vegnettet, bruk av areal, og utslepp og støy. Overgang frå bruk av privatbil til kollektivtransport, sykkel og gange vil føre til eit betre bymiljø, mindre forureining, sunnare folkehelse og mindre press på knappe areal i byane.

Dei viktigaste tiltaka for å betre kollektivtransporten i 2006 er:

- Regjeringa gjer framlegg om å auke belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde med 30 pst. jamført med saldert budsjett 2005, til 150 mill. kr.
- Samferdselsdepartementet vil i hausten 2005 leggje fram ein handlingsplan for BRA-programmet (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbetring). BRA-programmet vart presentert i St.meld. nr. 24 (2002–2003) Nasjonal transportplan 2006–2015 og er eit program for å gjere kollektivtransport tilgjengeleg for alle.
- Som eit ledd i arbeidet med BRA-programmet, gjer Regjeringa framlegg om å starte opp ei ny ordning med tilskot til kommunar og fylkeskommunar for å sikre raskare framdrift og betre samordning av arbeidet med betre tilrettelegging for funksjonshemma. 50 mill. kr er avsett til ordninga i 2006.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta om lag 750 mill. kr ekskl. mva innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen til kollektivtrafikktiltak i 2006, når ein ser statlege midlar og bompengar i samanheng. Dette er ein auke på 90 mill. kr eller 14 pst., jamført med saldert budsjett for 2005. 290 mill. kr av midlane skal nyttast til å starte bygginga av Bybana i Bergen.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta 1 577 mill. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2006, ein auke

på 75 mill. kr eller 5 pst. jamført med saldert budsjett for 2005.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta 4 396 mill kr til infrastrukturen til jernbana i 2006, ein auke på 126 mill kr eller 3 pst. jamført med saldert budsjett for 2005. Drift og vedlikehald er styrkt vesentleg frå saldert budsjett 2005.
- Viktige jernbaneprosjekt i 2006 er vidareføring av utbygging av nytt radiokommunikasjonssystem for jernbana (GSM-R), ombygging av Lysaker st., bygging av dobbeltsporet Sandnes-Stavanger med nye haldeplassar for persontransport, og bygging av dobbeltsporet Kolbotn-Ski/ombygging av Ski st.
- Departementet vil arbeide for at det blir etablert eit landsdekkjande informasjonssystem for persontransport. Informasjonssystemet skal også leggje til rette for at funksjonshemma kan få opplysningar om dei rutene som passar best også for reisande med spesielle behov.
- Departementet vil arbeide for større bruk av elektroniske billettsystem som gjer at dei reisande kan bruke eitt reisekort over heile Noreg, i alle transportmiddel eller transportselskap.

3.2.2 Utviklingstrekk

Samferdselsstatistikken for 2004 frå Transportøkonomisk institutt (TØI) og Statistisk sentralbyrå (SSB) viser sterk auke i bruken av kollektive transportmiddel, medan auken i personbilbruken har vore mindre enn i åra før. Auken på jernbana var på heile 5,8 pst. i 2004, medan personbiltrafikken auka med 1,1 pst. Det er særleg på lengre reiser at tog, fly og buss i større grad blir valt framfor personbil.

Også i dei største byane har kollektivtransporten hatt vekst i 2004 og dette har halde fram så langt i 2005. I Oslo melder AS Oslo Sporveier at tiltak som er sette i verk med å oppgradere infrastruktur og køyretøy og betre framkomst for trikk og buss, no gir resultat. Kollektivkøyretøy som var i rute auka frå 85 pst. i 2004 til 90 pst. første halvår 2005. Vidare viser målingar at 90 pst. av trafikkantane var nøgde med reisa med AS Oslo Sporveier i 2005, mot 85 pst. i 2004. I første halvår 2005 har AS Oslo Sporveier registrert ein auke i talet på kollektivreiser med 2,5 pst. i høve til same periode i 2004. Tilsvarande melder Stor-Oslo Lokaltrafikk om ein auke på 0,5–1 pst.

Bergen kommune innførte frys av kollektivtakstane i 2004. Dette er ført vidare i 2005. Talet på kollektivreiser første halvår 2005 var på same nivå som i tilsvarande periode i 2004.

Trondheim kommune melder om ei positiv utvikling av kollektivtransporten første halvår 2005, med ein auke i talet på kollektivreiser på 3,2 pst. i høve til same periode i 2004. Trondheim kommune meiner at dette i stor grad er ein effekt av reduksjonen i kollektivtakstane som vart sett i verk frå september 2004.

For Stavangerområdet blir det meldt om at den gode utviklinga i kollektivtransporten i 2004 held fram i første halvår i 2005. Talet på kollektivreiser auka med 9,7 pst. i første halvår 2005 i forhold til same periode i 2004.

I Kristiansandsområdet blir det også meldt om at den gode utviklinga i kollektivtransporten i 2004 held fram i første halvår i 2005. For første halvår 2005 er det registrert ein auke i talet på kollektivreiser i Kristiansandsregionen på 2,2 pst. i høve til same periode i 2004. Tala for Bussmetroen viste ein vekst på 5 pst. i same periode.

3.2.3 Løyvingar til kollektivtiltak

Løyvingane til kollektivtransport har auka i kvart statsbudsjett som er lagt fram av Regjeringa Bondevik II. Styrkinga er gjort delvis gjennom auka løyvingar til kollektivtransport over budsjettet til Samferdselsdepartementet, og delvis gjennom avgiftslette som reduserer kostnadene i kollektivtransporten.

Løyvingar og bompengar til kollektivtiltak 2005–2006

(i mill. kr)

	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
Kjøp av persontransport med tog	1 502	1 577	5,0
Jernbane – infrastruktur	4 270	4 396	3,0
Kollektivtiltak over vegbudsjettet – infrastruktur	305	180	-41,0
Særskilte tilskot til kollektivtransport (Belønningsordninga og BRA-programmet)	116	200	72,0
Kjøp av riksvegferjetenester	1 182	1 327	12,3
Kjøp av sjøtransporttenester, Bergen – Kirkenes	223	250	12,4
Kjøp av flyrutetenester	444	481	8,2
Sum over statsbudsjettet	8 042	8 411	4,6
Bompengar til kollektivtiltak	355	570	60,6
Sum kollektivtrafikk	8 397	8 981	7,0

Budsjettframlegget for 2006 gir ein vekst på 4,6 pst. i løyvingane til kollektivtransport over statsbudsjettet, medrekna bompengar blir det ein auke på 7 pst.

I tillegg til dei omtala løyvingane kjem fylkeskommunale midlar til lokal kollektivtransport, inkl. løyvingar til skule- og studentrabatt i lokal kollektivtransport.

Meirverdiavgift på persontransport med låg sats vart innført frå 01.03.2004. Dette har gitt ein avgiftslette for kollektivtransporten. Regjeringa foreslår å auke meirverdiavgifta på persontransport frå 7 pst. til 8 pst. frå 01.01.2006. Auka sats for avgift vil framleis gi avgiftslette for kollektivtransporten

I 2004 løyvde fylkeskommunane/Oslo kommune meir enn 6,7 mrd kr til bilruter, fylkesvegferjer, båtruter, transport for funksjonshemma og sporveg- og forstadsbaner. I Oslo kommune vart det løyvd 940 mill. kr til kollektivtransporten i 2004.

3.2.4 Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde

For 2006 foreslår Regjeringa å auke løyvinga til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil til 150 mill. kr, frå 115 mill. kr i saldert budsjett 2005.

Gjennom belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde ønskjer Regjeringa å halde fram med å premiere byområde som lykkast med å vri transportbruken frå personbil til kollektivtransport. Formålet med ordninga er å stimulere til betre framkomst, miljø og helse i storbyområda. Det er ein føresetnad for tildeling av løyving at søkjarane skal setje i verk eller nyleg har sett i verk tiltak som reduserer personbiltrafikken. Det er også ein føresetnad at løyvingane skal kome i tillegg til, og ikkje som erstatning for, løyving frå lokale styresmakter. Andre forhold som blir vurderte som positive for tildeling, er at søkjarane kan vise til arealplanlegging med vekt på meir kollektivvenlege arealbruksmønster, tilrettelegging for gåande og syklistar, og prioritering av arbeidet for å gjere kollektivtransport tilgjengeleg for alle.

Ordninga starta opp i 2004 med ei løyving på 75 mill. kr til Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand. På bakgrunn av god vekst i kollektivtransporten i desse byane vart løyvingane for 2005 auka med over 50 pst., til 115 mill. kr. Løyvinga har i hovudsak blitt brukt til takstreduksjonar og tiltak for å betra framkomsten for kollektivtrafikken.

Rapporteringa frå byane som deltek i ordninga, tyder på ein vekst i bruken av kollektive transportmiddel både i 2004 og per august i 2005. Det er difor grunn til å tru at belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil har verka etter formålet. Regjeringa foreslår difor å auke løyvinga til 150 mill. kr i 2006.

Departementet legg vekt på at ordninga skal fungere langsiktig. Det går fram av retningslinene at Samferdselsdepartementet vil evaluere belønningsordninga etter tre år. Departementet vil difor starte opp ein slik prosess i 2007.

3.2.5 Meir tilgjengeleg kollektivtransport

Handlingsplan for BRA-programmet

I St. meld. nr. 40 (2003–2004) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, la Regjeringa fram politikken for personar med nedsett funksjonsevne for dei komande åra. Meldinga legg vekt på å utvikle eit meir tilgjengeleg samfunn, bygd på sektoransvarsprinsippet og strategien universell utforming.

For å følgje opp Regjeringa sitt mål om eit meir tilgjengeleg samfunn også på transportområdet, presenterte Samferdselsdepartementet programmet BRA (Betre infrastruktur, Rullande materielle, Aktiv logistikkforbetring) for meir tilgjengeleg kollektivtransport i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

BRA-programmet skal føre til at fleire kan nytte kollektive transportmiddel utan behov for spesielle løysingar. BRA-programmet rettar særleg fokus mot universell utforming som prinsipp i arbeidet for betre tilgjengeleg kollektivtransport, og at prinsippet må gjelde for heile reisekjeda frå reisa startar til reisa blir avslutta.

For å konkretisere verkemiddelbruk og tiltak under BRA-programmet, blir det no arbeidd med ein handlingsplan for BRA. Planen vil bli lagt fram hausten 2005, og siktar mot å betre forholda for alle, med særleg fokus på personar med nedsett funksjonsevne. Planen skal føre til auka merksemd om verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem, og til at prinsippet om universell utforming blir ein del av arbeidet og prioriteringane til Samferdselsdepartementet og dei statlege transportetatane og verksemdene. Planen skal også føre til betre samordning av dei verkemidla som blir nytta, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemder.

Handlingsplanen skal i tillegg synleggjere at tiltak for meir tilgjengeleg kollektivtransport i liten grad er knytt til spesielle brukargrupper. Ved til dømes å fjerne hindringar for rullestolbrukarar, vil også tilgangen til transport bli lettare for andre, som personar med barnevogn, tung bagasje, gåstolar og liknande. Universell utforming av kollektivtransporten fører til auka reisekvalitet for alle passasjerar, i tillegg til eit betre tilbod til funksjonshemma. Universell utforming kan altså gi kollektivtransporten betre konkurransekraft i høve til bruk av personbil.

Eit tilgjengeleg kollektivtilbod krev eit breitt sett av tiltak og at mange verkemiddel blir tekne i bruk. Handlingsplanen for BRA-programmet vil presentere politikken på området nærmare, og vise kva for tiltak og verkemiddel som er mest aktuelle.

Tilskot til tiltak for meir tilgjengeleg kollektivtransport og oppfølging av BRA-programmet

Regjeringa gjer framlegg om å setje av 50 mill. kr. i 2006 til ei ny tilskotsordning for å følgje opp BRA-programmet. Regjeringa foreslår å løyve midlane over kap. 1330, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport.

Tiltak for meir tilgjengeleg transportinfrastruktur innanfor staten sitt ansvarsområde blir finansiert over budsjetta til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS. Alle nye investeringsprosjekt og utbetringar av gamal infrastruktur, skal gjennomførast etter prinsippa for universell utforming. For å sikre ein raskare og betre samordna innsats frå alle aktørar som er involvert i arbeidet for eit betre tilgjengeleg kollektivtilbod, foreslår Regjeringa i tillegg å opprette ei ny tilskotsordning på Samferdselsdepartementet sitt budsjett for å følgje opp BRA-programmet.

Reisekjeda inkluderer både informasjon før og under reisa, tilkomst til/frå haldeplass/terminal, haldeplass/terminal, billetteringssystem og sjølve transportmiddelet. Eit meir tilgjengeleg kollektivtilbod som omfattar heile reisekjeda, krev difor innsats frå Samferdselsdepartementet og departementet sine etatar og verksemder, men også frå andre aktørar. Dei fleste haldeplassar som krev tiltak ligg til dømes ved kommunale vegar og gater. Vidare er det fylkeskommunane som i dei fleste tilfelle avgjer kva for krav som ein ev. skal stille med omsyn til kor tilgjengelege bussar skal vere. Tilskotsordninga skal delfinansiere kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under innsatsen til statlege etatar og verksemder, og som samstundes er avgjerande for at heile reisekjeda blir tilgjengeleg. Det kan til dømes vere informasjonstiltak, tiltak på kommunal infrastruktur eller materiell.

Vegdirektoratet vil få i oppgåve å administrere midlane for å sikre best mogleg koordinering av den samla innsatsen for eit betre tilgjengeleg kollektivtilbod. For å stimulere lokale styresmakter til å prioritere arbeidet for eit kollektivtilbod som er tilgjengeleg for alle, vil det bli kravd ein eigendel frå dei fylkeskommunar/kommunar som får tildelt tilskot. Enkle og kostnadseffektive løysingar vil bli prioritert, og innsatsen vil i første omgang bli særleg konsentrert om relativt trafikktunge knutepunkt og strekningar for å gi størst mogleg samfunnsøkonomisk gevinst. Saman med m.a. Jernbaneverket, Vegdirektoratet og Avinor, arbeider no Samferdselsdepartementet med å velje ut passande område og strekningar som det skal rettast særleg fokus mot dei første åra.

Betre rapportering

For å sikre at arbeidet for å gjere kollektivtransporten meir tilgjengeleg blir følgt opp, vil Samferdselsdepartementet skjerpe krava til rapportering i veg- og banesektoren. I første omgang skal tiltak og investeringsprosjekt der eit viktig formål er å gjere tilbodet betre tilgjengeleg, inngå i den årlege rapporteringa til departementet saman med anna rapportering. Samferdselsdepartementet vil i tillegg vurdere om ein bør utarbeide indikatorar for kor tilgjengeleg kollektivtransporten er, med tanke på å kunne måle og evaluere effektar av tiltaka.

3.2.6 Kollektivtransporttiltak over vegbudsjettet

Statens vegvesen har i sitt handlingsprogram planlagt å bruke om lag 4 300 mill. kr ekskl. mva. til tiltak i kollektivtransporten i perioden 2006–2009. Om lag 1 000 mill. kr. er statlege løyvingar. Dette er om lag på same nivå som for perioden 2002–2005.

Planane for perioden 2006–2009 er nærmare omtala under kap. 1320 Statens vegvesen (fylkesfordelt ramme).

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta om lag 750 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i 2006. Om lag 180 mill. kr er statlege løyvingar.

Det er planlagt å bruke 190 mill. kr, inklusive bompengar, til kollektivtiltak i Oslo i 2006. Av dette er om lag 50 mill kr statlege løyvingar. Vidareføring av T-baneringen og tiltak på T-banenettet for m.a. å betre tilhøva for av- og påstiging på Carl Berners plass T-banestasjon er prioriterte tiltak innanfor denne ramma. I samband med opninga av T-baneringen vil det nærliggjande banenettet bli forbetra. I perioden 2006–2009 skal tiltak på Furusetbanen og arbeid med å ruste opp Kolsåsbanen i Oslo prioriterast. Det er planlagt eit betre tilbod for innfartsparkering og auka tilgjenge til stoppe- og omstigningsplassar.

Tiltak for å gjera det lettare å koma fram for buss og trikk blir også prioriterte. I Oslo og Akershus er det i gang eit arbeid for å auke farten for buss og trikk med 20 pst. Arbeidet vil halde fram i 2006. Det er lagt opp til tilsvarande satsing for kollektivtrafikken i Bergen.

Det blir gjort framlegg om å bruke om lag 140 mill. kr., inklusive bompengar, til tiltak for kollektivtransporten i Akershus i 2006. Om lag 30 mill. kr er statlege løyvingar. Vidare satsing på utvikling av knutepunkt og terminalar og tiltak for auka framkomst for bussar er prioriterte tiltak innanfor denne ramma.

Oppstart av Bybaneprosjektet i Bergen er prioritert med 290 mill. kr. Av dette er 285 mill. kr bompengar.

Også i dei andre større byområda har tiltak for å styrkje kollektivtransporten stor vekt. Betre framkomst, forbetring av knutepunkt, bygging eller forbetring av haldeplassar og terminalar er viktige innsatsområde. Det vil bli lagt vekt på prinsippet om universell utforming og tilgjenge for alle når kollektivtiltak blir sette i verk. Tilpassing av tilhøva for betre kollektivtransport, spesielt styrking av infrastrukturen for ekspressbuss, vil bli sentralt i planlegging og gjennomføring av prosjekt på stamvegnettet og på riksvegnettet elles. Det vil bli lagt vekt på å få til gode overgangar mellom buss og tog, og mellom lokalbuss og ekspressbuss.

3.2.7 Jernbanebudsjettet

Både når det gjeld infrastrukturen til jernbana og statleg kjøp av persontransporttenester med tog, vurderer Regjeringa det som rett å satse på persontog i folketette område, slik som nærtrafikken rundt dei store byane og InterCity-trafikken på strekningane Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo, jf. Nasjonal transportplan 2006–2015. Samferdselsdepartementet meiner samstundes at bruk av konkurranseutsetjing er nødvendig for å få til nytenking og for å få meir ut av ressursinnsatsen i jernbanesektoren. Konkurranseutsettinga av Gjøvikbanen viser at dette er rett veg å gå.

Forventa vekst i busetjinga og arbeidsplassar i Oslo og Akershus får store transportmessige konsekvensar. Vidareføring av utbygging til fire spor mellom Asker og Skøyen er av den grunn eit av dei viktigaste prosjekta i jernbanesektoren i Nasjonal transportplan 2006–2015. Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker er forsert av Regjeringa og blei opna i august 2005, mens første driftsår i opphavleg handlingsprogram var 2007. Samanhengande nytt dobbeltspor frå Lysaker til Asker er planlagt fullført i 2011. Det nye dobbeltsporet mellom Asker og Sandvika vil føre til betre driftsstabilitet i togtilbodet.

Andre store og viktige jernbaneprosjekt som Regjeringa ønskjer å gjennomføre i vestkorridoren, er vidareføring av utbetring av Lieråsen tunnel mellom Asker og Lier, nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika og ombygging av Lysaker st. Lysaker st. blir planlagt ombygd til fire spor mot plattform, og skal forbetrast som knutepunkt mot andre transportmiddel. Utbygging av Lysaker st. er viktig for Lysakerområdet og for kollektivreisande til/frå Fornebu. Ombygginga skal samordnast med andre aktørar slik at det blir ein effektiv kollektivterminal for både tog, buss og den valde kollektiv-

løysinga for Fornebu. Arbeidet vil bli starta opp i 2006.

Regjeringa gjer framlegg om å løyva midlar til å byggje dobbeltspora jernbane på strekninga Sandnes-Stavanger langs eksisterande trasé. Nye haldeplassar for persontrafikk, inkludert lagleg tilkomst og parkering, inngår i tiltaket. Målet med utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er meir enn å fordoble kapasiteten på jernbana for vidare auke i kollektivdelen av reisande på Jærbanen. Planlagt oppstart for anleggsarbeidet er hausten 2006, og prosjektet skal vere sluttført i 2010.

Det vil bli løyvd midlar til planlegging av dobbeltsporutbygging på strekninga Kolbotn-Ski med oppstart av ombygging av Ski stasjon på Østfoldbanen. Formålet med prosjektet er å betre tilkomsten til stasjonen og auke togkapasiteten på Østfoldbanen.

Publikumsanlegget på ein del stasjonar vil bli utbetra. I 2006 vil det bli gjort investeringar i plattformar for å betre framkomst og tryggleik ved opphald og ved av- og påstiging av toget. Det vil bli lagt vekt på prinsippet om universell utforming og tilpassing for personar med nedsett funksjonsevne.

Vidareføring av utbygginga av nytt radiokommuniksjonssytem for jernbana, GSM-R, er også eit viktig jernbaneprosjekt, som er med på å auke tryggleiken for reisande med jernbanen.

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å nytte om lag 1 577 mill kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2006, ein auke på 75 mill. kr eller 5 pst. jamført med saldert budsjett for 2005.

For nærmare omtale av andre saker og tiltak på jernbaneområdet, blir det vist til omtalen under programkategori 21.50 Jernbaneformål i del II i proposisjonen.

3.2.8 Eit samanhengande transportsystem

Regjeringa har både i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal Transportplan 2006–2015, framheva verdien av eit koordinert og samanhengande kollektivtransportsystem for de reisande, og har slått fast at styresmaktene har eit ansvar for at slike system blir etablerte.

Enkel og lett tilgjengeleg informasjon om heile reisetilbodet «frå start til mål» er viktig for å få fleire til å reise kollektivt. Elektroniske billettsystem som gjer at dei reisande kan bruke eitt reisekort over heile Noreg, i alle transportmiddel eller transportselskap, vil også vere med på å styrkje kollektivtransporten.

Landsdekkjande informasjonssystem for kollektivtransporten

Eit informasjonssystem for kollektivtransporten er ei teneste der det blir opplyst om reiseruter med kollektive transportmiddel mellom to stader. Brukarar av tenesta skal kunne kjenne seg trygge på at alle reisealternativ er inkluderte. Med eit slikt system skal passasjerane lett finne reiseinformasjon om heile reiseruta ved hjelp av telefon eller internett.

Informasjonssystemet skal også leggje til rette for at funksjonshemma kan få opplysningar om dei rutene som passar best også for reisande med spesielle behov. Samferdselssektoren skal leggjast til rette slik at personar med nedsett funksjonsevne i størst mogeleg grad skal kunna bruke det ordinære transportsystemet. God tilkomst for funksjonshemma fører også til god tilkomst for andre brukargrupper, og betrar dermed kollektivtransporten si konkurransekraft.

Departementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide ein plan for korleis ein kan etablere eit konkurransenøytralt informasjonssystem for kollektivtransporten i samarbeid med verksemdene i bransjen. Eit første framlegg vil bli sendt Samferdselsdepartementet i oktober 2005. Planen vil danne grunnlag for departementet sitt arbeid i 2006 med å sjå til at tenesta blir oppretta.

For at ei slik teneste skal kunne etablerast, må all grunnlagsinformasjon som rutetabellar, haldeplassregister osb. vere tilgjengeleg på same format frå same kjelde. Eksisterande forskrift om innrapportering til Rutebok for Noreg gir ikkje den nødvendige heimelen for å tilpasse innrapporteringa til dei krav til teknologi for informasjonsformidling som gjeld i dag og for framtida. Departementet ønskjer difor eit meir smidig regelverk med omsyn til kva innrapporteringa skal innehalde i framtida ved at dette kan fastsetjast i retningslinjer.

Departementet vil innføre krav om at all informasjon om rutetabellar og endringar i desse skal leverast på ei form som gjer at informasjonen lett kan nyttast i eit landsdekkjande, konkurransenøytralt informasjonssystem for kollektivtransport. Samferdselsdepartementet har difor lagt fram utkast til endring i forskrift om yrkestransport. Utkastet til forskrift er sendt på høyring til aktuelle styresmakter, organisasjonar og verksemder innan transportsektoren med høyringsfrist 01.10.2005.

Elektroniske billettsystem

Samferdselsdepartementet ser for seg ei gradvis utbygging av elektroniske billettsystem i Noreg. Den kollektivreisande vil få tilgjenge til eit stadig

betre utbygt tilbod som dekkjer både lokale, regionale og nasjonale reisebehov. Departementet meiner at ei slik utvikling vil kunne gi ein meir konkurransedyktig kollektivtransport, og gjer difor framlegg om at det skal kunne stillast krav til utforminga av elektroniske billettsystem for å sikre desse omsyna. Samferdselsdepartementet har lagt fram utkast til endring i forskrift for yrkestransport slik at departementet får høve til å påleggje verksemder innanfor kollektivtransporten å ta i bruk ein felles standard for elektroniske billettsystem ved innkjøp av nytt utstyr. Utkastet til forskrift er sendt på høyring til aktuelle styresmakter, organisasjonar og verksemder innan transportsektoren med høyringsfrist 01.10.2005.

Med integrerte system for elektronisk billettering treng den reisande berre å ha med seg eitt kort.

Kortet vil gjelde som billett uavhengig av transportør og regionale grenser. Departementet meiner at slike billettsystem vil gjere kollektivtransporten enklare å bruke og dermed meir attraktiv.

Statens vegvesen har tidlegare utarbeidd ei handbok med nasjonale retningslinjer for elektroniske billettsystem (Handbok 206). Handbok 206 blei sist revidert i mai 2005. Handboka skal gjere det enklare for trafikkselskap og andre verksemder å skaffe elektroniske billettsystem, og vil danne grunnlaget for ein felles standard for utarbeiding og innkjøp av elektroniske billettsystem.

Denne standarden skal sikre at systema tillet at den reisande kan bruke det same betalingskortet som billett i alle systema. Standarden skal gjelde for elektroniske billettsystem som blir tinga etter at den nye yrkestransportforskrifta har blitt fastsett.

3.2.9 Organisering og samordning

I Bergen, Trondheim, Stavangerområdet og Kristiansandsområdet er det i gang forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet. Formålet med forsøka er å få erfaring med om andre organisatoriske løysingar kan møte dei samla transportutfordringane i storbyane på ein betre måte enn den vanlege organiseringa. Forsøka starta i 2004 og skal evaluerast etter seinast fem år. Samferdselsdepartementet vil følgje opp byforsøka.

Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Austlandsområdet (SKØ) blei etablert 01.01.2004. Organet har etter etableringa mellom anna drive fram arbeidet med eit felles billetteringssystem og ei felles informasjonsteneste for kollektivtrafikken i hovudstadområdet. Vidare har grunnlaget for betre samordning av ressursane som blir nytta til kollektivtransport på Austlandet, blitt vurdert. Våren 2005 blei det sett ned ei arbeidsgruppe som skulle kome fram til konkrete tiltak som kan gi samordningsgevinstar innanfor eksisterande organisering av kollektivtransporten i hovudstadsområdet. Arbeidsgruppa blei sett saman av dei relevante aktørane innanfor kjøp og organisering av kollektivtransport i Oslo og Akershus.

Arbeidsgruppa la fram sin rapport i september 2005. Gruppa gjer framlegg om fleire konkrete tiltak for å effektivisere kollektivtransporten i hovudstadsområdet. For å realisere tiltaka gjer gruppa framlegg om å etablere eit formalisert og systematisk samarbeid mellom AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk AS og NSB AS. Styringsgruppa for SKØ meiner framlegga til tiltak er eit godt utgangspunkt for betre samordning og effektivisering av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, og er samde om å etablere eit samarbeidsforum mellom leiingane i de tre selskapa for å følgje opp dei konkrete tiltaka. Eit slikt samarbeidsforum, pluss eit felles sekretariat, vil bli etablert hausten 2005.

3.3 Innføring av nettoordning for føring av meirverdiavgift i statsforvaltninga mv.

Regjeringa foreslår å innføre ei nettoordning for budsjettering og rekneskapsføring av meirverdiavgift for statsforvaltninga frå 01.01.2006, jf. omtale av saka i pkt. 10.1.3 i Gul bok 2005. Hovudformålet med denne budsjettnøytrale avgiftsomlegginga, er å skape konkurransenøytralitet i statlege etatar mellom kjøp av varer og tenester som ein i dag må betale meirverdiavgift for, og eigenproduksjon som det ikkje blir rekna meirverdiavgift på.

Betalt meirverdiavgift for bruttobudsjetterte statlege verksemder skal frå og med 2006 belastast eit felleskapittel under Finansdepartementet, kap. 1633 Nettoordning statleg betalt meirverdiavgift, og ikkje den einskilde etaten sitt budsjett. Sidan omlegginga skal vere budsjettnøytral, er den einskilde statlege verksemda si budsjettramme for 2006 redusert med vurdert omfang av utbetalt meirverdiavgift i budsjettåret. Sistnemnde er vurdert på bakgrunn av særskilde registreringar av betalt meirverdiavgift i rekneskapen for 2004. Av bl.a. praktiske årsaker omfattar omlegginga ikkje meirverdiavgift på persontransport, jf. at sistnemnde blei innført frå 01.03.2004. Når det gjeld persontransport, vil det for statlege etatar truleg i liten grad vere aktuelt med eigenproduksjon.

Avgiftsomlegginga vil omfatte alle etatar under samferdselsbudsjettet, inkl. departementet sjølv. Totalt er samferdselsbudsjettet redusert med om

lag 730 mill. kr i samband med avgiftsomlegginga, om lag 700 mill. kr er knytt til Statens vegvesen sitt budsjett. Omlegginga til nettordning for føring av meirverdiavgift har ingen vesentleg innverknad på Jernbaneverket sitt budsjett, fordi jernbanen sin infrastruktur vart innlemma i meirverdiavgiftsopplegget med verknad frå 01.01.2005. Det formålet ein søkjer å oppnå med nettordninga er i hovudsak allereie teke vare på for Jernbaneverket.

Omlegginga vil som nemnt ovanfor ha mest å seie for budsjettet til Statens vegvesen. Når det gjeld presentasjonen i St.prp. nr. 1 av kostnadsramme for vegprosjekt som er av ein slik storleik at dei blir lagt fram for Stortinget som enkeltsaker, har departementet lagt opp til at prosjekta framleis blir presenterte inkl. meirverdiavgift, sjølv om meirverdiavgifta no vil bli belasta Finansdepartementet sitt felleskapittel. Løysinga er vald fordi den synest mest informativ. Mykje av aktiviteten i Statens vegvesen er elles friteken for meirverdiavgift gjennom eit eige vedtak i meirverdiavgiftslova, det såkalla vegfritaket. Det blir ikkje foreslått endringar i sistnemnde no. Problemstillinga med kostnadsramme og meirverdiavgift er ikkje aktuell for Jernbaneverket sine prosjekt som allereie er innlemma i meirverdiavgiftsopplegget.

Spørsmålet om avgiftsmessig likestilling mellom dei ulike transportsektorane er framleis ei aktuell problemstilling. Etter at infrastrukturen til jernbana og luftfarten blei innlemma i ordninga med meirverdiavgift frå 01.01.2005, er vegsektoren no unntaket, jf. vegfritaket. Spørsmålet om å oppheve vegfritaket og innlemme veginfrastrukturen i meirverdiavgiftsregimet er difor til vurdering. Problemstillinga er komplisert, og det er behov for å utgreie saka nærare før det blir teke ei avgjersle.

For nærare omtale av innføringa av ei nettordning for føring av meirverdiavgift i statsforvaltninga frå og med 2006, blir det vist til Finansdepartementet sin St.prp. nr. 1 (2005–2006) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, og Gul bok 2006.

3.4 Flytting av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet

Generelt

Stortinget har slutta seg til forslaget til Regjeringa om at fleire statlege tilsyn skal flyttast ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlege tilsyn. Regjeringa har bestemt at Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand, medan Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø.

I samsvar med Innst. S. nr. 222 (2002–2003), er flyttekostnadene frå og med 2004 budsjettert på ein eigen post under respektive tilsyn, post 22 Flyttekostnader, kan overførast. Til kompensasjon for flyttekostnader i 2006 er det foreslått løyvt 33,5 mill. kr til Luftfartstilsynet og 33,6 mill. kr til Post- og teletilsynet.

Samferdselsdepartementet legg stor vekt på at tilsynsaktiviteten i overgangsperioden skal gå som normalt. Ein av føresetnadene for dette er at så mange som mogleg av dei tilsette blir i stillinga si lengst mogeleg, samstundes som det blir rekruttert inn og lært opp nye medarbeidarar for tenestegjering på ny lokalitet. Både Post- og teletilsynet og Luftfartstilsynet har sidan vedtaket teke utgangspunkt i ein framdriftsplan for flytteprosessen som skal sikre at tilsyna er etablert i høvesvis Lillesand og Bodø frå 01.01.2007.

Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet har sett i gang eit omfattande arbeid for å oppretthalde tilnærma normal drift i flytteperioden samstundes som flytting vert planlagt og gjennomført. Det er svært få av dei tilsette som vurderer å etablere seg i Agderbyen, men det er fleire som kan tenkje seg å vere med å vekependle i ein periode. Difor er utfordringane i første omgang knytt til å rekruttere og lære opp nye medarbeidarar og å i størst mogleg grad unngå kompetanselekkasje som følgje av at tilsette sluttar. Samtidig må ein hjelpe tilsette som ikkje kan stå i stilling til etter flytting, til alternative løysingar. For å få til ei best mogleg flytting av Post- og teletilsynet til Lillesand innan utgangen av 2006, er planlegging og gjennomføring av prosjektet delt inn i fire hovudområde: nytt bygg, kompetanseområdet, verkemiddelområdet og fysisk flytting.

Post- og teletilsynet valde hausten 2004 eit kontorprosjekt som ikkje vart godkjent av miljøvernstyresmaktene. Tilsynet kunngjorde då ny tilbodskonkurranse med frist 10.05.2005. Det vart valt å gå vidare med dei to mest aktuelle prosjekta med venta byggestart i løpet av 2005. Fornya tilbodsprosess inneber forsinkingar i høve til dei opphavlege planane om innflytting i nye kontor i Lillesand hausten 2006. Tilsynet har frå 01.02.2005 opna eit førebels kontor i Lillesand med tre arbeidsplassar og møterom. Kontoret dekkjer oppgåver i samband med sentralbord, arkiv og informasjonsverksemd.

For å få til ein best mogleg overgang og ein mest mogleg styrt rekrutteringsprosess, har tilsynet fokusert på verkemiddel for å halde på kompetansen og verkemiddel for å hjelpe tilsette til nye jobbar. Tilsynet har sett i verk fleire tiltak som m.a. insentivordning for å halde på nøkkelpersonell og innføring av andre verkemiddel slik som pendlarstønad, heimekontorordningar, dekking av flytteut-

gifter, refusjon av barnehageutgifter m.m. Vidare har 90 tilsette gjennomført opplegget for karriererådgiving med eit eksternt konsulentfirma, og det er starta opp med jobbsøkjarkurs som om lag 40 tilsette har gjennomført. Det vart i mai i år arrangert eit sørlandsbesøk for tilsette med familiar som gjorde seg kjende i området Kristiansand-Arendal. Sørlandskommunane stilte opp og gav informasjon om m.a. butilhøve, skular, barnehagar, fritidstilbod, mogleg arbeidstilbod for partnar osv.

Det har i 2005 vore stor rekrutteringsaktivitet. Post- og teletilsynet har hittil i 2005 rekruttert om lag 20 nye medarbeidarar. Etter vedtaket om flytting i juni 2003 har tilsynet rekruttert om lag 50 nye medarbeidarar, medan det er om lag 70 som har slutta eller er inne i oppseiingstid. Dersom denne utviklinga held fram til årsskiftet, vil halvparten av organisasjonen vere skifta ut. Det seier seg sjølv at det vert stilt store krav til leiing og tilsette for å oppretthalde normal drift, syte for opplæring og gjennomføre flytteprosjektet under slike høve.

Luftfartstilsynet

Status for Luftfartstilsynet er at tilsynet si verksemd for tida i stor grad er prega av arbeidet med flyttinga til Bodø. Då Luftfartstilsynet fekk ny leiing 01.02.2005 vart det sett i gang nye tiltak som har gitt ny giv til flytteprosessen. Etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet la den nye luftfartsdirektøren 02.03.2005 fram ein revidert plan for korleis flyttinga til Bodø i all hovudsak kan gjennomførast innan 01.01.2007, i tråd med Stortinget sitt vedtak. Det blir elles vist til St.meld. nr. 32 (2004–2005) Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø, der Samferdselsdepartementet gav Stortinget ei særskild rapportering av status frå flyttinga av Luftfartstilsynet til Bodø.

Etter den første rekrutteringsrunden i 2004, vart det tilsett 17 medarbeidarar i Bodø. I den etterfølgjande runden vart det tilsett berre to nye i tilsynsfaglege stillingar. I den tredje rekrutteringsrunden som vart gjennomført våren 2005, vart det søkt etter 14 nye medarbeidarar, både administrative og tilsynsfaglege. Tilgangen på søkjarar var då rikeleg, og desse stillingane blir fylt i 2005. Det vart også sett i gang ein fjerde rekrutteringsrunde der det vart søkt etter 54 nye medarbeidarar. Dei fleste av desse stillingane vart fylte, og det ventast å vere 100 medarbeidarar i Bodø ved utgangen av 2005. I tillegg kjem nøkkelpersonell (spydspissar) og leiarar i pendlesituasjon, slik at Luftfartstilsynet vil ha om lag 115 personar som arbeider i Bodø 01.01.2006.

Då det framleis kan bli vanskeleg å fylle alle tilsynsfaglege stillingar med nye medarbeidarar, er det utarbeidd tilbod til grupper av tilsette for å motivere til flytting. For å kunne halde på nøkkelpersonar utover 01.01.2007 vil desse få tilbod om å pendle i ein periode kombinert med ein økonomisk kompensasjon. I ein overgangsperiode kan det bli nødvendig å engasjere spesielt kvalifisert personell på korttidskontraktar og spesielle føresetnader. Departementet legg til grunn at desse tiltaka skal sikre ein god overgang ved etablering av Luftfartstilsynet i Bodø, med nødvendig sikring av kompetanseoverføring til ny organisasjon.

For å møte behovet grunna høg rekruttering, har Luftfartstilsynet utført disposisjonar i lokala sine i Bodø som resulterer i at tilsynet vil kunne ha 132 arbeidsplassar klare innan 01.02.2006. Prosess med endeleg bygg i Bodø starta 08.08.2005, der Statsbygg vil prosjektere rom og funksjonsanalyse med tilhøyrande tekniske spesifikasjonar. Bygg i Bodø-gruppa vil vere ei prosjektgruppe i Luftfartstilsynet i denne prosessen. Ei brukargruppe er under etablering. Utviding av noverande lokale til permanente lokale vil vere eit av alternativa for endeleg bygg i Bodø.

3.5 Nasjonal transportplan

3.5.1 Oppfølging av handlingsprogramma etter Nasjonal transportplan 2006–2009

Prosessen rundt arbeidet med handlingsprogramma

Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket har med bakgrunn i dei politiske prioriteringane som følgjer av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004), utarbeidd etatsvise handlingsprogram. Her blir dei konkrete investeringsplanane for perioden 2006–2015 skildra, med hovudvekt på perioden 2006–2009. Handlingsprogramma er utarbeidd med utgangspunkt i retningsliner frå Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Avinor AS er ikkje omfatta av retningslinene. Nasjonal transportplan legg ikkje føringar på dei økonomiske rammene som Avinor planlegg sin aktivitet innanfor. Prioriteringa av ressursane i Avinor blir styrt av organa til selskapet innanfor gjeldande vedtekter og rammer.

Retningslinene frå departementa presiserte hovudprioriteringane i Nasjonal transportplan og dei økonomiske rammene som skulle leggjast til grunn. Dei gav også føringar knytt til prosessen for arbeidet med handlingsprogramma. Handlingsprogramma er utarbeidd parallelt i etatane. Det har

vore eit samarbeid mellom etatane både sentralt og lokalt. Graden av samarbeid har vore tilpassa omfanget av dei tverrsektorielle problemstillingane.

Dei etatsvise handlingsprogramma vart lagt fram for fylkeskommunane og storbyområda. Resultatet av behandlinga i fylkeskommunane, BTV-rådet, Vestlandsrådet, ATP-rådet og dei aktuelle kommunane har vore førande for stadfesting av dei endelege handlingsprogramma. I tråd med St.meld. nr. 31 (2000–2001) Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling, er fylkeskommunane sine prioriteringar tillagt avgjerande vekt innanfor dei føringar som følgjer av Nasjonal transportplan og Stortinget si behandling av denne.

Samla planrammer

Samla økonomiske ressursar lagt til grunn i Nasjonal transportplan var på 85,8 mrd. 2006-kr i perioden 2006–2009. Av dette var om lag 71,9 mrd. kr statlege midlar og omlag 13,9 mrd. kr brukar-/alternativ finansiering. På bakgrunn av Stortinget si behandling av Nasjonal transportplan, vart den økonomiske ramma auka med 2,2 mrd. pr. år. Auken vart fordelt som følgjer:

- Kystverket med 0,05 mrd. pr. år
- Statens vegvesen med 1,05 mrd. pr. år
- Jernbaneverket med 1,0 mrd. pr. år
- Kollektivtiltak, belønningsordninga (dep.) med 0,1 mrd. pr. år

Hovudprioriteringane i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og seinare føringar gitt ved Stortinget si behandling av meldinga, er følgde opp ved utarbeiding av etatane sine handlingsprogram for perioden 2006–2009. Det er lagt særleg vekt på å betre tryggleiken i trafikken. Vidare er det lagt vekt på å få til ein meir miljøvenleg bytransport med redusert behov for bruk av bil og auka kollektivtransport. Forholda skal leggjast betre til rette for næringslivet gjennom utvikling, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen. Det skal også leggjast til rette for at meir av godstransporten kan gå på sjø og bane, og at ein større del av persontransporten kan gå med kollektive transportmiddel.

Fordeling av økonomiske rammer

(i mill. 2006-kr)

	St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009[1]	Handlings-program 2006-2009[1]	Forslag 2006	Forslag 2006 i pst. av St.meld. nr. 24 (2003-2004)	Forslag 2006 i pst. av handlingsprogram 2006-2009
Kystverket	2 212	2 420	596	26,9	24,6
Statens vegvesen[2]	49 008	53 108	12 678	25,2	23,3
Jernbaneverket[3]	17 360	21 508	4 230	24,4	19,7
Sum	68 580	77 036	17 504	25,1	22,3

[1] I samband med statsbudsjettet 2006 foreslår Regjeringa å innføre ei nettoordning for føring av meirverdiavgift i statsforvaltninga. Budsjettet 2006 for den einskilde statlege verksemd er redusert med vurdert omfang av betalt meirverdiavgift. Tala i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og handlingsprogramma er redusert med same prosentdel meirverdiavgift for å kunne samanlikne dei med forslag 2006.

[2] Ekskl. den delen av løyvinga til Bjørvika som er utanfor NTP-rammen, jf. føresetnadane i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

[3] Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehald av Gardermobanen, og post 22 Omstillingsmidlar, inngår ikkje som ein del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er difor ikkje tatt med i utregninga av oppfølgingsprosenten.

Budsjettforslaget for 2006 inneber samla sett ein oppfølgingsgrad på over 25 pst. når ein samanliknar med Regjeringa sitt forslag i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og tek utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av rammene i perioden 2006–2009.

Regjeringa har ikkje funne rom for å følgje opp handlingsprogramma i første år av planperioden når ein tar utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av planrammene i fireårsperioden. Forslag til statlege midlar for 2006 er på totalt 17 504 mill. kr. Budsjettforslaget inneber ei samla oppfølging av etatane sine handlingsprogram på 22,3 pst.

I tillegg til dei statlege midla, kjem middel frå brukar- og alternativ finansiering. For Kystverket er det foreslått 506 mill. kr i brukarfinansiering, medan det for annen finansiering av stamvegnettet er foreslått 3 700 mill. kr for 2006.

Verknader av handlingsprogramma for Statens vegvesen og Jernbaneverket

Handlingsprogramma gir ei oversikt over verknadene ein oppnår med dei prioriteringar som er gjort i Nasjonal transportplan og gjennom Stortin-

get si behandling av meldinga. Verknadsberekningane skal klargjere verknadene av innsatsen i transportsektoren, og dermed korleis transportpolitikken medverkar til å oppfylle dei politiske måla som er knytt til effektivitet, framkomst, tryggleik og miljø.

I Nasjonal transportplan er det presentert forventa verknader av tiltak i vegsektoren og jernbanesektoren for åtte sentrale måleparametrar. Dette var gjennomsnittsberekningar som baserte seg på førebelse og grove analyser der utgangspunktet var rammefordeling og tidlegare erfaringstal. Jernbaneverket og Statens vegvesen har i samband med utarbeidinga av dei sektorvise handlingsprogramma utarbeidd nye verknadsberekningar med bakgrunn i meir konkrete prioriteringar av tiltak.

Verknader på sentrale måleparameter i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og handlingsprogram 2006–2009

(i mrd. 2006-kr)

	St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009	Handlings-program 2006-2009
Samfunnsøkonomisk nytte av investeringar	2,2	-4,6
– Jernbane	2,7	0,3
– Veg	-0,5	-4,9
Endringar i transportkostnader for samfunnet	-23,7	-23,0
– Jernbane	-5,2	-4
– Veg	-18,5	-19,2
Endringar i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet	-9,5	-8,0
– Jernbane	-2,9	-1,8
– Veg	-6,6	-6,2
Endringar i transportkostnader for samfunnet i distrikta (berre veg)	-4,8	-4,9
Endringar i talet på drepne eller hardt skadde	-180	-197
– Jernbane		-17[1]
– Veg	-180	-180
Støyplageindeks (SPI)	-1 200	-5 835
– Jernbane	-700	-3 800[1]
– Veg	-500	-2 020
Personar busett i område med overskriding av eitt eller fleire av dei nasjonale måla for luftkvalitet (berre veg)		
– NO_2	-700	-260
– PM_{10}		-680
Km registrert riksveg med belastning i problemområde 2 og 3	-25	-28

[1] Her inngår også effektar ved overføring av trafikk frå veg til jernbane.

Det er i samband med utarbeiding av handlingsprogramma gjort eit omfattande arbeid med oppdatering og revidering av verknadsberekningar og samfunnsøkonomiske analysar. Som følgje av denne gjennomgangen, har den samfunnsøkonomiske lønnsemda for einskilde jernbaneprosjekt blitt endra etter at meir informasjon har kome fram. Dette skuldast i hovudsak auka kostnadsoverslag, justerte anslag for basistrafikk, at ikkje alle prosjekt blir ferdigstilt som planlagt, og at nye analyseføresetnader som til dømes eksterne kostnader ved vegtrafikk er lagt til grunn. Dette er dei viktigaste årsakene til at samfunnsøkonomisk netto nytte av jernbaneinvesteringar viser ein nedgang i handlingsprogrammet samanlikna med St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Ei hovudårsak til at transportkostnadene for samfunnet er lågare i handlingsprogrammet for Jernbaneverket samanlikna med St.meld. nr. 24 (2003–2004), er at utbygginga av Lysaker st. ikkje

er presentert og berekna som eit eige separat prosjekt slik det er gjort i stortingsmeldinga, men blir tatt inn som ein del av prosjektet om nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika. Utslaget blir stort ettersom delprosjektet Lysaker st. etter planen skal sluttførast i perioden 2006–2009, medan dobbeltsporet Lysaker-Sandvika først vil bli ferdig i andre del av planperioden. Også dei bedriftsøkonomiske verknadene for næringslivet viser ein reduksjon i handlingsprogrammet for Jernbaneverket samanlikna med stortingsmeldinga. Dette har samanheng med at det i berekningane er lagt til grunn oppdaterte trafikktal for fleire av dei nye prosjekta, som i mange tilfelle er lågare enn i stortingsmeldinga.

Nedgangen i samfunnsøkonomisk nytte for veginvesteringar slik det går fram av handlingsprogrammet for Statens vegvesen, har for ein stor del sin årsak i at det i Nasjonal transportplan berre vart utført verknadsberekningar for konkrete prosjekt på stamvegnettet. For det resterande riksvegnettet vart det nytta erfaringstal frå handlingsprogrammet for 2002–2005, justert for endra kalkulasjonsrente. I handlingsprogrammet for 2006–2009 er det utført verknadsberekningar på dei reelle prosjekta som faktisk ligg i handlingsprogrammet.

I St. meld. nr. 24 (2003–2004) vart reduksjonen i støyplageindeksen (SPI) basert på anslag, fordi det på det tidspunktet ikkje var mogleg å rekne ut reduksjonen. I samband med handlingsprogrammet vart berekningsverktøyet endra, slik at ein kunne rekne ut SPI.

Skilnaden i tala for NO_2 og PM_{10} skuldast endringar i føresetnadene, i hovudsak piggfridelar og trafikkauke.

Nærmare om Kystverket

St.meld. 24 (2003–2004) presiserer at det er viktig at innsatsen blir retta inn mot å betre tryggleiken for skipstrafikken i norske farvatn og hamner. Dette er følgt opp gjennom St. meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Den auka oljetransporten med skip som skal til og frå Nordvest-Russland krev særskilt oppfølging, og gjer at det er viktig å styrke beredskapsarbeidet mot akutt forureining. Vedlikehaldet må òg vere tilstrekkeleg til å ta vare på den maritime infrastrukturen.

På bakgrunn av Stortinget si behandling av Nasjonal transportplan, vart den økonomiske planramma til Kystverket auka med 50 mill. kr. pr. år i 10-årsperioden. Kystverket har på grunnlag av dette ei samla planramme for si verksemd som tilsvarar 1 114 mill. kr pr. år i planperioden 2006–2015. Av denne ramma utgjer statlege midlar 596 mill. kr, medan 508 mill. kr er brukarfinansiert og blir dekt inn i form av gebyr.

For å betre beredskapen, tryggleiken og framkomsten for sjøtransport, vil ressursane bli retta mot tiltak i farleiane, oppmerking, lostenester og andre sjøtrafikktenester. Tiltaka rundt farleia blir konsentrert om stamnettet. Stamnettet for sjøtransport er definert i St.meld. 24 (2003–2004), og omfattar hovudleia langs kysten frå svenskegrensa til russargrensa med indre og ytre ruter, innseglingsleia til dei nasjonale hamnene, og påbodne seglingsleier utanfor kysten for skipstrafikk som utgjer ein miljørisiko.

Hovudoppgåva i utviklinga av stamnettet er å auke tryggleiken for skipstrafikken i norske farvatn og hamner. Dette vil samstundes gi betra framkomst og redusert miljørisiko. Dei mest krevjande leiene med størst risikotrafikk må prioriterast med omsyn til investering i tiltak rundt farleia og trafikkovervakning.

Kystverket vil utvikle og leggje til grunn reviderte farleisnormalar for ein systematisk gjennomgang av stamnettet. Etablering av eit slikt system for farleia, vil kunne medverke til å avgrense framtidige arealbrukskonfliktar i kystsona mellom sjøtransport og anna verksemd.

Planramma for maritime tenester er styrkt for å ta høgde for utbygging og drift av ein trafikksentral for Nord-Noreg. Den påbegynte utbygginga av eit meir moderne merkesystem tilpassa hurtigbåttrafikken, vil bli ført vidare.

Fiskeri- og havbruksnæringa er ei av dei viktigaste eksportnæringane i Noreg, og samstundes av stor verdi for lokalsamfunna langs kysten. Kystverket vil difor vidareføre innsatsen retta mot fiskerihamner, som eit ledd i ein strategi for auka verdiskaping i sektoren.

Prioriteringane i handlingsprogrammet er i tråd med dei fem hovudmåla for transportpolitikken. For betre å kunne kvalitetssikre prioriteringane og dokumentere verknadene av tiltaka, utarbeider Kystverket ei handbok for samfunnsøkonomiske analysar på lik line med dei andre transportetatane.

3.5.2 Tidspunkt for framlegging av Nasjonal transportplan 2010–2019

Regjeringa har starta arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019. Dette er ein langvarig og ressurskrevjande prosess. Erfaringane frå dei to tidligare meldingane om Nasjonal transportplan syner at det går for lang tid frå meldinga blir utarbeidd og lagt fram til planen tek til å gjelde. Samferdselsdepartementet legg difor opp til å leggje meldinga fram ved årsskiftet 2008–2009, i staden for i vårse-

sjonen 2008. Dette vil betre planen sin aktualitet både ved at endringar undervegs i prosessen betre blir fanga opp og fordi nærleik i tid styrkjer realismen i planlegginga.

Utarbeiding av Nasjonal transportplan skjer i eit samspel mellom statlege og regionale styresmakter. Medverknad i prosessen frå fylkeskommunar og storbyar gir verdfulle bidrag til planlegginga. Evalueringar av transportplanarbeidet syner at det er behov for om mogleg å gjere planprosessen enklare samstundes som samspelet med den regionale planlegginga blir teke vare på. Slik forenkling av prosessen er ein naudsynt føresetnad for å korte ned tida mellom framlegging og når planperioden tek til.

Nasjonal transportplan 2006–2015 vart fylkespolitisk handsama i tre rundar. I tillegg får fylkeskommunane og dei årlege budsjettframlegga til uttale. Så mange rundar er ressurskrevjande, og særleg handsaminga av handlingsprogramma gjer at det går så lang tid mellom Stortinget si handsaming og starten på planperioden. Regjeringa meiner dette kan gjerast meir effektivt utan at det reduserer fylkeskommunar og bykommunar sin innverknad på planarbeidet. Det skal framleis vere ein nær dialog mellom fylkeskommunar, storbyar og transportetatar i utarbeidinga av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan. Fylkeskommunar og storbyar vil få transportetatane sine framlegg til politisk handsaming.

Stamnettet er eit nasjonalt ansvar og vil her bli presentert med same detaljeringsnivå som no. Regjering og Stortinget vil såleis vere kjende med desse synspunkta når Nasjonal transportplan blir handsama. Endeleg prioritering på stamnettet skjer i Stortinget, medan meldinga og Stortinget si handsaming av denne gjev føringar for prioriteringane på det resterande riksvegnett og mellom fiskerihamner. Etter Stortinget si handsaming blir det laga handlingsprogram for resterande riksvegar og fiskerihamner, som sendast til fylkespolitisk handsaming.

Ein meir effektiv prosess inneber at fylkeskommunane og storbyområda høyrast ein gong for stamnettet og ein gong for handlingsprogramma for det resterande riksvegnett. Fylkeskommunane er ein sentral utviklingsaktør og difor ein viktig medspelar. Det blir difor lagt stor vekt på medverking i utarbeidinga av planforslaget.

3.5.3 Kalkulasjonsrenta

Det har vore stor merksemd kring nivået på kalkulasjonsrenta i transportsektoren. Nivået på kalkulasjonsrenta følgjer av rundskriv frå Finansdepartementet med tilhøyrande rettleiar for samfunnsøkonomiske analysar. Renta har vore 3,5 pst. med eit tillegg for systematisk risiko. I transportsektoren har ein på grunnlag av dette nytta ulike renter til ulike formål. Høgast rente har vore nytta til luftfartsføremål (10 pst.) og lågast for prosjekt som i hovudsak retter seg mot etterspørsel etter korte kollektivreiser (5 pst.).

Finansdepartementet vedtok 23.09.2005 ein revidert rettleiar for samfunnsøkonomiske analysar. Dette inneber endringar i kalkulasjonsrenta. Den risikofrie renta er senka frå 3,5 pst. til 2 pst. Det er også gjort endringar i risikotillegg. Normalt risikotillegg er sett til 2 pst., noko som gir ei samla kalkulasjonsrente på 4 pst. For prosjekt som har særskilt stor samfunnsøkonomisk risiko kan det nyttast ei høgare rente. 6 pst. kan vere eit føremålstenleg alternativ i slike høve. Særskilt risiko kan skuldast særleg høg grad av konjunkturfølsemd i etterspørselen og/eller stor grad av kostnader som ikkje kan vinnast att.

På bakgrunn av den nye rettleiaren frå Finansdepartementet vil Samferdselsdepartementet i haust gi eigne retningsliner for bruk av kalkulasjonsrente i transportsektoren.

3.6 Transporttryggleik

Regjeringa prioriterer transporttryggleik svært høgt. Til grunn for trafikktryggleikspolitikken ligg ein visjon om at det ikkje skal skje transportulykker med drepne eller livsvarig skadde. Nullvisjonen inneber at rammevilkåra for transport skal utformast på ein måte som fremjar trafikksikker framferd, og i så stor grad som mogleg gi vern mot at feilhandlingar fører til dødsfall eller varige skadar. I rammevilkåra inngår bl.a. regelverket for framferd, som trafikkreglar og opplæring, utforming av transportmiddel, infrastruktur og kontrollsystem.

Dei siste ti åra har i gjennomsnitt meir enn 350 menneske omkome i transportulykker, i underkant av 300 berre i vegtrafikken. I den same perioden har meir enn 1 300 årleg blitt hardt skadd i transportulykker, dei aller fleste i vegtrafikken. Reiser og transport har blitt mykje sikrare dei siste 30 åra. Vegtransport er den av transportgreinene med høgast risiko for dødsfall og personskadar. Opplevinga av risiko hos den enkelte er likevel varierande mellom transportsektorane, og er ikkje alltid i samsvar med den reelle risikoen.

Det er store skilnader mellom dei ulike sektorane, både med omsyn til infrastruktur, rullande materiell, styringssystem og ulykkessituasjonen, medrekna både reell og opplevd risiko. Vegsektoren skil seg spesielt ut ved å vere dominert av transporten til privatpersonar. Bl.a. på grunn av dei

store skilnadene, varierer tilnærminga til nullvisjonen svært mykje mellom transportgreinene. Luftfarts- og banesektoren er i hovudsak strengt regulerte system med strenge og presise krav til transportørane og det totale nivået på tryggleiken i systemet, der tryggingsreglar i svært stor grad blir fastsett internasjonalt. Også til innanlands sjøtransport, medrekna riksvegferjer og Hurtigruta, blir det stilt strenge krav til det totale tryggleiksnivået. Vegsektoren sin karakter tilseier ei anna tilnærming i verkemiddelbruken. Nullvisjonen inneber sterkare fokus på ulykkene med dei alvorlegaste konsekvensane. Tryggleik i vegtrafikken baserer seg i stor grad på nasjonalt regelverk. Det er likevel ei utvikling i retning av meir internasjonale reglar, spesielt i EU.

Samferdselsdepartementet vil leggje større vekt på å utarbeide ein heilskapleg tryggleikspolitikk, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. I denne samanhengen vil overføring av kunnskap og erfaring mellom sektorane stå sentralt. Det vil bli utarbeidd felles rutinar for rapportering av ulykkesdata innanfor ein standardisert bruk av omgrep. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, står trafikktryggleiksarbeidet på tvers av sektorane sentralt.

Alle sektorane har ei felles utfordring i å førebyggje større ulykker. Det vil difor vere aktuelt å utvide Statens havarikommisjon for transport frå å gjelde sivil luftfart og jernbane til også å omfatte veg- og sjøtransport. Havarikommisjonen vil setje i gang undersøkingar av vegtrafikkulykker frå 01.09.2005.

Samferdselsdepartementet gav i oktober 2004 Statens havarikommisjon for transport i oppdrag å undersøkje korleis flytryggleiken blir ivareteken ved dei store omstillingane som skjer innan norsk luftfart. Rapporten frå Havarikommisjonen vart levert i august 2005. Departementet vil følgje opp rapporten.

Dei største utfordringane innan transporttryggleik er knytt til vegsektoren. Over tid har det vore ein klar nedgang i talet på drepne og alvorleg skadde. Regjeringa vil vidareføre den sterke satsinga på tiltak for å betre trafikktryggleiken, slik at den positive ulykkesutviklinga kan halde fram. Det vil bli sett fokus på dei mest alvorlege ulykkene; møteulykker, utforkøyringsulykker og fotgjengarulykker. Det er i den samanheng nødvendig med eit breitt spekter av tiltak innan utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet, opplæring, informasjon og kontroll av trafikk og køyretøy.

Samferdselsdepartementet vil nytte om lag 490 mill. kr til særskilde trafikktryggleikstiltak i 2006 innafor Statens vegvesen sitt ansvarsområde. Dette er tiltak som bygging av midtrekkverk, vegbelysning, kurve- og kryssutbetring, montering av rekkverk, betring av kryssingsalternativ for fotgjengarar og syklistar, fjerning av hindringar utanfor vegbana m.m.

Regjeringa har også ei ambisiøs satsing på tiltak for gåande og syklande. I perioden 2006–2009 er det planlagt å auke løyvinga til særskilte tiltak for gåande og syklande med vel 50 pst. i forhold til perioden 2002–2005. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikktryggleiksgevinstar. Gjennomføring av strakstiltak, på grunnlag av ein systematisk gjennomgang av dei mest ulykkesutsette vegstrekningane, vil bli gitt høg prioritet.

Samferdselsdepartementet meiner det er behov for ei raskare utbygging av det høgtrafikkerte vegnettet til fire felt, m.a. for å betre trafikktryggleiken. Dette er nærmare omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015. Utbygging av enkelte særskilte ulykkesbelasta strekningar er allereie forsert, slik som E6 gjennom Østfold. Utbygginga av E18 i Buskerud og Vestfold til fire felt blir vidareført.

Innanfor drift og vedlikehald blir trafikktryggleiksretta tiltak prioritert også i 2006. Av driftsoppgåver gjeld dette bl.a. vinterbrøyting, strøing, salting, skilting, oppmerking og drifting av tunnelar. Viktige vedlikehaldsoppgåver for trafikktryggleiken er legging av asfalt og å sikre at bruer, tunnelar, ferjekaier og tekniske anlegg/installasjonar skal fungere på kort og lang sikt. Når det gjeld asfaltlegging, så hadde alle riksvegar fått fast dekke i 2003. I tillegg blir spesielle og meir målretta tiltak for å betre trafikktryggleiken prioritert, som til dømes skiltfornying og strakstiltak etter trafikktryggleiksinspeksjon av vegstrekningar.

Regjeringa vektlegg også tiltak retta mot trafikantar og køyretøy. Innanfor desse områda vil Regjeringa i 2006 nytta om lag 800 mill. kr. Nivået på løyvinga til denne typen tiltak er dobla sidan 2001.

Ny føraropplæring vart sett i verk for alle klassar 01.01.2005. Det nye opplegget vil bli fullt ut gjennomført i 2006, ettersom 2005 har vore eit år med overgangsordningar mellom gamal og ny opplæring. Den nye føraropplæringa inneber blant anna nye læreplanar i alle førarkortklasser, samordna opplæring i dei ulike klassene, obligatorisk opplæring i alle førarkortklasser, og ei eiga førarkortklasse for tohjulsmoped.

Trafikkontrollar, medrekna automatisk trafikkontroll (ATK), og synleg politi på vegane er svært verknadsfulle tiltak. Bruken av ATK vil bli auka framover og reaksjonane overfor bilførarar som set liva til andre trafikantar på spel i trafikken, vil bli

skjerpa. Prikkbelastningsordninga som vart innført 01.01.2004, synast også å gi god effekt.

Verknader av planlagde tiltak i 2006 innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, er utrekna til om lag 40 færre drepne eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2005.

Uhellsstatistikken for farleg gods i transport på veg og jernbane, viser at det årleg er enkelte mindre uhell og hendingar der farleg gods er involvert. Uhellsbiletet er i grove trekk ganske likt frå år til år. Skadebiletet viser nokre materielle skadar i form av enkelte totalskadde køyretøy. Utforkøyring med tankkøyretøy medfører i gjennomsnitt utslepp av 40 000 liter bensin, diesel og fyringsolje pr. år. Dei største enkeltutsleppa har vore om lag 5000 liter pr. uhell. Slike utslepp medfører eit lokalt miljøproblem. Enkelte mindre personskadar hender, men svært sjeldan dødsulykker.

Det låge talet på ulykker er sannsynlegvis eit resultat av det langsiktige og målretta arbeidet Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) har utført i samarbeid med sentrale aktørar på området, og av den gode internkontrollen til oljeselskapa. I tillegg er det eit viktig vilkår at Statens vegvesen og politiet har ein tilstrekkeleg kontrollaktivitet ute på vegen, for å take vare på ein god standard på transportmaterialet.

Det er relativt lite sannsynleg at det vil skje ei stor ulykke med transport av farleg gods. Konsekvensen kan likevel bli stor ved visse typar hendingar. Uhell eller store utslepp av enkelte typar farleg gods i område med tett befolkning eller i sterkt trafikkerte tunnelar, kan få store konsekvensar.

Den offentlege beredskapen for uhell med farleg gods og kjemikal, er basert på innsats frå det kommunale brannvesenet. Dei fleste brannvesen har god kompetanse for innsats mot dei vanlegaste brannfarlege stoffa. Mange farlege stoff og kjemikal krev likevel ein spesiell type innsats og utstyr. Den kommunale beredskapen er organisert i 34 regionar, som er administrert gjennom interkommunale utval mot akutt forureining (IUA). Denne interkommunale beredskapen er dimensjonert for å handtere akutte kjemikalutslepp, som kan oppstå som følgje av normal verksemd i regionen, og som ikkje er dekt av privat beredskap. I dei fleste IUA er det eit vertsbrannvesen som har spesialkompetanse og utstyr for handtering av farleg gods- og kjemikaluhell.

Kystdirektoratet si beredskapsavdeling har ansvar for den statlege beredskapen mot akutt forureining. I tillegg er det etablert supplerande beredskapsordningar, der industrien inngår med kompetansen og ressursane sine. Den statlege beredskapen er først og fremst retta inn mot å kjempe mot større tilfelle av akutt forureining, som ikkje blir dekt av privat og/eller kommunal beredskap.

DSB har gjennomført to kartleggingar av transport med farleg gods i Noreg, med fokus på landtransport av farleg gods. Desse kartleggingane gir verdifull informasjon om kva for farlege stoff som er viktige i dei ulike geografiske områda av landet. Kartleggingane gir også verdifull informasjon om geografiske område og knutepunkt, der eit uhell med farleg gods kan få store konsekvensar for samfunnet. Avdekking av særskilte sårbare stader vil mellom anna kunne medføre at det kan bli aktuelt å gjennomføre ei styring av transport med farleg gods på visse vegstrekningar for å redusere risiko.

Norges forskningsråd har starta prosjektet «Risiko, risikostyring og rammevilkår i samband med transport av farleg gods» under forskingsprogrammet RISIT (Risiko og tryggleik i transportsektoren). Dette prosjektet vil utvikle risikostyringsverktøy for transportbrukarar og styresmakter, slik at det m.a. vil vere mogleg å samanlikne risiko for transport av farleg gods med ulike transportformer. I prosjektet vil ein nyttiggjere seg av talmateriale frå kartlegginga av farleg gods som DSB har utført. I tillegg vil det bli gjennomført ei kartlegging av farleg gods i klasse 3 (brannfarleg væske) som ikkje inngikk i den siste kartlegginga til DSB.

Samferdselsdepartementet har sett i gang eit arbeid med å gjennomføre ein sektorovergripande risiko- og sårbarheitsanalyse (SAMROS). SAMROS vil primært fokusere på hendingar som kan medføre store konsekvensar for samfunnet, der både fleire transportgreiner og andre samfunnssektorar er involverte. Dette kan vere hendingar med konsekvensar for rikets tryggleik, vitale nasjonale interesser og andre viktige samfunnsfunksjonar. Problemstillingar knytt til transport av farleg gods vil stå sentralt i arbeidet med SAMROS.

3.7 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

Generelt

Regjeringa legg i arbeidet sitt med samfunnstryggleik og beredskap vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk. Samferdselssektoren er i så måte ein samfunnssektor der ulykker og hendingar kan føre til omfattande samfunnsmessige konsekvensar mellom anna innan person- og godstransport, samt innan elektronisk kommunikasjon, under dette internett, betalingsformidling m.m. Samferdselsdepartementet vil i arbeidet med samferdselsbered-

skap leggje større vekt på ulykker og hendingar i fredstid som kan føre til store samfunnsmessige konsekvensar, og der fleire samferdselsgreiner og andre samfunnssektorar er omfatta. Dette kan også være hendingar med konsekvensar for rikets tryggleik, vitale nasjonale interesser og andre viktige samfunnsområde, eller som kan medføre omfattande tap av liv og helse.

Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at Totalforsvaret og det sivile samfunn sine behov for transport og kommunikasjon under fredskriser, beredskap og krig i størst mogleg grad vert dekka. Samferdselsdepartementet vil difor føre vidare arbeidet med å sikre at ein har eit robust transportnett innan bane, veg, luft og tele. Det vil også bli lagt vekt på at samferdselssektoren har den nødvendige kriseberedskapen til å handtere og eventuelt redusere omfanget av ein krisesituasjon slik at konsekvensane for samfunnet vert minska.

Kap. 1360 Samferdselsberedskap blir foreslått lagt ned frå 2006, og tildelingane av løyvingar til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren blir i størst mogleg grad integrerte i etatane sine ordinære budsjett. Det ventast at tryggleik på denne måten blir behandla i eit meir heilskapleg perspektiv i den enkelte sektor. Løysinga er og i samsvar med Samferdselsdepartementet sitt prinsipp om mål- og rammestyring, og gir ein felles styringsdialog overfor etatane. Det blir i tillegg sett av midlar over Samferdselsdepartementet sitt eige budsjett til m.a. øvingar innan luftfart, post og hamner, til den nye transportberedskapsordninga, samt til utgreiingar, analysar, planverk, samøvingar m.m., for å take vare på den overordna beredskapen på tvers av samferdselsgreinene.

Terrorisme og internasjonal kriminalitet

Terroranslaga i London 07.07.2005 og Madrid 11.03.2004 har tydeleggjort at samferdselssektoren er stilt overfor nye utfordringar og eit nytt trusselbilete. Terrorisme krev andre former for sikring og kriseberedskap enn det samferdselssektoren tradisjonelt har hatt kompetanse til å vurdere innan generell transporttryggleik. Det kan f.eks. gjelde sikring av infrastruktur og objekt mot terroranslag eller organisert kriminalitet.

Samferdselssektoren må heile tida gjere avvegingar med omsyn til overvaking og kontroll, eit verkjemiddel som m.a. omfattar personvernet, og som kan gjere terminalar med stor gjennomgangstrafikk av reisande og gods mindre effektive og tilgjengelege. Det er vidare ei utfordring for samferdselssektoren å følgje den aukande internasjonaliseringa med krav om internasjonale løysingar kontra nasjonal kontroll og autonomi.

Innan luftfarten har det som følgje av det nye trusselbiletet kome ei rekkje internasjonale forordningar m.a. for å førebyggje anslag mot tryggleiken i luftfarten, med full tryggleikskontroll av passasjerar, bagasje, frakt, post og tilsette, fysisk sikring av lufthamnene og systematisk opplæring og godkjenning av personell. Det har også vore eit sterkare internasjonalt fokus på tryggleik i intermodal transport og godstransport generelt, veg og bane, som følgjer av krava for luftfart, skip og hamner.

Samferdselsdepartementet vil følgje opp eventuelle nye internasjonale forordningar innan det terrorførebyggjande arbeidet for å sikre nasjonale effektive løysingar og heilskaplege tiltak. I så måte er det viktig å sjå tiltak i kampen mot terror i samanheng med andre ordningar for førebygging av ulykker, når beredskapsordningar og –tiltak skal etablerast.

Naturkatastrofar og handtering av ulykker

Ulykker med konsekvensar for samfunnet kan også følgje av øydeleggingar som følgje av naturgitte fenomen, som f. eks. flaum og storm. Orkanen «Katrina» førte med seg store konsekvensar for infrastrukturen i delar av USA i september 2005. Orkanen «Gudrun» førte 08. og 09.01.2005 til store øydeleggingar i Austersjøregionen og spesielt i Sør-Sverige, med brot i telenettet, jernbanelinjene og på vegnettet. Ein liknande situasjon hadde Noreg i 1992 med store skadar m.a. i Sogn og Fjordane og Trøndelag. Forsking tyder på at framtidige endringar i klimaet kan stille nye krav til kriseberedskapen innan transportsystemet og elektronisk kommunikasjon og kor robuste desse områda er. Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier er tiltak som regelmessig må vurderast og tilpassast nye utfordringar slik at dei samfunnsmessige konsekvensane av naturkatastrofar blir minst moglege.

Samferdselsdepartementet vil difor føre vidare arbeidet med å sikre at ein har eit robust transportnett innan bane, veg, luft og tele.

Ved større transportulykker er det viktig at pårørande, presse og publikum generelt, kan få informasjon om situasjonen og om korleis styresmaktene planlegg å følgje opp skadde og pårørande. Politiet, kommunale rednings- og helsestyresmakter har ved ei transportulukke ansvaret for å informere og følgje opp skadde og pårørande og publikum generelt. Samferdselsetatane, -verksemdene og transportoperatørane i landet bør ha planverk for handtering av ulukker der eigne fartøy,

køyretøy og rullande materiell, i tillegg til eigne tilsette og/eller reisande er involvert.

Svikt i transportsystem og elektroniske kommunikasjonsnett og –tenester kan og ha bakgrunn i tekniske feil eller menneskeleg svikt. Det er i så måte også viktig å ha fokus på menneska som skal vareta tryggleiksoppgåvene i det daglege. Menneskeleg svikt, dårleg organisering og vedlikehald av teknisk kompetanse og evne til å handtere krisesituasjonar kan utgjere ein trussel for arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap. Samferdselsetatane, -verksemdene og operatørar og tilbydarar innan transport og elektronisk kommunikasjon bør sikre at dei tilsette har nødvendig opplæring og kompetanse innan krisehandtering og beredskap.

Stimulere til auka samarbeid

Samferdselsdepartementet vil stimulere til auka samarbeid mellom samferdselsetatane og -verksemdene, samt med politi, redningsteneste og forsvar, som er viktige medspelarar ved ei krisehending. Det er behov for samtrening med politi, redningsteneste, tryggingsteneste og etterretning for å handtere og avgrense effekten av f.eks. eit terroranslag innan dei ulike samferdselsgreinene, tele, luft, veg og bane. Det er også ønskjeleg å vidareutvikle planverk og system for kriseberedskap på tvers av transportgreinene og telesektoren. Dette for å sikre ei meir effektiv handtering av store, komplekse krisesituasjonar, samt å betre kompetanseoverføringa samferdselsgreinene i mellom. Det er også eit siktemål å betre samanhengen mellom beredskap for ulykker og større kriser i fred, og eventuelle tryggingspolitiske kriser og krig.

Samferdselsetatane og -verksemdene bør i samarbeid med Forsvaret vurdere behovet for eventuelle felles øvingar. Samferdselsetatane og –verksemdene bør også vurdere om Forsvaret har infrastruktur eller ressursar samferdselssektoren kan ha nytte av ved større regionale eller nasjonale kriser, slik det til dømes er gjort innan telesektoren og bruk av Forsvarets digitale nett ved sivile kriser.

Oppbygging av ein heilskapleg strategi

Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerleg for å betre grunnlaget for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet vil gjennom ulike forskingsprosjekt, utgreiingar, risiko- og sårbarheitsanalysar, krisehandteringsøvingar, o.a. vidareutvikle:

- ein heilskapleg strategi for samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren for betre å utnytte sektoren sin samla kompetanse og ressursar
- samferdselssektoren si evne til å handtere større påkjenningar, og redusere eventuelle skadeverknader av ei hending
- beredskapsordningane slik at desse er tilpassa det nye trusselbiletet og sårbarheita i samferdselssektoren.
- ein strategi for sikring av samfunnskritisk infrastruktur, funksjonar og objekt
- ein langsiktig nasjonal forskingskompetanse på samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselsområdet på tvers av samferdselsgreinene

Samferdselsdepartementet starta i 2005 opp eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse innan samferdselssektoren. Prosjektet vil bli ferdigstilt i 2006. Departementet ønskjer med analysen å få innsikt i det nasjonale risiko- og sårbarheitsbiletet og å etablere eit betre grunnlag for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i departementet, etatane, verksemdene og hos operatørane, medrekna oppfølging av samfunnskritisk infrastruktur og objekt. Det vil i 2006 bli utarbeidd ein tiltaksstrategi for samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren, med m.a. tiltak for å sikre nasjonalt viktig kritisk infrastruktur.

Samferdselsdepartementet vil i 2006 leggje større vekt på samøvingar innan samferdselssektoren, der mellom anna samanbrot i transportsystem, bortfall av styringsfunksjonar og sentrale transportfunksjonar kan bli øvde samstundes, på tvers av samferdselsgreinene og styresmaktsnivå. Departementet, med underliggjande etatar og verksemder etter behov, vil i tillegg delta i nasjonale øvingar i regi av mellom andre Justis- og politidepartementet. Det er lagt opp til årlege øvingar i etatane og verksemdene.

Samferdselsdepartementet fastsette 14.06.2005 forskrift for sivil transportberedskap. Forskrifta trådde i kraft 01.07.2005. Forskrifta erstatta forskrift av 8. juni 1979 om planlegging, organisering og utøving av den sivile vegtransport- og kysttransportberedskap, som vart oppheva 01.07.2005. Den nasjonale sivile transportberedskapen er oppretta med sikte på ekstraordinære kriseforhold i fredstid eller i tilfelle krig og situasjonar der styresmaktene set i verk særlege beredskapstiltak.

Samferdselsdepartementet har etablert og leier eit rådgivande forum for sivil transportberedskap

med det formål å støtte departementet i transportfaglege spørsmål, samt å sikre nødvendig samordning på tvers av transportsektorane.

3.8 Kjøp av samferdselstenester

Statleg kjøp av samferdselstenester blir i dei fleste tilfelle nytta for å yte eit tenestetilbod som ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt, men som det av samfunnsomsyn er ønskjeleg å opprethalde. Målet er at det skal vere eit godt tilbod av samferdselstenester i heile landet. Kva som til ei kvar tid er eit tilfredsstillande tilbod, må ein vurdere jamleg i forhold til bruk og kostnader ved dei ulike transporttilboda.

Statleg kjøp av tenester er også grunngitt i behovet for å opprethalde eit transporttilbod av reint trafikale grunnar og/eller miljøomsyn. Det siste gjeld særleg for det omfattande statlege kjøpet av nærtrafikktenester med tog i dei største byområda. Riksvegferjene blir sett på som ein integrert del av det statlege vegnettet, og det blir difor gitt tilskot til drifta. Formålet med løyvinga til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga mellom Bergen og Kirkenes, er å gi dei som bur langs kyststrekninga eit tilfredsstillande transporttilbod gjennom daglege og heilårlege seglingar.

Kjøp av samferdselstenester inneber at det blir etablert eit meir forretningsmessig forhold mellom staten som kjøpar og den enkelte tenesteleverandør. Føremålet med konkurranseutsetjing er å oppnå større effektivitet og kvalitativt betre tenester. Det offentlege skal framleis ha ansvaret for at tenestene blir utførde, og at dette skjer etter fastsette kvalitetskrav.

Ordningane som Samferdselsdepartementet har for statleg kjøp av tenester er av forholdsvis ulik karakter. Dels er det snakk om konkurranse i form av tilbod, dels kostnadsmodellar og dels tilskotsavtaler basert på forhandlingar.

Under ansvarsområdet til Samferdselsdepartementet er det etablert ordningar for statlege kjøp av bedriftsøkonomisk ulønsame flyruter (kap. 1310), lufthamntenester på dei regionale flyplassane (kap. 1311), persontransporttenester med tog (kap. 1351) og posttenester (kap. 1370). Via Statens vegvesen kjøper staten også tenester i riksvegferjedrifta (kap. 1320, post 72) frå ulike ferjeselskap. Meir indirekte kjøper staten sjøtransporttenester på strekninga mellom Bergen og Kirkenes ved eit årleg tilskot (kap. 1330, post 70).

Løyvingar til statleg kjøp av samferdselstenester

(i 1000 kr)

Kap	Post	Nemning	Rekneskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innanlandske flyruter	414 634	444 000	480 600	8,2
1311		Tilskot til regionale flyplassar				
	70	Tilskot til Avinors regionale flyplassar[1]	264 000	40 000	0	-100,0
1320		Statens vegvesen				
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	1 172 829	1 182 000	1 327 000	12,3
1330		Særskilte transporttiltak				
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes	195 848	222 500	249 500	12,1
1351		Persontransport med tog				
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 436 000	1 502 000	1 577 000	5,0
1370		Posttenester				
	70	Kjøp av posttenester	316 000	326 000	0	-100,0
		Sum kjøp av tenester	3 799 311	3 716 500	3 634 100	-2,2

[1] I 2005 vart det innført meirverdiavgift på infrastruktur innan luftfarten. Løyvinga på kap. 1311, post 70 vart dermed redusert med 250 mill. kr frå 2004 til 2005.

I statsbudsjettet for 2006 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 3,6 mrd. kr, ein nedgang på om lag 80 mill. kr eller 2,2 pst. frå saldert budsjett 2005. Dette i hovudsak fordi det ikkje er naudsynt med løyving til kjøp av posttenester frå Posten Noreg AS i 2006.

Om lag 43 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2006, går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog. Ordninga med statleg kjøp av persontransport med tog har over fleire år auka langt utover vanleg prisstigning. Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, har også auka kraftig over fleire år og aukar også frå 2005 til 2006, i hovudsak som følgje av høg oljepris.

Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen-Kirkenes aukar med 12,1 pst. frå saldert budsjett 2005. I 2005 vart det inngått ein ny avtale med rederia OVDS og TFDS for 2005–2012, etter at interesserte innanfor EØS-området var inviterte til å gi tilbod på trafikkering av kyststrekninga. Profilen i avtalen gjer at årlege tilskot aukar dei første åra, men har ein fallande profil mot slutten av avtaleperioden, noko som reflekterer krav til effektivisering.

Det er ikkje foreslått løyving/tilskot til Avinor sine regionale flyplassar i 2006, m.a. på grunn av forbetra økonomi i selskapet.

Ordninga med statleg kjøp av posttenester er sett til null i 2006. Årsaka til nedgangen er at einerettsoverskotet til Posten Noreg for 2006 er vurdert til å dekkje kostnadene ved dei bedriftsøkonomisk ulønsame posttenestene, basert på dei elementa som har inngått i ordninga med statleg kjøp av posttenester dei siste åra.

Dei ulike kjøpsordningane er nærmare omtalt under dei respektive programkategoriane og kapitla i del II i proposisjonen.

3.9 Bruk av konkurranse i samferdselssektoren

Regjeringa tek i bruk konkurranse som verkemiddel for å få meir igjen for ressursane som blir brukte. Eit utgangspunkt for Regjeringa er at konkurranse stimulerer produsentar og tilbydarar av transport- og kommunikasjonstenester til å drive effektivt, og kjem brukarane til gode ved lågare prisar og betre tilbod. Når marknaden ikkje gir resultat som er ønskjeleg for samfunnet, har offentlege styresmakter eit ansvar for å formidle transporttenester frå produsentar til brukarar, slik at det skjer ved statleg kjøp av transporttenester.

Bruk av konkurranse om tildeling av statlege løyvingar tyder ikkje at det offentlege fråskriv seg ansvaret for at tenesta blir utført. Tvert imot kan det i praksis tyde at det offentlege blir klarare i sine kvalifikasjonskrav til korleis tenesta blir utført, og får meir ut av den samla ressursbruken. Erfaringane viser at dette samla sett gir betre bruk av offentlege ressursar, lågare prisar og eit betre transporttilbod.

Dei store endringane i telemarknaden dei siste åra har dels sin årsak i at det i denne perioden har skjedd ei omlegging av politikken både nasjonalt og internasjonalt, der målet nettopp har vore å opne den tidlegare monopoliserte telemarknaden for konkurranse. I tillegg til at denne utviklinga har ført til betre utnytting av eksisterande infrastruktur og nye og meir avanserte teletenester, har nye bruksområde for telekommunikasjon også kome til.

Denne marknadsutviklinga kjem spesielt til syne på området for mobilkommunikasjon. Samstundes som forbrukarane, indirekte gjennom tilgangsreguleringa, har fått fleire tilbydarar enn Telenor og NetCom å velje mellom for tilbod om mobilkommunikasjon, har bruken av mobile teletenester i Noreg auka medan prisane har falle.

I denne samanhengen kan det også visast til breibandsmarknaden, som er ein forholdsvis ny marknad. Større bedrifter, kommunar og institusjonar har lenge hatt liner for overføring av høghastigheitskommunikasjon, men det er først i dei siste seks-sju åra at breibandsløysingar har blitt tilgjengelege for fleire brukargrupper. Det er no svært mange som tilbyr breiband i Noreg, noko som gir stor konkurranse i denne marknaden.

For å sikre brukarane i heile landet gode, rimelege og framtidsretta tenester, er det ei jamleg oppgåve å leggje til rette for vidare utvikling av konkurranse i marknaden for elektronisk kommunikasjon. Det vil bli ei prioritert oppgåve for Samferdselsdepartementet i 2006 å følgje opp gjennomførte marknadsanalysar, og med grunnlag i desse fatte vedtak om verkemiddelbruk som er egna til å fremje konkurranse.

Auka konkurranse og avvikling av resterande einerett for Posten Norge, vil vere med på å gi publikum og næringsliv eit større og betre tilbod av posttenester til lågare pris. For å sikre eit godt og likeverdig tenestetilbod over heile landet, vil det framleis bli stilt strenge krav til tenestetilbod, at tilbodet er tilgjengeleg og framsendingstid, m.a. i form av framleis postombering seks dagar i veka og einingsporto.

Innanfor luftfarten er det etablert fri konkurranse. Regjeringa har ført ein aktiv konkurransepolitikk som medverkar til at konkurransen blir mest mogleg reell. Flypassasjeravgifta er fjerna. Opphøyr av ordninga med bonuspoeng på flyreiser innanlands har gjort det lettare for nye aktørar å

kome inn på den norske marknaden. Totalt sett har dette gitt lågare prisar og eit betre flytilbod, og dermed vesentlege gevinstar både for næringslivet og for folk flest. Lågare flyprisar er viktig for distrikta og spesielt for Nord-Noreg.

Det er etablert konkurranse om produksjonsoppgåvene i Statens vegvesen. I tillegg har det skjedd ei omstilling og effektivisering av Statens vegvesen. Effektiviseringsarbeidet vil halde fram. Hovudmålsettinga er at arbeidsoppgåvene i etaten blir utførte med riktig kvalitet og med mindre ressursar i ein meir desentralisert organisasjon. Konkurranseutsetting av drifts- og vedlikehaldskontraktar er til no gjennomført i tråd med den framdriftsplanen som er skissert tidlegare. Det vil seie at den siste fjerdedelen av drifts- og vedlikehaldskontraktane (funksjonskontraktane) blir konkurranseutsett 01.09.06. Alle andre oppgåver innan utbygging, drift og vedlikehald er konkurranseutsette. Når all konkurranseutsetjing er sett i verk og omorganiseringa av Statens vegvesen er fullført, vil det gi ei årleg innsparing på om lag 850 mill. kr, som kan nyttast til fleire og betre vegar.

M.a. ut frå den store auken i tilskot til ferjedrifta dei seinare åra, er det svært viktig med effektivisering på dette området. Konkurranseutsetting er eit viktig verkemiddel for å oppnå auka effektivisering. Statens vegvesen tek sikte på full konkurranseutsetting av ferjedrifta innan utgangen av 2009. I 2005 vil om lag 15 ferjesamband bli konkurranseutsette. Samferdselsdepartementet tek sikte på å lyse ut ytterligare 15–20 ferjesamband på konkurranse i 2006. Like mange samband vil årleg lysast ut i perioden 2007 til 2009 for å oppnå målet om full konkurranseutsetting i løpet av 2009.

Regjeringa vedtok i samband med statsbudsjettet for 2005 å konkurranseutsetje produksjonsverksemda til Jernbaneverket. Formålet med konkurranseutsettinga er at staten skal få meir igjen for dei midlar som blir løyvde til jernbaneinfrastruktur. I samband med konkurranseutsettinga, vart BaneService AS etablert 01.01.2005. Jernbaneverket har gjennomført ein omfattande omstillingsprosess i 2005. Omstillingsarbeidet i Jernbaneverket vil halde fram dei neste åra samstundes som tryggleiken blir ivareteken. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle større produksjonsretta vedlikehaldsprosjekt blir konkurranseutsette i 2006.

I dag kjøper staten persontransport med tog direkte frå NSB AS. For å medverke til eit meir effektivt og kvalitativt betre jernbanetilbod, legg Regjeringa opp til gradvis å konkurranseutsetje persontrafikken som inngår i avtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av persontrafikktenester med tog.

I 2004 og 2005 har Samferdselsdepartementet lagt ned eit omfattande arbeid med konkurranseutsetting av persontransport på jernbanen. NSB Anbud AS vann tilbodskonkurransen om einerett til å drive persontransport på Gjøvikbanen for ein periode på 10 år. Dette har gitt eit tilbod med meir enn 30 pst. betre kapasitet til over 10 pst. lågare kostnad. Gjøvikbanen vil no få høgare frekvens og betre tilrettelegging enn tidlegare. Planlagt trafikkstart er i juni 2006.

3.10 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur

Alternativ finansiering er fram til no i hovudsak nytta i vegsektoren. Den vesentlege delen av alternativ finansiering i vegsektoren er bompengar. Dette er dels enkeltståande bompengeprosjekt, dels bomringar og dels strekningsvise bompengepakkar.

I tillegg kjem enkelte tilskot og forskot frå lokale styresmakter og næringsliv. Den første ordninga med lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø vart avslutta 31.12.2003, og ei ny ordning vart vidareført frå 01.08.2004.

For 2005 er det føresett at om lag 3,4 mrd. kr vil bli stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. For 2006 er bidraget også venta å bli om lag 3,4 mrd. kr. Til samanlikning utgjer forslaget til ordinære statlege midlar til veginvesteringar om lag 5,8 mrd. kr (inkl. mva.). Samla løyving til Statens vegvesen for 2006 er i underkant av 12,7 mrd. kr (reelt 13,4 mrd. kr, då om lag 700 mill. kr i mva. er budsjettert over Finansdepartementet sitt kap. 1633 Nettoordning statleg betalt meirverdiavgift).

Samferdselsdepartementet viser til at det på lokalt nivå blir arbeidd med ei rekkje prosjekt der bompengar er ein del av opplegget for finansieringa. Departementet legg vekt på at prosjekta blir handsama etter gjeldande retningsliner for bompengeinnkrevjing, jf. omtale i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Kostnadene for innkrevjing av bompengar har dei siste åra vore om lag 10 pst. av bompengeinntektene. Utvikling av ny og meir effektiv teknologi for innkrevjing av bompengar vil gi ein reduksjon i kostnadene.

Det er gjennom handsaminga av St.meld. 46 (1999–2000) lagt opp til at det skal gjennomførast tre prøveprosjekt for OPS (Offentleg Privat Samarbeid). I den modellen som er valt for alle tre prosjekta, vil private selskap finansiere utbygginga med lån og eigenkapital, og stå for påfølgjande drift og vedlikehald av anlegget for ein avtala, men tidsavgrensa periode. I motsetnad til ordinære bompengeprosjekt, er hovudgrunngjevinga for å velje

OPS ikkje alternativ finansiering, men å sjå om det kan hentast ut gevinstar i form av meir effektiv utbygging og framtidig drift og vedlikehald av anlegget.

OPS-selskapet vil få ei årleg godtgjersle frå det tidspunktet vegen er opna for trafikk. Både for E39 Klett-Bårdshaug og E18 Grimstad-Kristiansand vil godtgjersla bli dekt delvis gjennom bompengeinntekter og delvis gjennom statlege løyvingar. For prosjektet E39 Lyngdal-Flekkefjord vil godtgjersla bli dekt av statlege løyvingar. Strekninga Øysand-Thamshamn på prosjektet E39 Klett-Bårdshaug vart opna i juni i år, etter ein byggeperiode på knapt 2 ½ år. Jf. omtale av prosjekta under kap. 1320, post 29, og i «Nærmere om investeringsbudsjettet».

Det er i St.meld. nr. 24 (2003–2004) gitt ein omtale av erfaringane med OPS så langt. Samferdselsdepartementet opplyser i meldinga at dei tre prøveprosjekta vil kunne gje eit godt grunnlag for å trekkje konklusjonar om vidareføring av bruk av modellen også på andre prosjekt. Som vist til i St.meld. nr. 24 (2003–2004) kan fordelar ved bruk av OPS m.a. vere meir optimaliserte driftskostnader, stordriftsfordelar, tidlegare gjennomføring av prosjekta og risikooverføring. Dette må vegast opp mot m.a. noko høgare finanskostnader, auka framtidige budsjettbindingar og meir kompliserte kontraktar.

Departementet vil kome med ei samla vurdering av erfaringane når det er inngått kontrakt på det siste av prøveprosjekta. Dette vil skje i 2006. Då vil også det første prøveprosjektet ha vore i drift ein periode.

3.11 Styring av store investeringsprosjekt

Finansdepartementet underteikna 10.06.2005 ein ny rammeavtale for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Kvalitetssikringa vil bli utført av ein ekstern nøytral part (firma som utfører kvalitetssikringa, dvs. kvalitetssikrar). Ordninga vil bestå av to ulike delar, KS1 og KS2. Nærare omtale av ordninga er gitt i Gul bok for 2005 og i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2005–2006), under kap. 1630.

KS1 vil omfatte ei kvalitetssikring før forprosjekteringa av eit prosjekt startar. Formålet vil vere å sikre eit tilfredsstillande beslutningsunderlag for val av eit alternativ som grunnlag for forprosjekteringa. KS1 vil inntil vidare ikkje bli teken i bruk i samferdselssektoren. Årsaka er at KS1 i sektoren er uavklart på fleire viktige punkt. Ikkje minst gjeld det innfasing av KS1 i høve til planprosessar i samsvar med plan- og bygningslova og innfasing av ordninga i forhold prosessar knytt til Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre eit utgreiingsarbeid i samråd med involverte departement og etatar for å avklare gjenståande problemstillingar.

KS2 vil omfatte ei kvalitetssikring av kostnader og uvisse for eit prosjekt. Samferdselsdepartementet vil ved behov utvide KS2 med ei vurdering av trafikkgrunnlag og finansieringsopplegg, spesielt vil det vere tilfelle for bompengeprosjekt og prosjekt der finansieringsopplegget omfattar alternativ bruk av ferjetilskot. Formålet med KS2 vil vere å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, i første rekkje ved å sikre at målsetjinga er tilstrekkeleg avklart og ved å leggje til rette for prosjektgjennomføring innanfor eit realistisk budsjett. Eit viktig steg vil vere å utføre ein uavhengig analyse av uvissa ved prosjektet. Analysen vil vise den samla kostnaden ved prosjektet, der uvissa er definert og klart synleggjort. KS2 vil bli teken i bruk for aktuelle prosjekt i samferdselssektoren i full skala utan utsetjingar. KS2 er i all hovudsak ei vidareføring av den ordninga som har vore i bruk i ein del år.

Kostnader og uvisse for nye prosjekt med styringsramme over 500 mill. kr som vert fremja i denne proposisjonen, har blitt eksternt kvalitetssikra i samsvar med hovudtrekk i den tidlegare rammeavtalen. Nye prosjekt med kostnader over 500 mill. kr som vert omtalt i denne proposisjonen og som ikkje har blitt eksternt kvalitetssikra, vil bli kvalitetssikra i samsvar med KS2 før Stortinget vert invitert til å gi endeleg løyve til anleggsstart.

I framlegget blir prosjekt som har vore eksternt kvalitetssikra, omtalt med ei styringsramme og ei kostnadsramme. Styringsramma omfattar den kostnaden som Samferdselsdepartementet legg til grunn at etaten skal ha som mål å realisere prosjektet innanfor, dvs. den ramma som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgåva. For dei fleste prosjekta som vert kvalitetssikra, vil styringsramma vere slik at det er 50 pst. sannsynleg at ramma ikkje blir overskriden. Styringsramma vil bli vurdert etter tilråding frå etaten og vedkommande kvalitetssikrar. Fordeling av styringsramma på det enkelte budsjettår vil bli dimensjonert ut frå målet om effektiv prosjektgjennomføring med optimal byggetid. Kostnadsramma omfattar styringsramma med tillegg av avsetjing for uvisse. Kostnadsramma har lågare risiko for overskriding enn styringsramma. Kostnadsauke ut over kostnadsramma krev at det vert fremma nytt forslag til kostnadsramme ovanfor Stortinget.

Jernbanesektoren har ein relativt liten prosjektportefølje på investeringssida. På denne bakgrun-

nen er det for jernbaneprosjekt lagt inn avsetjing for uvisse på prosjektnivå.

Vegsektoren har ein langt større porteføljе, og det er her ikkje lagt inn avsetjing for uvisse på denne måten. Dette har samanheng med at eksponeringa for usystematisk uvisse for heile porteføljen er mindre enn summen av uvissa for enkeltprosjekta. Innanfor vegsektoren vil i tillegg regulering av oppstartstidspunkt for nye prosjekt og/eller mellombelse omdisponeringar mellom prosjekt og fylke vere dei mest aktuelle verkemidla, dersom det skulle bli behov for å tilføre kvalitetssikra prosjekt midlar utover den periodiserte styringsramma. Det er ein klar føresetnad frå departementet si side at mellombelse stopp eller urasjonell framdrift i eksisterande prosjekt ikkje skal vere verkemiddel i denne samanhengen.

Det vil i samråd med Finansdepartementet bli arbeidd med å utvikle ein betre metodikk for handtering av uvisse i eit porteføljeperspektiv.

Eit anna viktig område i samband med utarbeiding av mest mogleg korrekte kostnadsoverslag er å gjennomføre ei etterprøving av store investeringar innanfor samferdsel. Dette omfattar å undersøkje om dei faktiske verknadene av prosjektet er i samsvar med planane. Frå 2006 blir det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel. Ordninga omfattar etterprøving av dei føresetnadene som blir lagt til grunn for prosjekt over 200 mill. kr fem år etter at dei er opna for trafikk. Samfunnsøkonomiske analysar vil stå sentralt.

Statens vegvesen vil etterprøve fem utvalte prosjekt årleg og for Jernbaneverket vil alle prosjekt over 200 mill. kr som er starta bli etterprøvd. Det er i utgangspunktet Vegdirektoratet som skal fastsetje dei prosjekta som skal etterprøvast innanfor Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legg vekt på at den nye ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige prosjekt innanfor samferdsel.

3.12 Hurtigrutemuseet

I St.prp. nr. 1(2004–2005) for Samferdselsdepartementet vart det gjort greie for dei økonomiske konsekvensane av å gjere Hurtigrutemuseet til eit museum under Samferdselsdepartementet. M.a. vart dei statlege investeringsutgiftene vurdert til å bli om lag 80–95 mill. kr i prisnivå pr. 15.05.2004. I tillegg vart det anslått eit årleg behov for driftstilskot på 6 mill. kr.

M.a. på bakgrunn av kostnadene forbundne med prosjektet, og føresetnaden for det statlege tilskotet til å setje skipet på land (inkludert at vidare drift og investering i museet skulle finansierast lokalt), vart det lagt til grunn at Hurtigrutemuseet ikkje bør bli gjort til eit nasjonalt museum under Samferdselsdepartementet. Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 (2004–2005), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005), tok fleirtalet i Stortinget sin Samferdselskomite dette til etterretning. Same fleirtal bad samtidig Nordland fylkeskommune om å setje ned eit utval samansett av representantar frå Kulturdepartementet, Samferdselsdepartementet, Stiftelsen Hurtigrutemuseet gamle Finnmarken og Hadsel kommune for å finne kvar og korleis hurtigruta si historie og «Gamle Finnmarken» kunne takast vare på. Nordland fylkeskommune vart orientert om tilrådinga frå fleirtalet i Samferdselskomiteen i desember 2004.

I høve behandlinga av budsjettet for 2005, vart det også løyvd 5 mill. kr til å stoppe vidare forfall på «Gamle Finnmarken». Basert på planar utarbeidd av Stiftelsen Norsk hurtigrutemuseum, er det foreløpig stilt til 4 mill. kr til disposisjon til dette arbeidet. M.a. er det lagt opp til å byggje eit midlertidig tak over «Gamle Finnmarken» for å verne skipet. Dette vil på ein heilt annan måte enn i dag verne skipet mot inntrenging av vatn o.a., og dermed mot vidare forfall. Resterande del av tilskot vil etter planen bli utbetalt når statusrapport for stiftelsen sitt arbeid er lagt fram.

I høve behandlinga av St.prp. nr. 65 (2004–2005), bad eit fleirtal i Stortinget sin Finanskomité, med unntak av medlemmane frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre, om at Regjeringa i tråd med intensjonane i Dok.nr.8:121 (2002–2003), medverkar til at utgreiinga frå Nordland fylkeskommune blir ferdigstilt så snart som mogleg, slik at Stortinget kan behandle ho i samband med statsbudsjettet for 2006.

I høve utvalsarbeidet presenterte Nordland fylkeskommune eit utkast til rapport som innebar at Hurtigrutemuseet i all hovudsak skal finansierast over Samferdselsdepartementet sitt budsjett. I rapporten blir det også tilrådd at ansvar for depot og vitskapleg museumsfagleg kompetanse for hurtigruta si historie skal overførast til Museum Nord. Det er opplyst at dette vil medføre behov for auka tilskot frå Kultur- og kyrkjedepartementet til Museum Nord. Tilrådingane i rapporten vil med andre ord ha konsekvensar både for Samferdselsdepartementet og Kultur- og kyrkjedepartementet sine budsjett.

I rapporten er det ikkje gitt ei samla utgreiing for økonomiske og administrative konsekvensar av tilrådingane, inkludert korleis utgiftene evt. vil fordele seg mellom dei to departementa. Vidare blir i liten eller ingen grad alternative finansieringsmodellar drøfta, inkludert modellar som inneber full eller delvis lokal/regional finansiering.

Samferdselsdepartementet viser m.a. til dei modellane som gjeld for kostnadsdeling i høve nasjonale kulturbygg, der ei vesentleg grad av lokal yting er ein føresetnad. M.a. på bakgrunn av dette og den tida som var til disposisjon for å gjennomføre utvalsarbeidet, under føresetnad av at Stortinget skulle kunne behandle saka i høve statsbudsjettet 2006, kunne representantane i utvalet frå verken Kultur- og kyrkjedepartementet eller Samferdselsdepartementet stille seg bak dette utkastet til rapport.

Samferdselsdepartementet vil dessutan påpeike at ein ikkje kan sjå spørsmålet om å gjere Hurtigrutemuseet til eit museum under Samferdselsdepartementet sitt ansvarsområde uavhengig av kostnadene for staten. Som nemnt ovanfor er det anslått eit investeringsbehov i størrelsesorden 80–95 mill. kr, og eit årleg behov for driftstilskot på om lag 6 mill. kr. Utgifter i denne størrelsesorden kan ikkje bli prioritert over Samferdselsdepartementet sitt budsjett utan at det går ut over andre prioriterte samferdselsprosjekt og -oppgåver. I tillegg kjem dei utgiftene som ev. får verknad for Kultur- og kyrkjedepartementet sitt budsjett. Det er heller ikkje ønskjeleg at museet blir styrt frå departementet.

Samferdselsdepartementet vil vidare vise til at føresetnaden for staten si støtte til å setje skipet på land var at framtidig drift og investering i Hurtigrutemuseet, inkludert vernebygget, skulle finansierast lokalt. På bakgrunn av ovannemnte er det framleis Samferdselsdepartementet si vurdering at ein i all hovudsak bør løyse framtidig drift og investering i Hurtigrutemuset lokalt/regionalt, og at dette bør leggast til grunn for det vidare arbeidet.

Både Samferdselsdepartementet og Kultur- og kyrkjedepartementet legg til grunn at nemnte utval skal utarbeide ein rapport slik fleirtalet i Samferdselskomiteen uttalte i høve behandlinga av budsjettframlegget for 2005. Dette føreset likevel at det blir sett av tilstrekkeleg tid til å gjennomføre utvalsarbeidet, og at alle løysingar, inkludert løysingar som inneber full eller delvis lokal finansiering, blir utgreidd.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det midlertidige taket som no blir bygd over «Gamle Finnmarken», på kort sikt vil beskytte skipet på tilfredsstillande måte. Det er difor departementet si vurdering at det også med omsyn til skipet vil vere tilstrekkeleg tid til å gjennomføre dei nødvendige utgreiingar på ein forsvarleg måte.

3.13 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet

Den norske stat er ein omfattande eigar i verksemder organisert som eigne selskap, ikkje minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapet sin eigedom krev at staten også er ein god eigar. I St.meld. nr. 22 (2001–2002) Eit mindre og betre statleg eigarskap, er det gjort nærare greie for Regjeringa sin politikk i spørsmål om eigarskap.

Samferdselsdepartementet står i dag som eineeigar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, BaneService AS og Posten Norge AS. Eigarskapet til Mesta AS vart overført til Nærings- og handelsdepartementet med verknad frå 01.07.2005.

For Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS legg Samferdselsdepartementet fram ei St.meld. om eigarskapet, såkalla eigarmeldingar, som hovudregel anna kvart år. I eigarmeldingane blir m.a. staten sitt krav til avkastning og politikk for utbytte frå selskapa omtalt. Første eigarmelding om Avinor vart lagt fram våren 2004, siste eigarmelding om Posten Norge AS vart lagt fram hausten 2003, medan siste eigarmelding om NSB AS vart lagt fram hausten 2004.

Samferdselsdepartementet har i denne proposisjonen lagt fram opplegg for avkastningskrav og utbyttepolitikk for BaneService AS, jf. omtalen av «Andre saker» under jernbaneformål.

Samferdselsdepartementet vil elles vise til staten si årlege eigarmelding som vert lagt fram av Nærings- og handelsdepartementet, og som også omfattar selskapa underlagt Samferdselsdepartementet.

4 Særskilte omtalar

4.1 Fornying, organisasjons- og strukturendringar

Nedanfor blir det gjort greie for viktige fornyingstiltak og organisasjons- og strukturendringar under Samferdselsdepartementet. Omtalen må sjåast i samanheng med dei meir detaljerte omtalane under kvar einskild programkategori og dei særskilte omtalane av ulike felles og sektorovergripande tema elles i proposisjonen.

Vegsektoren

Statens vegvesen – effektivisering og omstilling

Eit sentralt mål for effektivisering og omstilling i Statens vegvesen er ei verksemd som leverer tenester med god kvalitet og lågare ressursbruk innanfor ein meir desentralisert organisasjon. Effektiviseringsprosessen blir nå følgd opp gjennom endringar på trafikant- og køyretøyområdet. Dette inneber m.a. tilpassingar i tenestetilbodet på trafikkstasjonane. Tilpassingane skal skje i takt med utviklinga og bruken av nye tenester og som ein konsekvens av at etterspurnaden går ned. I den mon det er mogleg, vil endringane bli gjennomført i 2005. Gevinsten av effektiviseringa er at Statens vegvesen får større kapasitet til kontrollverksemd ute på vegane.

Ansvaret for eigarinteressene i Mesta AS blei overført frå Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet med verknad frå 01.07.2005. Det låg ikkje føre tunge sektorpolitiske eller andre grunnar til at Samferdselsdepartementet framleis burde eige selskapet.

Jernbanesektoren

Konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket

Ved handsaminga av budsjettet for 2005 blei det vedteke å konkurranseutsetje alle investeringsprosjekt innanfor Jernbaneverket og prosjekt som gjeld fornying og førebyggande vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Føremålet med konkurranseutsetjinga er å effektivisere produksjonen slik at staten får meir igjen for løyvingane til jernbaneinfrastrukturen. BaneService AS blei på bakgrunn av dette etablert som statleg aksjeselskap eigd av Samferdselsdepartementet frå 01.01.2005.

Det er lagt opp til at alle investerings- og vedlikehaldsprosjekt skal vere konkurranseutsetje innan 2007. Vidare er det lagt opp til at konkurranseutsetjinga av beredskapsavhengige oppgåver vil bli gjennomført i perioden 2007 til 2009. Vedlikehald av signal- og teleanlegg skal handsamast for seg på grunn av dei særskilte sikringsfunksjonane i anlegga og krav til kompetanse hos dei som skal utføre vedlikehaldet.

Rolla til Jernbaneverket blir med dette i hovudsak å vere tingar og byggherre for oppdrag innan utbygging og vedlikehald av jernbaneinfrastruktur, med unntak av vedlikehald av signal- og teleanlegg. Jernbaneverket skal framleis ha ansvaret for å utføre inspeksjonar, kontroll og undersøkingar av infrastrukturen. Dette er viktig av omsyn til tryggleiken og ut frå omsynet til å halde på naudsynt kompetanse. Det er gitt ein omtale av konkurranseutsetting under «andre saker» under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Konkurranseutsetjinga fører med seg eit stort behov for omstilling i Jernbaneverket. Med ein naturleg avgang på 50 årsverk i året, er det i perioden 2005–2009 i tillegg rekna med eit ekstra behov for nedbemanning på totalt 730 årsverk. Omstillinga blir gjennomført ved naturleg avgang og ved bruk av omstillingsverkemiddel som m.a. sluttpakkar. Jernbaneverket har etablert eit ressurssenter som skal rettleie og hjelpe tilsette som blir omfatta av omstillinga.

Konkurranse om retten til å drive gods- og persontrafikk på det norske jernbanenettet

Frå og med 01.03.2003 er det mogleg for alle godkjende selskap å drive godstransport på det norske jernbanenettet. Dette blei gjort for å få meir av godstransporten over frå veg til bane. Det er nå til saman seks selskap som er godkjende for å drive transport av gods på det norske jernbanenettet.

Når det gjeld persontrafikk, arbeider Samferdselsdepartementet med ei gradvis innføring av konkurranse om retten til å drive togtrafikk på alle persontogstrekningane i Noreg. Føremålet med konkurranseutsetjinga er å få til ei meir effektiv

drift og å leggje til rette for ein meir offensiv jernbanepolitikk med sterkare fokus på ønskjer og behov hos trafikantane. Konkurranse om persontrafikken på Gjøvikbanen som er peikt ut som prøvestrekning, er vunne av eit nyetablert selskap, NSB Anbud AS. Selskapet skal drive persontrafikken i 10 år med start sommaren 2006. Dersom ein ser bort frå 2006 der det vil bli ekstrakostnader på rundt rekna 35 mill. kr til etablering av selskapet og oppgradering av togmateriell, gir konkurransen ei innsparing på om lag 10 mill. kr kvart år i avtaleperioden. Togtilbodet blir auka med om lag 30 pst målt i talet på avgangar.

Samferdselsdepartementet har sett i gang arbeidet med å førebu konkurranseutsetjing av persontrafikken på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Samferdselsberedskap

Som ledd i arbeidet med modernisering av transportberedskapen vart Transportberedskapsorganisasjonen (TBO), som eksistert sidan 1952, lagt ned 01.07.2005. Frå same tidspunkt tok ei ny forskrift for sivil transportberedskap til å gjelde, og ein ny struktur for sivil transportberedskap vart etablert. Strukturen skal gi ein fleksibel beredskap tilpassa det nye trusselbiletet. Den omfattar Samferdselsdepartementet, eit rådgjevande transportberedskapsforum, fylkeskommunane og utpeikte transportselskap og verkstader. Ei ny ordning for beredskapslagring av reservedelar til køyretøy er også utarbeidd. Endringa fører ikkje med seg større økonomiske eller administrative konsekvensar.

Felles havarikommisjon for transport

Havarikommisjonen for sivil luftfart blei oppretta som eigen etat 01.07.1999, og fekk ansvaret for å undersøkje ulykker og hendingar innan sivil luftfart. Ansvarsområdet blei utvida til også å gjelde jernbanesektoren frå 01.07. 2002, og kommisjonen endra samstundes namn til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Frå 01.09.2005 er ansvarsområdet for kommisjonen utvida til undersøking av alvorlege uhell og ulykker i vegsektoren. Det er vedteke naudsynte endringar i vegtrafikklova, og føresegner om offentlege undersøkingar og om varsling av vegtrafikkulykker mv. er under arbeid. Kommisjonen har i og med den siste utvidinga skifta namn til Statens havarikommisjon for transport.

Ei ytterlegare utviding til sjøfartssektoren er under førebuing. Det er gjort naudsynte endringar i sjølova knytt til undersøking av sjøulykker, og det vil bli arbeidd framover med forskrifter.

Posttenester

Posten Norge AS har i dag einerett til formidling av adressert brevpost med vekt inntil 100 gram og med pris inntil tre gonger grunntaksten for eit brev i første vektklasse. Frå 01.01.2006 vil eineretten, i samsvar med endring i postlova, gjelde adressert brevpost med vekt inntil 50 gram og med pris inntil to og ein halv gonger grunntaksten. For sendingar frå Noreg til utlandet blei det opna for full konkurranse frå 01.07.2004.

Stortinget har vedteke at einerett til å formidle postsendingar skal avviklast fullt ut frå 01.01.2007. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje fram ein odelstingsproposisjon om saka våren 2006. Departementet meiner at ein auke i konkurransen og avvikling av eineretten vil gi betre og meir varierte posttenester til lågare pris, noko som m.a. vil kome næringsliv og større brukarar til gode. Det er lagt til grunn at landsdekkjande posttenester skal førast vidare på same nivå som i dag og at avvikling av eineretten ikkje går ut over tenestetilbodet i distrikta.

4.2 Forsking og utvikling

Generelt

Samferdselsdepartementet nyttar aktivt FoU for å nå måla i samferdselspolitikken. Utvikling og drift av sikre, miljøvennlege og effektive kommunikasjonar og system reiser mange problemstillingar av kompleks natur og set krav til eit godt kunnskapsgrunnlag. For å få eit grunnlag for framtidige politiske avgjerder, for å kunne ta vare på styringsbehov, og for å planleggje tiltak, er det naudsynt å satse på forskingsbasert kunnskap. For å styrkje verdiskapinga og innovasjonsevna for aktørane i samferdselssektoren er det også naudsynt med målretta forsking.

I St.meld. nr. 20 (2004–2005) Vilje til forsking, la Regjeringa fram mål om å utvikle Noreg til ein leiande forskingsnasjon. Prioriteringane som blir trekte opp er m.a. internasjonalisering og forsking retta mot innovasjon og nyskaping. I tillegg ønskjer Regjeringa mellom anna å styrkje forskinga innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Sentrale delar av dette forskingsområdet er omfatta av departementet sitt sektoransvar.

Departementet har utarbeidd ein strategi for tele- og transportforsking som skal gjelde for perioden 2006–2009. Forskingsstrategien skildrar noverande tilstand og trekkjer opp dei viktigaste utfordringane for kunnskapsutviklinga innanfor tele- og transportsektoren. Som ledd i arbeidet

med strategien, tok departementet aktivt del i utviklinga av nasjonale strategiar for IKT-forsking i samarbeid med Norges forskningsråd. Departementet arrangerte også ein idédugnad om forskingsutfordringar for transportsektoren i samarbeid med Forskningsrådet.

Norske forskingsmiljø innanfor tele- og transportforsking har hevda seg svært bra internasjonalt, ikkje minst i EU sine rammeprogram for forsking. I tråd med måla i St.meld. nr. 20 (2004–2005), vil Samferdselsdepartementet styrkje internasjonalt forskingssamarbeid, m.a. gjennom deltaking i ERA NET Transport og andre relevante nettverk, i tillegg til løyvingar til stønadsordningar i Forskningsrådet.

Den største delen av løyvinga til forsking og utvikling går til ulike program og tiltak i Forskningsrådet, men det blir og sett av midlar til utgreiingar og forsøksverksemd. For 2006 foreslår departementet å løyve 118,7 mill. kr til samferdselsforsking, ein auke med om lag 18 mill. kr samanlikna med saldert budsjett 2005.

Teleforsking

Utviklinga av norsk næringsliv, økonomi, velferd og kultur krev eit høgt nasjonalt kunnskapsnivå innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). IKT gir auka funksjonalitet og bruksverdi til eit stadig breiare spekter av varer og tenester. Evna til å utvikle og utnytte IKT har avgjerande tyding for å nå måla om eit konkurransedyktig næringsliv og ein meir effektiv offentleg sektor.

IKT-næringa i Noreg satsar mykje på forsking og utvikling. For at desse bransjane skal kunne bli blant dei leiande i verda, er det naudsynt at også styresmaktene engasjerer seg sterkare for å sikre kunnskapsgrunnlaget og vidare næringsutvikling.

Dei overordna måla for den nasjonale IKT-forskinga er å utvikle den norske IKT-næringa sin kompetanse og teknologiske føresetnader for å vere konkurransedyktig internasjonalt. I tillegg skal forskinga gi ei breiare innsikt i IKT for å fremje verdiskapande og formålstenleg bruk av IKT i næringslivet, offentleg sektor og det sivile samfunnet.

Samferdselsdepartementet ønskjer å fokusere innsatsen innan teleforsking på område der norske miljø har gode sjansar til å nå igjennom internasjonalt og på område der det er behov for forsking som styrkjer kunnskapsgrunnlaget for utforming av politikk, retningslinjer og lovgiving. Ei vellukka satsing på teleforsking krev ein god balanse mellom forsking retta mot teknologiutvikling og forsking retta mot bruk av teknologien i samfunnet. Ei teknologisk løysing er først vellukka når ho kjem til nytte, og utviklinga av informasjonssamfunnet krev gode teknologiske løysingar.

Når det gjeld den teknologisk orienterte teleforskinga ønskjer departementet særskilt å støtte forsking som omfattar:

- Kommunikasjonsteknologi for ulike type nettverk
- Tenestekvalitet, funksjonalitet og tryggleik for ulike typar nettverk
- Nye typar kommunikasjonsteknologi.

Innan den samfunnsorienterte teleforskinga, vil Samferdselsdepartementet fremme forsking på:

- Breibandstenester og forholdet mellom innhald og infrastruktur
- Brukarane sine føresetnader for aksept og effektiv bruk av nye typar nettbaserte tenester
- Alternative forretningsmodellar i nettøkonomien og telesektoren.

Sektoransvaret for teleforsking blir i første rekkje følgt opp gjennom finansiering av program i regi av Norges forskningsråd.

Transportforsking

Forskingsstrategien peikar ut i alt åtte tematiske hovudområde innanfor transportforsking. Dei tematiske områda er:

- Byområda: Vi veit ein del om kva som fremjar kollektivtransport og kva som kan redusere personbilbruk, mens faktorar som påverkar godstransport i by i mindre grad er undersøkt.
- Det regionale Noreg: Den viktige rolla som infrastrukturen og transporttilbodet har i regional utvikling er eit komplekst tema, som gjer det naudsynt å satse på langsiktig kunnskapsutvikling.
- Transportar i næringslivet: Drivkreftene som påverkar godstransportarbeidet er m.a. knytt til globalisering og til næringslivet sin geografi i Noreg. Norsk næringsliv står overfor nye og endra logistikk- og transportbehov som set krav til styresmaktene om endringar i transportpolitikken.
- Transporttryggleik: Oppfølging av nullvisjonen om at ingen skal omkome og minimering av alvorleg skadde, gir ei rekkje utfordringar for forskinga. Det er m.a. behov for forsking som kan føre til betre risikoforståing og kunnskap.
- IKT i transportsektoren: Auka bruk av IKT vil kunne gi betre utnytting av noverande infrastruktur, forbetre tryggleiken og styrkje miljøvennlege transportløysingar. Potensialet kan berre realiserast dersom det blir satsa på ein kombinasjon av teknologiutvikling og bruk.

– Organisering, styring og marknad: Reformer i sektoren stiller nye krav til styresmakter og aktørar. Det er behov for forskingsbasert kunnskap som m.a. kan klargjere korleis omsynet til demokrati og samordning kan takast vare på.
– Miljøeffektiv transportteknologi: Det er store miljøgevinstar å hente gjennom å utvikle teknologiar som er meir ressurseffektive og som belastar miljøet mindre. Det er behov for å framskunde bruken av nye drivstoff og teknologiar som kan redusere CO_2-utslepp og andre miljøskadelege utslepp frå transportsektoren.
– Harde fakta, Samferdselsdepartementet tek sikte på å auke innsatsen for å sikre ein betre tilgang til god statistikk på transportområdet.

Blant dei åtte områda, vil Samferdselsdepartementet særleg prioritere forsking retta mot tryggleik, næringslivet sin transport, IKT-bruk og miljøeffektiv transportteknologi. Departementet ser behov for eit tydelegare fokus på næringslivet sin transport og intelligente transportsystem (ITS) og ønskjer ei betre samordning av den transportforskinga som finn stad i regi av Noregs forskningsråd.

Departementet ønskjer å vidareføre den sterkt auka satsinga til utvikling av hydrogen- og brenselcelleteknologi, og foreslår ei løyving på 22,3 mill. kr til forsøk på dette området i 2006. Satsinga skal for det meste rettast inn mot prosjekt som kan gjere det lettare å ta i bruk hydrogen, biodrivstoff og nullutsleppsteknologi i transportsektoren. Departementet vil innlemme satsinga som ein del av regjeringa sin nasjonale hydrogenstrategi.

Ferdige forskingsprosjekt får verdi først når dei blir formidla. Ordskiftet om samferdselssaker byggjer ofte på innspel frå forsking. Difor er det naudsynt å formidle ny kunnskap som kan gi sikker, miljøvenleg og effektiv kommunikasjon. Som hovudregel skal alle forskings- og utgreiingsprosjekt der departementet er hovudfinansieringskjelde, gjerast tilgjengelege for publikum på websidene eller på annan måte. Departementet vil også styrkje formidling av forsking internt, m.a. med foredrag og presentasjonar av aktuelle forskingsprosjekt.

Jernbaneverket nyttar FoU mellom anna for å fjerne tekniske og administrative hinder for togtrafikk over landegrensene i Europa. Utviklinga av eit europeisk system for styring av trafikk går vidare. Jernbaneverket og det svenske Banverket samarbeider for å gjere innføring av ny teknologi i toga smidigare og med lågare kostnadar. Vidare vil Jernbaneverket utvikle bruken av GSM-R-systemet til å romme fleire funksjonar. Andre utviklingsprosjekt vil betre trafikkinformasjonen til publikum gjennom Internett og SMS. Det vert også arbeidd for at publikum skal ha kontinuerleg GSM telefonsamband i det ordinære mobilnettet langs det norske jernbanenettet.

Jernbaneverket tek saman med dei nordiske jernbaneverka, togselskap, brukarar og forskningsmiljø del i eit stort prosjekt som skal utvikle metodar og system for å identifisere, nytte og følgje opp indikatorar for prestasjonar i jernbanedrifta. Prosjektet går i regi av PULS-programmet i Norges fordskningsråd, som får midlar m.a. frå Samferdselsdepartementet.

Det pågår eit nært samarbeid mellom transportetatane om utvikling av modellar for person- og godstrafikk. Modellen for persontrafikk skal i 2006 testast slik at han kan nyttast i arbeidet med planlegginga av transportnettet i Noreg. I 2006 vil etatane også arbeide med analysar av korleis intermodale godsterminaler kan gjerast meir effektive og sjå nærare på kva rolle etatane kan spele for å få meir godstransport frå veg til sjø og bane.

Statens vegvesen har utarbeidd ein strategi for forsking og utvikling for perioden 2006–2015. Strategien legg opp til å satse på færre, men større FoU-prosjekt innanfor fire definerte hovudområde: Mobilitet av personar og gods, tryggleik og beredskap, miljø, energi og ressursar og planegging og produksjon. Desse områda er alle forankra i Nasjonal transportplan og i Statens vegvesen sitt sektoransvar.

Grupperinga i fire område går igjen i internasjonale strategiske dokument i EU-systemet. Det internasjonale og nordiske samarbeidet vert viktigare framover, særleg fordi dei totale ressursane kan nyttast på ein betre måte.

Dei strategiske FoU-områda legg vekt på FoU innanfor fagfelt som i mange år har vore satsingsområde. Dette gjeld særleg arbeidet med nullvisjonen innanfor trafikktryggleik, medan viktige delar frå etatsprosjektet «Transport i by» vert vidareført der ein legg vekt på forbetring av miljøet i byområda. Ein må også satse på tradisjonelle område innanfor vegbygging for å utvikle kunnskap om meir kostnadseffektiv bygging, drift og vedlikehald av vegar.

4.3 Samferdsel og miljø

Innleiing

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljøulempa ved transport. Miljøutfordringane er særleg knytt til klimaendringar, luftforureining og støy, vern og bruk av biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er naudsynt for å møte miljøutfordrin-

gane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljøulempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel. Vi viser til omtalen av satsinga på kollektivtransport i pkt. 3.2.

For luftforureining med globale og regionale skadeverknader har internasjonale avtaler mykje å seie for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Tverrsektorielle, fortrinnsvis økonomiske, verkemiddel som til dømes avgifter og kvoter er best egna til å avgrense globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er difor pålagd CO_2-avgift og SO_2-avgift.

Ei rekkje tiltak som i mange tilfelle primært skal ta hand om andre formål, kan også redusere lokale miljøproblem. Tidsdifferensierte bompengesatsar, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering er døme på slike tiltak. Bruk av desse verkemidla er i stor grad eit kommunalt og fylkeskommunalt ansvar.

Samstundes med budsjettframlegget publiserer Statistisk sentralbyrå (SSB) rapporten «Samferdsel og miljø.» Rapporten syner miljøpåverknaden frå sektoren og er utarbeidd på oppdrag frå Samferdselsdepartementet.

Regjeringa si satsing på nullutsleppsteknologi og alternative drivstoff

Overgang til alternative drivstoff, som til dømes naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, kan bidra til å redusere forureinande utslepp frå transportsektoren. Staten sitt viktigaste bidrag til å framskynde utviklinga er finansiering av FoU og tilrettelegging gjennom generelle rammevilkår, spesielt avgiftspolitikken.

Alternative drivstoff som naturgass og biodiesel, er fritekne for drivstoffavgift. Elbilar er fritekne for eingongsavgift, årsavgift, meirverdiavgift, bomavgift og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplassar. Elbilar og hydrogenbilar med brenselsceller kan no køyre i kollektivfelt i heile landet. Departementet har sidan 1991 støtta demonstrasjonsforsøk med alternative drivstoff og miljøvenleg teknologi. Dei siste åra er løyvingane økt vesentleg, og hydrogen- og nullutsleppsteknologi har vorte spesielt prioritert.

Det regjeringsoppnemnde hydrogenutvalet la fram sin rapport Hydrogen som fremtidens energibærer – NOU 2004:11, 01.06.2004. Oppfølging av denne, og av rapporten frå Samferdselsdepartementet si ekspertgruppe for hydrogen i transportsektoren av 04.05.2004, gir grunnlag for å vidareutvikle politikken for alternative drivstoff generelt, og hydrogen spesielt. Løyvinga på 22,6 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvenleg teknologi i 2005 vert difor vidareført i 2006 med 22,3 mill. kr.

Samtidig vart det i 2005 vedteke å tildele midlane innanfor ramma av Norges forskningsråd sitt RENERGI-program for å sikre ei grundig fagleg vurdering av det enkelte prosjekt og god koordinering med anna FoU på området. Samferdselsdepartementet foreslår vidare å innlemme satsinga i eit nytt nasjonalt hydrogenprogram. Midlane vil særleg bli retta mot prosjekt innan områda hydrogen, biodrivstoff og nullutsleppsteknologi i tillegg til andre typar miljøvenlege drivstoff og teknologiar, jf. omtale under kap. 1301, post 70.

Bruk av miljø-/biodiesel på tog

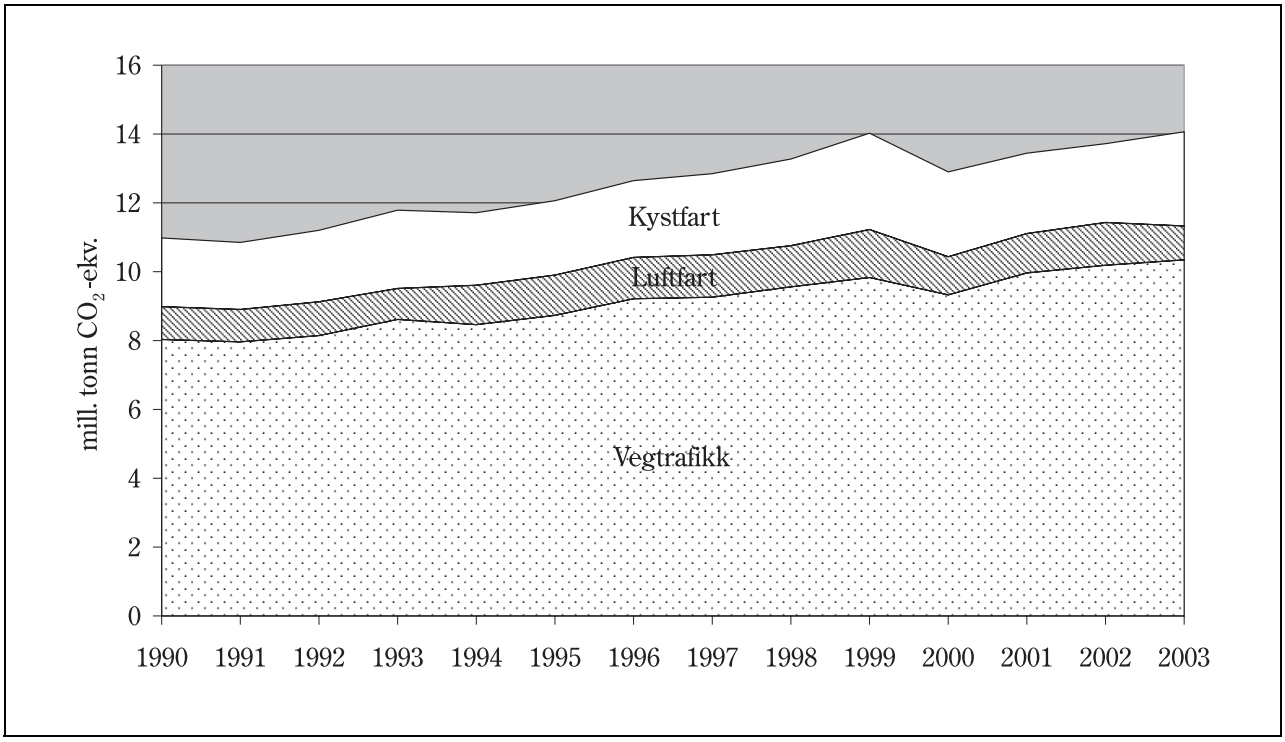
Samferdselsdepartementet bad i august 2005 Jernbaneverket om å utgreie nærmare potensialet for bruk av biodiesel (biodrivstoff) på tog. I første omgang er det mest aktuelt å prøve ut ei avgrensa innblanding av biodiesel i konvensjonell diesel som blir brukt på anleggsmaskiner og diesellokomotiv, som trafikkerer det norske jernbanenettet.

Utgreiingsarbeidet skal m.a. trekkje på internasjonale erfaringar frå bruk av biodiesel på tog og vurdere overføringsverdien til norske forhold. Ein skal vurdere både samfunnsøkonomisk, miljømessig og jernbanefagleg lønsemd i utgreiingsarbeidet. Jernbaneverket skal rapportere tilbake til departementet innan 01.04.2006.

Klima

I perioden 1990–2003 har utsleppa av klimagassar frå transportsektoren auka med 28 pst. Vegtrafikken står for om lag 19 pst. av nasjonale klimagassutslepp og transportsektoren samla for 26 pst. CO_2-avgifta vil framleis være det viktigaste klimaverkemidlet i transportsektoren.

CO_2-avgifta vart innført i 1999 og omfattar CO_2-utslepp frå mineralolje, bensin og forbrenning av olje og gass på kontinentalsokkelen. Mineralolje til bruk i m.a. godstransport i innanriks sjøfart, nasjonal luftfart og supplyflåten, betaler i dag ei redusert CO_2-avgift med redusert sats ved bruk av mineralolje. I budsjettet for 2006 er det gjort framlegg om at den reduserte satsen for desse føremåla blir auka slik at den tilsvarar den generelle avgiftssatsen for mineralolje. Finansdepartementet varslar i tillegg at CO_2-utslepp kan takast inn i grunnlaget for å rekne ut eingongsavgifta for bilar frå 2007, jf. nærmare omtale i St.prp. nr. 1 (2005–2006) Skatte- avgifts- og tollvedtak.



Figur 4.1 Klimagassutslepp frå transportsektoren 1990–2003

Kjelde: SSB

Langtransportert luftforureining

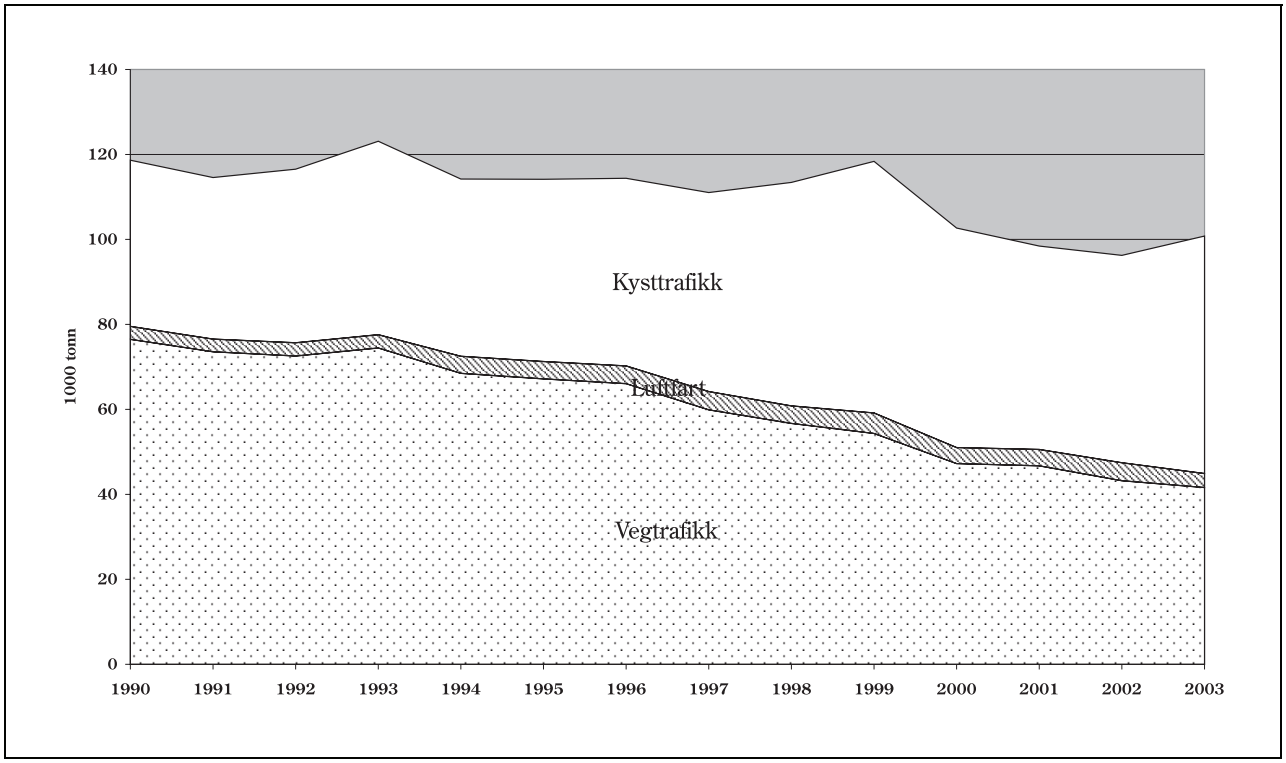
Utsleppa av NO_x, som medverkar til mellom anna regional forsuring, er samla sett redusert vesentleg dei siste 10–15 åra. Strengare avgasskrav og utskifting av køyretøyparken har i denne perioden redusert NO_x-utsleppa frå vegtrafikken, medan det har vore ein auke i utsleppa frå kysttrafikken. Transportsektoren står for 46 pst. av dei nasjonale utsleppa av NO_x, av dette står kystfarten og vegtrafikken for mesteparten.

Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulert gjennom køyretøyforskrifta til vegtrafikklova. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU sitt regelverk på området. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy frå 2005–2009 vil gi ytterlegare reduserte utslepp frå vegtrafikken.

Vektårsavgifta gjeld i dag for køyretøy med tillaten totalvekt over 12 tonn og er samansett av ein del som er vektgradert og ein del som er miljødifferensiert. Regjeringa gjer framlegg om å utvide den miljødifferensierte vektårsavgifta til også å gjelde for køyretøy med tillaten totalvekt mellom 7,5 og 12 tonn. Miljødifferensieringa vil bli gjort i forhold til kva for avgasskrav køyretøya oppfyller, jf. nærmare omtale i St.prp. nr. 1 (2005–2006) Skatte- avgifts- og tollvedtak.

I St.meld. nr. 21 (2004–2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, vart det varsla kva som vil vere dei viktigaste verkemidla for å halde Gøteborgprotokollen og pliktane etter denne om reduserte utslepp av nitrogenoksidar (NO_x). Fleire verkemiddel er aktuelle, men det blir lagt vekt på kostnadseffektive og fleksible løysingar, der mellom anna avgift differensiert etter utslepp av NO_x skulle ugreiast nærmare. Finansdepartementet vil utgreie spørsmålet nærmare i samarbeid med aktuelle departement. Sjå også omtalen av verkemiddel mot utslepp av NO_x i St.prp. nr. 1 (2005–2006) Skatte- avgifts- og tollvedtak.

Bruk av ferjer drivne med naturgass reduserer NO_x-utsleppa vesentleg. Frå 2007 vil difor to av dei største ferjesambanda i landet (Mortavika-Årsvågen og Halhjem-Sandvikvåg) verte drivne med naturgassferjer, jf. omtale under kap. 1320, post 72.



Figur 4.2 NO_x-utslepp frå transportsektoren 1990–2003

Kjelde: SSB

Lokal luftureining

Utsleppa av svevestøv frå vegtrafikken er redusert med 37 pst. i perioden 1990–2003. I dei største byene, der helseproblema knytt til svevestøv er størst, har reduksjonen vore større. Hovudårsaka til dette er mindre bruk av piggdekk enn elles i landet. Luftkvaliteten i byane er difor betra, men nasjonale mål og grenseverdiane for NO_2 og PM_{10} ser ut til å bli overskridne i fleire norske byar.

Når grenseverdiane ligg an til å bli overskridne, må det gjerast ei utgreiing av tiltak. Tiltaksutgreiingar m.a. for Oslo viser at ny køyretøyteknologi med tida vil gi forbetringar, men at det må gjennomførast fleire tiltak framover for at luftkvaliteten skal kome under grenseverdiane. Dei nasjonale måla er strengare enn grenseverdiane, og krev ytterlegare skjerpa verkemiddelbruk.

Lågutsleppssoner

Kommunane, som er lokal forureiningsstyresmakt, har allereie fleire verkemiddel til disposisjon for å betre den lokale luftkvaliteten. Dette inkluderer svært generelle verkemiddel som påverkar luftkvaliteten gjennom endringar i transportomfang og transportmiddelfordeling (arealplanlegging, kollektivtilbod osv.), og verkemiddel som påverkar det konkrete problemet direkte (f.eks. piggdekkavgifta som både Trondheim og Oslo har teke i bruk). Dess fleire verkemiddel lokale styresmakter forvaltar, dess lettare er det å setje saman ein kostnadseffektiv pakke av verkemiddel, slik at utsleppsreduksjonane kan oppnåast til lågast moglege kostnader for samfunnet. Lågutsleppssone kan vere eitt av fleire verkemiddel i ein slik pakke.

Ei lågutsleppssone er eit geografisk avgrensa område, der lokale styresmakter søkjer å betre luftkvaliteten ved hjelp av verkemiddel retta mot utsleppseigenskapane til køyretøya. Variantar av ei slik ordning er allereie etablert i fleire svenske byar, og er under utgreiing fleire andre stader, m.a. i England (London) og Danmark (København).

Vegtrafikken medverkar særleg til høge konsentrasjonar av NO_2 og PM_{10}. Tunge køyretøy står for 50 pst. av eksosutsleppa frå vegtrafikken av NO_x (nitrogenoksid) og 45 pst. av PM_{10}-utsleppa sjølv om tunge køyretøy berre utgjer 4 pst. av køyretøyparken og står for 13 pst av trafikkarbeidet. Dette skuldast at det ikkje var nemneverdige Eurokrav til tunge køyretøy før 1993. Etter kvart som eldre køyretøy blir skifta ut med nye, vil utsleppa reduserast. Ei ordning med lågutsleppssoner, vil hjelpe til å auke utskiftingstakten.

Det er teknisk mogleg å ettermontere renseutstyr på tunge køyretøy, slik at utsleppa både av NO_x og PM_{10} blir redusert og køyretøyet oppfyller ein høgare Euroklasse enn det gjorde i utgangspunktet. I dag er renseutstyr for partiklar best tilgjengeleg, og partikkelfilter kan ettermonterast til ein kostnad på om lag 80 000 kr. Ei lågutsleppssone vil gi eigarar av eldre køyretøy insentiv til å ettermontere reinseutstyr i dei tilfella dette er mindre kostbart enn å skifte ut køyretøyet.

Når det gjeld lette køyretøy har dei vore underlagde strenge avgasskrav sidan 1989, og denne gruppa køyretøy er i utgangspunktet «reinare» enn gruppa tunge køyretøy. Ein oppnår difor ikkje like store forbetringar ved å framskunde utskiftingstakten. Det viktigaste argumentet mot å stille særskilde utsleppskrav til lette køyretøy i ei lågutsleppssone, er likevel at reinseutstyr for ettermontering er lite tilgjengeleg.

Tverrdepartemental arbeidsgruppe vedr. lågutsleppssoner

Ei arbeidsgruppe nedsett av Samferdselsdepartementet har vurdert om det bør lagast regelverk for at kommunar kan etablere lågutsleppssoner for å betre lokal luftforureining i byområde. Arbeidsgruppa, med medlemmer frå Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Finansdepartementet, Statens vegvesen, Statens forureiningstilsyn og Oslo kommune, tilrådde våren 2005 samrøystes i ein rapport at det blir sett i gang eit arbeid med å gi kommunane heimel i vegtrafikklova for å innføre lågutsleppssoner. Gruppa meiner vidare at ei slik ordning er mest formålstenleg utforma med ei avgift på køyretøy som ikkje oppfyller krava, framfor forbod. Samferdselsdepartementet går inn for å følgje opp tilrådinga frå gruppa ved å setje i gang arbeidet med å gi kommunane heimel i vegtrafikklova til å etablere slike lågutsleppssoner.

Restriksjonane i ei lågutsleppssone bør etter arbeidsgruppa si vurdering relaterast til Eurokrava. Køyretøy som i utgangspunktet ikkje oppfyller kravet vil kunne bli oppgradert, f.eks. ved ettermontering av partikkelfilter, slik at kravet blir oppfylt. Eurokravet kan innførast anten gjennom eit forbod, der køyretøy som ikkje oppfyller kravet blir nekta tilgjenge til sona, eller gjennom ei avgift, der køyretøy som ikkje oppfyller kravet blir belasta ei avgift for å kunne trafikkere sona. Samla sett vurderer gruppa ei avgiftsløysing som mest føremålstenleg. Ei forbodsløysing vil vere problematisk å etablere utan omfattande unnatak, både for utvalde køyretøy, t.d. utanlandske, og for delar av vegnettet, til dømes gjennomfartsårer.

Ei avgiftsløysing vil redusere behovet for unnatak. Med ei avgiftsløysing er det aktørane sjølv som avgjer om dei vil følgje kravet eller betale avgifta, ut frå kunnskap om kostnadene ved dei ulike alternativa. Ei riktig fastlagd avgift vil synleggjere kostnadene dei avgiftsfesta køyretøya påfører miljøet i sona, og gi eit riktig insentiv til å byte køyretøy eller ettermontere renseteknologi. Ei avgiftsløysing vil ha svært mykje til felles med dagens ordning med piggdekkavgift. For å gi dei sterkaste insentiva til å følgje kravet til dei køyretøya som forureinar mest, tilrår arbeidsgruppa at avgifta blir differensiert etter køyretøyet sine miljøeigenskapar (Euroklasser). Nivået på avgifta bør stå i forhold til miljøkostnadene forbunde med å trafikkere sona.

Det er etter arbeidsgruppa si oppfatning riktig at ansvaret for innføring og gjennomføring av ordninga med ei lågutsleppssone blir lagd til kommunane. Eit lite mindretal i arbeidsgruppa meiner at også Samferdselsdepartementet i gitte tilfelle bør ha høve til å påleggje den einskilde kommunen å etablere ei lågutsleppssone.

Inntektene frå avgifta bør etter gruppa si vurdering tilkome kommunane. Kommunegrensa (for ein eller fleire kommunar) kan vere ei føremålstenleg sonegrense. Ordninga skal i utgangspunktet kunne etablerast i byområde der nasjonale miljømål, og dermed også grenseverdiane i forskrift om lokal luftkvalitet, blir overskridne, eller står i fare for å bli overskridne utan nye tiltak. I område der grenseverdiane står i fare for å bli overskridne vil det å etablere ei lågutsleppssone bli vurdert i samband med tiltaksutgreiinga. Tilsvarande vurderingar av kostnader og effektar bør også gjennomførast dersom ei lågutsleppssone blir innført for å nå nasjonale luftkvalitetsmål. Lågutsleppssone bør bl.a. vurderast opp mot andre tiltak for å betre luftkvaliteten, f.eks. piggdekkavgifta eller regulering av vedfyring. Trafikale omsyn som f.eks. trafikktryggleik, framkomst, skilting, handheving m.m. tilseier at utforminga av ei lågutsleppssone bør godkjennast av vegstyresmaktene. Ei slik godkjenningsordning er det også for ordninga med piggdekkavgift.

Fleire problemstillingar må utgreiast nærmare før ein kan etablere ordninga med lågutsleppssoner. M.a. må det arbeidast vidare med å fastleggje avgiftsnivå og avgiftssystem og storleiken på tilleggsgebyret, dersom kravet ikkje blir overhalde. Føremålstenlege, praktiske ordningar for dokumentasjon av at kravet er følgt eller avgifta er betalt, samt for innkrevjing og kontroll, må utgreiast. Krav til dokumentasjon og godkjenningsopplegg av kommunale initiativ om å etablere lågutsleppssoner må utgreiast og spesifiserast.

Når det gjeld den konkrete utforminga av ordninga med lågutsleppssoner, bør ein freiste å lage eit system og reglar som på den eine sida tek vare på behovet for lokale tilpassingar, og på den andre sida tek vare på behovet for ei rimeleg einsarta utforming over heile landet.

Rapporten frå arbeidsgruppa har vært på offentleg høring. Departementet har motteke uttale frå 29 instansar. Dei fleste instansane støttar tilrådinga om å gi kommunane eit nytt verkemiddel for å betre lokal luftkvalitet ved å definere særskilte Eurokrav til tunge køyretøy. Det er delte oppfatningar om dette bør gjerast ved ei ordning basert på avgift eller forbod. Fleire instansar peiker på at det er viktig at ei mogleg avgift blir utforma slik at ordninga faktisk medfører at nyare teknologi blir teken i bruk. Fleire instansar peikar vidare på at det er fleire andre verkemiddel og tiltak som med fordel også kan takast i bruk for å betre luftkvaliteten, og at lågutsleppssoner åleine ikkje vil vere tilstrekkeleg. Nokre nemner også at inntektene frå ei slik ordning kan nyttast til å finansiere støtteordningar for ettermontering av renseutstyr. Samferdselsdepartementet vil ta med seg synspunkta som kom fram i høringa, i det vidare arbeidet med å utarbeide heimel i veglova.

Støy

For dei som er mest plaga av vegtrafikkstøy, har det vore ei stor forbetring i perioden 2002–2005. For å følgje opp støykrava i forskrifta om avgrensing av forureining har Statens vegvesen brukt om lag 650 mill. kr til støytiltak langs riksvegar i denne perioden. I løpet av perioden er det gjennomført støytiltak på 3 500 bustader. I tillegg har Jernbaneverket og Avinor AS gjennomførd ei rekkje tiltak. Med nokre få unntak er det no ingen bustader med innandørs støy over 42 dBA langs riksvegnettet, jernbanen eller flyplassar. Vegtrafikk er likevel framleis den største kjelda til støyproblem.

Utvikling i støyplage frå 1999 til 2003

	SPI 1999	SPI 2003	Pst. av nasjonal støyplage 2003	Endring 1999–2003 (pst.)
Vegtrafikk	464 634	490 067	78	5
– Europavegar	43 964	42 877	7	-2
– Andre riksvegar	95 714	98 586	17	3
– Fylkesvegar	75 483	78 713	14	4
– Kommunale vegar	208 499	226 638	40	9
Luftfart	27 265	21 224	3	-22
Jernbane	40 386	32 892	5	-19

Kjelde: SSB

Støyplageindeksen SPI er ein indeks som blir brukt for å samanlikne ulike kjelder, og for å sjå utviklinga over tid. Støy frå produkt (til dømes grasklipparar o.l.) er ikkje medrekna. Delen til transportsektoren av støyplagene er difor noko lågare enn tala over tyder på. Tala representerer ikkje mengde støyplaga personar. Det er stor uvisse knytt til grunnlagsmaterialet for utrekningane.

Ein firedel av den utrekna støyplaga skuldast trafikk på riksvegnettet, medan om lag halvparten skuldast trafikk på fylkesvegar og kommunale vegar. Tabellen syner at det er ei betring i støysituasjonen langs Europavegane, og at det er langs dei kommunale vegane at auken har vore størst. Auken i støyplage skuldast auka trafikk og befolkningsvekst i tettbygde område med relativt sett høg støy.

Reduksjonen i støyplage frå luftfart heng saman med at talet på landingar og avgangar er reduserte i perioden. Utskiftingar i flyparken til nye og meir stillegåande fly verkar også inn. Utskifting av tog til nye og meir stillegåande togtypar og skjenesliping fører til mindre støyplage frå jernbana.

Det er sett i gang eit arbeid for å evaluere det nasjonale målet om å redusere støyen med 25 pst. SPI innan 2010 og dei forskriftsfesta grenseverdiane for innandørsstøy. I tillegg skal det utarbeidast ein handlingsplan for å redusere støyen. Miljø-, helse og samferdselsstyresmaktene deltek i arbeidet som blir avslutta neste år.

For i større grad å kunne redusere støy frå transportmidla, har Statens vegvesen m.a. sett i gang eit større forskingsprosjekt for å utvikle vegdekke som er gunstig i forhold til støy- og støvforureining. Vidare er det sett i gang eit arbeid for å vurdere moglege verkemiddel for å stimulere til bruk av støysvake bildekk.

Biologisk mangfald og kulturminneSamferdselsanlegg og trafikk påverkar natur- og kulturmiljø både ved direkte forbruk av areal, ved barriereverknad og ved redusert bruks- og opplevingsverdi for areal nær transportanlegg.

Omsynet til natur- og kulturmiljø skal integrerast betre i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Samferdselsstyresmaktene vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdifulle kulturområde, jf. St.meld. nr. 42 (2000–2001) Biologiske mangfald.

Samferdselsdepartementet og etatane deltek i eit interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvaking av biologisk mangfald. Finansiering av Artsdatabanken er ein del av dette samarbeidet. For å forenkle og sikre stabile rammevilkår for Artsdatabanken blir denne i sin heilskap finansiert over Utdannings- og forskningsdepartementet sitt budsjett frå 2006.

Samferdselsetatane vil vidareføre arbeidet med å byggje opp og vedlikehalde ein brei naturfagleg kompetanse. Vidare skal kunnskapen om effektane av inngrep og avbøtande tiltak bli betra gjennom vidare FoU-satsing, m.a. med opptrapping av før- og etterundersøkingar.

Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeider med å følgje opp verneplanar på sine respektive område.

Grøn stat

Samferdselsdepartementet og samferdselsetatane deltek i Grøn stat-arbeidet med å gjere energibruk, transport, innkjøp og avfallshandtering i eiga verksemd meir miljøvenleg.

Statens vegvesen/Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Luftfartstilsynet skal i løpet av 2005 ha innført miljøleiing som ein integrert del av styringssystemet i organisasjonen.

Etatane gjennomfører strømsparingsprogram og Statens vegvesen gjennomfører eit prosjekt for å redusere strømforbruket i tunnelar og til vegbelysning.

Statens vegvesen gjennomfører eit etatsprosjekt om gjenbruk, der målet er å auke etaten si gjenvinning av avfall. Etaten har eit mål om 70 pst. gjenvinning, slik føresetnaden er for bygge- og anleggsavfall i Nasjonal handlingsplan. For asfalt er det eit mål om at mesteparten blir gjenbrukt, og krav til entreprenøren si gjenvinning av avfall vil bli innarbeidd i handbøker og retningsliner.

4.4 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Der det er formålstenleg skal også transportpolitikken bidra til likestilling mellom menn og kvinner. Vidare skal menn og kvinner få same høve til å delta i planlegging og avgjersler innanfor transportområdet.

Likestilt transportsystem

Kvinner og menn nyttar transportsystem og transportmiddel ulikt, og er i ulik grad med på å utforme systemet. I hovudsak er dette eit bilete av sosioøkonomiske tilhøve i samfunnet. Utjamning av ulike vilkår er mellom måla for den generelle likestillingspolitikken.

I ein viss grad kan også transportpolitikken verke inn på likestilling mellom kjønna. Dette er teke opp i Stortinget i tilknyting til Dokument nr. 8:71 (2003–2004). M.a. på denne bakgrunnen, vil departementet i arbeidet med neste Nasjonal transportplan gå igjennom korleis transportpolitikken verkar inn på likestilling. Ein vil her ta utgangspunkt i at transportbehova er ulike, og klargjere korleis dette kan takast vare på ved prioritering av tiltak. T.d. er det i dag slik at kvinner nyttar kollektivtransport meir enn menn. Ein vil sjå på kva for spesielle tryggleiksbehov kvinner har ved utforming av systemet, t.d. stasjonar og haldeplassar.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsfordelinga i SD

Samferdselsdepartementet har dei tre siste åra hatt 136 faste stillingar. Kjønnsfordelinga er nær 50/50.

	2002	2003	2004
Faste stillingar	136	136	136
Kvinner (i pst.)	48,4	48,5	48,9
Menn (i pst.)	51,6	51,5	51,1

Kjønn fordelt på ulike stillingskategoriar

Den jamne kjønnsfordelinga totalt reflekterer seg i rådgivargruppa. Leiargruppa har for låg kvinnedel.

	2003		2004	
Antall (pst. i parentes)	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	10 (28,6)	25 (71,4)	8 (23,5)	26 (76,5)
Rådgjevarar m.m.	35 (50,7)	34 (49,3)	42 (51,9)	39 (48,1)
Saksbehandlarar	12 (60)	8 (40)	15 (68,2)	7 (31,8)
Kontorgruppa	8 (80)	2 (20)	4 (100,0)	0 (0)
Sum	65 (48,5)	69 (51,5)	69 (48,9)	72 (51,1)

Løn

Det er ingen vesentlege skilnader i lønnsnivået mellom kvinner og menn innanfor kvar einskild stillingskategori. Kvinneløna blant avdelingsdirektørane og rådgjevarane ligg noko over mannsløna, medan den ligg noko lågare blant underdirektørane og seniorrådgjevarane. Skilnadene er små og tilfeldige.

Gjennomsnitt brutto regulativløn per månad

	Kvinne	Mann	Gjennomsnitt
Avdelingsdirektør	45 847	43 110	43 623
Underdirektør	35 395	37 102	36 577
Seniorrådgjevar	33 996	34 151	34 101
Rådgjevar	28 509	27 939	28 294
Førstekonsulent	25 374	24 735	25 099
Konsulent	23 936	22 242	23 724

Overtid

Bruken av overtid totalt på tvers av stillingskategoriar og organisasjonseiningar viser at overtida i 2004 var fordelt med 61,3 pst. på menn og 38,7 pst. på kvinner.

Splittar ein overtida opp i timeintervall, ser ein at mennene står for dei fleste overtidstimar over 200 timar. Fordelinga av 100–200 timar er nærmast 50/50 for kvinner og menn, medan kvinnene står for dei fleste overtidstimar under 100 timar.

	Under 100		101-200		Over 200	
Stillingskategori	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
Leiarar	3	9	2	4	3	7
Rådgjevarar m.m.	26	16	8	7	0	0
Saksbehandlarar	8	3	3	1	0	9
Kontorgruppa	1	0	0	0	0	0
Sum kvinner/menn	38	28	13	12	3	16
Totalt		66		25		19

Målsetjing

Samferdselsdepartementet har ei målsetjing om å auke rekrutteringa av kvinner til leiarstillingar. Det er eit mål at staten totalt skal ha minst 40 pst. kvinner i leiande stillingar innan 01.07.2006. Ifølgje mellomrapportering pr. 01.01.2004, er det 26,2 pst. kvinner i leiarstillingane i SD med underliggjande etatar.

For å nå målet om 40 pst. totalt i staten innan 01.07.2006, er det fastsett visse prosedyrar ved tilsetjingar i toppleiarstillingar. Desse prosedyrane tek m.a. sikte på at departementet i sine forslag til tilsetjing og før forslaga blir lagt fram for Regjeringa, så langt som mogleg skal presentere tre finalekandidatar. Av desse skal det vere minst ei kvinne. Det er den einskilde verksemda sitt ansvar å følgje desse prosedyrane.

Samferdselsdepartementet vil følgje opp arbeidet i tråd med dei sentralt fastsette verkemidla.

5 Diverse tabellar

Garantiordningar og –fullmakter

(i 1000 kr)

	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2004	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2005	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2006
Lån til ferjer i riksvegsamband	05.12.2003	856 832	1 115 000	1 015 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførarar	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	130 000	104 000	70 000
Sum		989 832	1 222 000	1 088 000

Det har aldri vore utbetalingar (tap) under nokon av garantiordningane.

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)

Kap.	Nemning	Fullmakt	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
1350	Jernbaneverket	Materiell	650	700
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2005	Forslag 2006
1301	50	Samferdselsforskning	4 306	118 700
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	11 178	22 300
1301	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	20 916	11 200
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	141	16 600
1313	22	Flyttekostnader	23 710	33 500
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.		5 658 000
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekter		258 400
1320	60	Forsøk	87 449	788 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetjenester		1 327 000
1350	22	Omstruktureringskostnader		90 000

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2005	Forslag 2006
1350	23	Drift og vedlikehold		2 895 000
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	14 493	76 000
1380	22	Flyttekostnader		33 600

For kap. 1301, postane 50, 70 og 71 kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskot frå løyvingar over desse postane, går over fleire år. Tilskot blir i hovudsak utbetalt etter framdrift. At kap. 1311, post 71 er overførbar, skuldast at delar av dette tilskotet blir utbetalt på etterskot.

For kap. 1320, postane 23, 29, 60 og 72 og kap. 1350, postane 23 og 25, skuldast stikkordet at løyvingane heilt eller delvis blir nytta til byggje- og anleggsarbeid som går over fleire år, og/eller materiellinnkjøp. Innanfor Statens vegvesen og Jernbaneverket sine budsjett er det dessutan i stor grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei ulike postane. Det er difor naturleg at også postar utover 30-postane er gjort overførbare.

Når det gjeld flyttekostnadene for høvesvis Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet, kap. 1313, post 22 og kap. 1380, post 22, så har stikkordet samanheng med at det er vanskeleg å periodisere kostnadene nøyaktig. Dette er også årsaka til stikkordet for midlane til omstillinga av Jernbanverket, kap. 1350, post 22.

Budsjettendringar på utgiftskapittel ift. saldert budsjett 2005

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2005	Endring	Revidert budsjett
1300	70	65	240	13 000	600	13 600
1310	70	65	240	444 000	20 000	464 000
1311	70	65	240	40 000	-5 000	35 000
1314	01	65	240	31 800	5 000	36 800
1320	23	65	240	5 969 000	25 000	5 994 000
1320	30	65	240	4 872 300	-10 322[1]	4 861 978
1320	31		240	210 200	50 000	260 200
1320	72	65	240	1 182 000	50 000	1 232 000
1350	22	65	240	35 000	40 000	75 000
1350	23	65	240	2 773 000	35 000	2 808 000
1350	30	65	240	1 388 000	184 839[1]	1 572 839
1360	70	65	240	600	-600	0

[1] Endringa er eit kutt vedteke i høve behandlinga av 2005-budsjettet.

[2] I beløpet er det inkludert eit kutt på 5 161 000 kr vedteke i høve behandlinga av 2005-budsjettet.

Budsjettendringar på inntektskapittel ift. saldert budsjett 2005

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2005	Endring	Revidert budsjett
4312	90	65	240	0	388 800	388 800
4380	96	65	240	0	800	800
5618	80	65	240	466 400	50 000	516 400
5619	80	65	240	402 600	-20 800	381 800
5620	80	65	240	71 000	5 500	76 500
5622	80	65	240	50 000	101 500	151 500
5623	80	65	240	0	1 200	1 200

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 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	128 047	129 200	140 200	8,5
1301	Forskning og utvikling mv.	138 882	155 700	166 200	6,7
	Sum kategori 21.10	266 929	284 900	306 400	7,5

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	4 547	2 100	2 100	0,0
	Sum kategori 21.10	4 547	2 100	2 100	0,0

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. Samferdselsdepartementets driftsutgifter, herunder lønn, leie av bygg, reiseutgifter og kjøp av konsulenttjenester, Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til Trygg trafikk og Syklistenes landsforening, tilskudd til samferdselsberedskap, samt midler til Samferdselsdepartementets innsats på forskning og utvikling mv. i samferdselssektoren.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 306,4 mill. kr. Foreslått driftsbudsjett for Samferdselsdepartementet er på om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2005. Tilskuddene til Trygg trafikk og Syklistenes landsforening er også foreslått på samme nivå som i saldert budsjett 2005, mens tilskuddet til internasjonale organisasjoner øker betydelig, bl.a. fordi Samferdselsdepartementet har overtatt budsjettansvaret for Norges deltagelse i luftfartsorganisasjonene ICAO og ECAC fra Utenriksdepartementet. Det foreslås også bevilget 2 mill. kr i etableringsstøtte til et media- og kommunikasjonssenter på Vestbanen i Oslo.

I samsvar med Regjeringens satsing på forskning og utvikling, foreslås en betydelig økning i bevilgningen til samferdselsforskning. Sammen med tidligere års bevilgninger, innebærer forslaget for 2006 en kraftig opptrapping av forskningsinnsatsen på Samferdselsdepartementets ansvarsområde de siste fem årene.

Rapportering

Samferdselsdepartementet utarbeidet i samarbeid med Fiskeri- og kystdepartementet St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, som ble lagt fram 12.03.2004. På bakgrunn av Stor-

tingets behandling av Nasjonal transportplan og retningslinjer fra Samferdselsdepartementet, har Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS utarbeidet mer detaljerte og sektorvise handlingsplaner.

Departementet har i de senere år nedlagt et omfattende arbeid for å bedre trafikksikkerheten på norske veier. I 2004 var automatisk trafikkontroll (ATK) i drift i hele landet med om lag 300 fotobokser. Prikkbelastningssystemet ble innført 01.01.2004. En fullstendig omlegging av føreropplæringen ble innført 01.01.2005 med nye læreplaner. Fra 01.09.2005 er Statens havarikommisjon for transport sitt ansvarsområde utvidet til også å gjelde vegtrafikkulykker. I 2004 omkom 257 mennesker som følge av vegtrafikkulykker. Dette er en klar reduksjon fra 2003, og antallet ligger på nivået fra slutten av 1950-tallet. Denne positive utviklingen har fortsatt i 2005.

Departementet arbeider for å forbedre kollektivtransportens stilling i storbyene. Gjennom Samferdselsdepartementets belønningsordning er det fra og med statsbudsjettet 2004 tildelt særskilte statlige midler for å styrke drift og investeringer i lokal kollektivtransport i større byområder som iverksetter tiltak for overføring av trafikk fra personbil til buss og bane. Ut fra de gode resultatene fra 2004, ble belønningsordningen økt med 50 pst. i 2005, til 115 mill kr.

Samferdselsdepartementet arbeider for større konkurranse på mange områder i samferdselssektoren for å få mer ut av ressursinnsatsen. Både i 2004 og 2005 har Samferdselsdepartementet lagt ned et omfattende arbeid med konkurranseutsetting av persontransport på jernbanen. Departementet kunngjorde 30.05.2005 at NSB Anbud vant anbudskonkurransen om enerett til å drive persontransport på Gjøvikbanen for en periode på 10 år. Planlagt trafikkstart er i juni 2006. Med virkning fra 01.01.2005 er mesteparten av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet utskilt i BaneService AS. Etableringen av BaneService AS er et viktig element i Regjeringens politikk for økt konkurranseutsetting, jf. etableringen av Mesta AS i vegsektoren.

Stortinget har vedtatt at eneretten til Posten Norge AS til å formidle postsendinger skal avvikles fra 01.01.2007.

St.meld. nr. 6 (2004–2005) Om verksemda til NSB AS for perioden 2004–2006, ble lagt frem 29.11.2004.

Samferdselsdepartementet og selskapene OVDS og TFDS inngikk 05.11.2004 avtale om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes (Hurtigruta) for perioden 2005–2012. Selskapene skal etter avtalen tilby helårige, daglige seilaser på strekningen, med et seilemønster om lag som i dag.

Eierskapet til Mesta AS ble fra 01.07.2005 overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Samferdselsdepartementet la våren 2005 fram St.meld. nr. 32 (2004–2005) Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø. I meldingen er det bl.a. redegjort for at flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø skjer som planlagt, med noen mindre justeringer i tiltakene for å holde på kompetansen blant nøkkelmedarbeidere.

Samferdselsdepartementet og Kultur- og kirkedepartementet utlyste den 30.06.2005 konsesjon til å drive og bygge et digitalt bakkenett for fjernsyn i Norge. Konsesjonen skal sikre et landsdekkende digitalt TV-tilbud, hvor allmennkringkasterne får en fremtredende plass.

Samferdselsdepartementet har arbeidet med modernisering av beredskapsordningene, og det er etablert en ny transportberedskapsstruktur fra 01.07.2005.

Samferdselsdepartementets utredningsmidler ble i 2004 bl.a. benyttet til å vurdere problemstillinger som forholdet mellom hjemme-pc og daglige reisemønstre, helikoptersikkerhet, evaluering av OPS-modellen, prikkbelastningsordningen, ordningen med «bypakker» og funksjonshemmedes tilgang til busstransport, evaluering av prosessen knyttet til Nasjonal transportplan, forberedelser av konkurranse på jernbanenettet mv. I 2005 er det bl.a. satt i gang nye utredninger knyttet til trafikksikkerhet, organisering av oppgaveløsning i samferdselssektoren, introduksjon av biodrivstoff og om konkurranse om sporet. Det er også satt av utredningsmidler til den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som gjennomføres hvert fjerde år.

I juli 2005 ble Samferdselsdepartementets strategi for tele- og transportforskning 2006–2009 lagt fram. I oppfølgingen av sektoransvaret for forskning samhandler Samferdselsdepartementet med Norges forskningsråd, berørte departementer med underliggende etater og virksomheter om kunnskapsbehov og om finansiering av forskningen.

Hoveddelen av Samferdselsdepartementets direkte innsats på transportforskning og forskning på telekommunikasjoner er over flere år kanalisert til ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. Dette gjelder både for 2004 og 2005. En betydelig del av midlene i senere år har gått til forskningsprogrammet PULS, som dekker tjenesteyting, handel og logistikk. RISIT, et bredt anlagt forskningsprogram om risiko og sikkerhet i transportsektoren, er et annet viktig program som i senere år er støttet av Samferdselsdepartementet.

Bevilgningene over Samferdselsdepartementets budsjett til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi er økt mye fra 2004 til 2005. Midlene er gitt prosjekter som legger til rette for bruk av hydrogen, biodrivstoff og nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Mål og prioriteringer

Samferdselsdepartementets hovedoppgave er å utrede og iverksette strategier og tiltak for på best mulig måte å oppnå målene innenfor transport- og kommunikasjonssektoren. Styringen gjennom underliggende virksomheter er en viktig del av dette arbeidet. Departementet har også et særlig ansvar for å styrke kunnskapsgrunnlaget innenfor transportforskning og telekommunikasjonsforskning.

Samferdselsdepartementets overordnede mål og prioriteringer realiseres i første rekke ved den politikk som utformes for og ved de bevilgninger som stilles til disposisjon til de ulike formål som ligger under departementets ansvarsområde. Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av planen er grunnlaget for Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer i transportsektoren. For samferdselssektoren samlet, inkl. post og telekommunikasjoner, styres mål og prioriteringer også av andre såkalte prinsippmeldinger. Departementets bruk av midlene over driftsbudsjettet og til forskning og utvikling, støtter opp under de mål og prioriteringer som gjøres i forhold til den enkelte sektor.

Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer for 2006 vil i hovedsak være de samme som i det foregående år. Arbeidet med trafikksikkerhet i transportsektoren vil være et hovedsatsingsområde. Det samme gjelder arbeidet med ulike tiltak for å forbrede kollektivtransportens stilling i storbyområdene.

Når det gjelder persontransport med tog, ønsker Regjeringen å konkurranseutsette Bergensbanepakken og Sørlandsbanepakken. Departementet vil også følge opp omstilingen i Jernbaneverket og konkurranseutsettingen i jernbanesektoren etter etableringen av BaneService AS.

Samferdselsdepartementet vil i 2006 arbeide med rammeverket for å sikre fortsatt gode posttjenester etter at Posten Norges siste eneretter blir avviklet 01.01.2007.

Samferdselsdepartementet vil løpende følge opp gjennomføringen av flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø samt Post- og teletilsynet til Lillesand.

Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet skal bygge oppunder departementets overordnede politikk. I oppfølging av forskningsinnsatsen vil departementet fortsette samhandlingen med Norges forskningsråd, samferdselsetatene og virksomheter.

Departementet vil legge vekt på aktiv informasjon om transport- og kommunikasjonsspørsmål. Departementets informasjons- og kommunikasjonsstrategi vil bli revidert i 2006.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Driftsutgifter	98 139	98 300	99 100
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 607	13 000	18 400
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300	17 900	18 500
72	Tilskudd til samferdselsberedskap			2 200
73	Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter			2 000
	Sum kap. 1300	128 047	129 200	140 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 99,1 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i Samferdselsdepartementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er

også satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL).

Per. 01.03.2005 hadde Samferdselsdepartementet 133 ansatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Bevilgningen skal dekke kontingenter til 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), International Railway Congress Assosiation (IRCA), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA) samt EU-programmet om forbedring av godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo) og EU-programmet for internettsikkerhet (eSafe).

Det foreslås bevilget 18,4 mill. kr, en betydelig økning fra saldert budsjett 2005. Økningen skyldes bl.a. at Samferdselsdepartementet har overtatt budsjettansvaret for Norges deltagelse i luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO fra Utenriksdepartementet, deltakelse i Det europeiske jernbanebyrået European Railway Agency (ERA), samt en kontingentøkning for Marco Polo programmet.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 18,5 mill. kr. Trygg trafikk foreslås tildelt 18,1 mill. kr, en økning på 0,6 mill. kr. sammenlignet med saldert budsjett for 2005, mens Syklistenes landsforening foreslås tildelt 0,4 mill. kr, samme beløp som for 2005.

I henhold til organisasjonens vedtekter skal Trygg trafikk gi råd og veiledning om trafikkopplæring i skoler og barnehager gjennom utarbeidelse av undervisningsmateriell og opplæringstilbud, herunder Barnas trafikklubb og Skolebarnas trafikklubb. I 2005 har det blitt lansert en «ny» Barnas trafikklubb, samt en revidert Skolebarnas trafikklubb, og organisasjonen vil i 2006 prioritere arbeidet med markedsføringen av disse klubbene. Trygg trafikk har som mål at klubbene skal påvirke foreldre til å ta ansvar for å gi barna god trafikkopplæring fra et tidlig tidspunkt.

Trygg trafikk skal også bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, og organisasjonen har en sentral rolle i kampanjer og annet informasjons- og opplæringsarbeid, spesielt når det er rettet mot barn og unge. Videre skal Trygg trafikk fungere som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter. Trygg trafikk er en viktig pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet. Samferdselsdepartementet vil ha særlig fokus på samspillet mellom Trygg trafikk og de øvrige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Finansieringen av Trygg trafikk fremgår av tabellen.

(i 1000 kr)

Trygg trafikks inntekter	Budsjett 2005	Finansiering i pst. 2005	Forslag 2006	Finansiering i pst. 2006
Statstilskudd	17 500	36,8	18 100	38,1
Andre tilskudd og egne inntekter	29 968	63,2	29 461	61,9
Sum	47 468	100,0	47 561	100,0

Tilskuddet til Syklistenes landsforening var opprinnelig begrenset til årene 2000–2002, men har senere blitt videreført. Samferdselsdepartementet mener at Syklistenes landsforening gjør et viktig arbeid for sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Dette er bakgrunnen for at driftstilskuddet foreslås videreført.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

I samband med forslaget om å avvikle kap. 1360 Samferdselsberedskap, har Samferdselsdepartementet opprettet post 72 for budsjettering av midler som skal gå til samferdselsberedskap, men som ikke hører hjemme i budsjettet til underliggende etater. Bevilgningen over post 72 skal bl.a. dekke utgifter til fylkeskommunene i den nye transportberedskapsstrukturen, til øvelser, planverksarbeid mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS, samt til havneberedskapsøvelser. Også midler til ny ordning for reservedelslagring vil bli finansiert over post 72. Det foreslås bevilget 2,2 mill. kr for 2006.

Post 73 Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter

Det foreslås bevilget 2 mill. kr i etableringsstøtte til et media- og kommunikasjonssenter på Vestbanen i Oslo. De totale kostnadene til etablering av prosjektet er anslått til 35 mill. kr. Prosjektgruppen har søkt staten om 15 mill. kr i støtte. Etableringsstøtten kan gis over tre år. Støtten i 2006 og ev. de neste to årene forutsettes gjort avhengig av at prosjektgruppen legger fram en tilfredsstillende finansieringsplan for den videre drift og investering.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000	2 100	2 100
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 433		
18	Refusjon av sykepenger	1 114		
	Sum kap. 4300	4 547	2 100	2 100

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Commitee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Dette forklarer inntektsanslaget på post 01. Beløpet gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. omtale av kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag andre FN-organisasjoner mv.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 794	17 000	14 000
50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	109 263	100 400	118 700
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*	8 138	22 600	22 300
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, *kan overføres*	5 687	15 700	11 200
	Sum kap. 1301	138 882	155 700	166 200

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 14 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv. Dette er en reduksjon på om lag 1 mill. kr fra saldert budsjett 2005, tatt hensyn til omleggingen til nettoføring av merverdiavgift.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. Utredninger av temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet står sentralt.

Utredningsmidlene skal også sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra trans-

portområdet, herunder den nasjonale reisevaneundersøkelsen samt utvikling av statistikk knyttet til omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet. Det vil også bli fokusert på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, i tillegg til utredning om likestilling i transport og andre spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer. Utredninger knyttet til Samferdselsdepartementets rolle innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap vil også bli finansiert over post 21.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 118,7 mill. kr for 2006, en økning på 18,3 mill. kr fra saldert budsjett 2005. Midlene er tenkt fordelt med 41,1 mill. kr til transportforskning, 72,1 mill. kr til teleforskning, samt 5,5 mill. kr som delfinansiering av egenandel når forskningsinstituttene i Norges forskningsråd deltar i prosjekter i EUs 6. rammeprogram for forskning.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet en strategi for tele- og transportforskning for perioden 2006–2009. Hovedprioriteringene er referert i del I i proposisjonen. En viktig og høyt prioritert oppgave for Norges forskningsråd i tiden framover vil være å sikre at denne forskningskunnskapen på en god måte blir formidlet til ulike brukere og beslutningstakere i tillegg til forskningsmiljøene.

Regjeringen ønsker å øke innsatsen på næringsrettet forskning for å styrke framtidig verdiskaping. Derfor vil Samferdselsdepartementet videreføre satsingen på sektorrelevant forskning som støtter opp under nyskaping og innovasjon.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Hoveddelen av Samferdselsdepartementets årlig innsats på transportforskning benyttes til å støtte ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. For 2006 er det avsatt 41,1 mill. kr til transportforskning.

En betydelig del av midlene som er bevilget til transportforskning de seneste årene har gått til å støtte det næringsrettede forskningsprogrammet PULS, som dekker tjenesteyting, handel og logistikk. Også en del midler som i utgangspunktet har vært satt av til telekommunikasjonsforskning, har blitt brukt til å finansiere dette programmet. PULS har gitt bidrag til prosjekter som bidrar til FoU-basert nyskaping, innovasjonsprosesser i nettverk, mer effektive logistikk- og transporttjenester, kompetanseutvikling og internasjonalisering.

Norges forskningsråd har besluttet å oppløse PULS-programmet med virkning fra 01.01.2006 og vil videreføre aktivitetene i en bredere «Brukerstyrt innovasjonsarena». Dette betyr at midlene fra Samferdselsdepartementet i 2006 vil inngå i finansieringen av næringsrettet forskning som omfatter også andre sektorer enn telekommunikasjoner og transport.

I 2002 ble det igangsatt er bredt anlagt forskningsprogram om risiko og sikkerhet i transportsektoren, RISIT. De første prosjektene var knyttet til temaene visjoner for transportsikkerhet, humanistiske og samfunnsvitenskapelige perspektiver på transportrisiko og organisering av transportrisiko. I tildelingsrunden som ble avsluttet i januar 2005, ble det tildelt midler til seks prosjekter som skal studere transport av farlig gods, samfunnssikkerhet samt opplevelse av transportrisiko og endringsprosesser. Departementet tar sikte på å øke støtten til RISIT i 2006.

Program for overordnet transportforskning, som er Samferdselsdepartementets egen forskningsaktivitet, vil bli videreført på samme nivå som i foregående år. Etter en runde med innspill fra forskningsmiljøene er det valgt ut forskningsprosjekter med temaer som dreier seg om bl.a. godstransport i byer, globaliseringens effekt på transportmiddel og korridorvalg, styringsutfordringer i et deregulert marked og bruk av IKT i transportsektoren. Departementet vil øke støtten til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt (TØI) og til miljørettet forskning, særlig knyttet til klimaforskning og støy. Det vil også bli satt av midler til de nye forskningsprogrammene om samfunnssikkerhet (SAMRISK) og regionalitet, demokrati og styring. I tillegg ønsker departementet å sette av midler til transportforskningsprosjekter under EUs rammeprogrammer for forskning.

Telekommunikasjonsforskning

Formålet med telekommunikasjonsforskningen er å stimulere næringsutvikling og sikre en videre utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletjenester i Norge. Telekommunikasjonsforskningen skal også gi økt innsikt i samfunnsmessige virkninger av ny teknologi. Bevilgningen vil i hovedsak gå til programforskning under Norges forskningsråd. For 2006 er det avsatt 72,1 mill. kr. til telekommunikasjonsforskning.

Samferdselsdepartementet legger opp til å forsterke støtten forskningsprogrammer under Norges forskningsråd også i 2006, med vekt på fors-

kning og utvikling som fremmer bredbåndsnett og -tjenester. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger. Bevilgningen omfatter også Simulasenteret på Fornebu, som driver grunnleggende forskning rettet mot programvareutvikling, samt forskning på problemstillinger knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester.

Norge og EFTA-landene vil delta i EUs forskningsprosjekt eTen fra 01.01.2006. Den norske deltakelsen finansieres av Moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementets andel utgjør 2 mill. kr for 2006.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Det foreslås bevilget 22,3 mill. kr i 2006, om lag samme nivå som i saldert budsjett 2005. Midlene skal gå til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi.

Formålet med denne tilskuddordningen har vært å framskaffe kunnskap slik at ny teknologi og/eller alternative drivstoff lettere blir tatt i bruk der dette er ønskelig fra en samfunnsøkonomisk vurdering av kostnader og miljønytte. I de senere årene er tilskuddmidlene i økende grad rettet inn mot prosjekter med formål å legge til rette for bruk av hydrogen i transportsektoren. Bl.a. på bakgrunn av anbefalingene fra Samferdselsdepartementets ekspertgruppe for hydrogen i transportsektoren, ble tilskuddet for 2005 nesten doblet sammenlignet med 2004. Dette er en firedobling siden 2001.

I tillegg til vektlegging av prosjekter relatert til hydrogen og nullutslippsteknologi, er det ved tildelingene for 2005 lagt vekt på tilrettelegging for utvikling og bruk av biodrivstoff. Dette er i samsvar med Stortingets Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005). Tilskuddsordningen administreres fra og med 2005 av Norges forskningsråd i samarbeid med Samferdselsdepartementet. Midlene som bevilges til denne ordningen vil bl.a. inngå som en del av Regjeringens nasjonale hydrogenstrategi.

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre det høye nivået på denne satsingen også i 2006.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

Det foreslås en bevilgning på 11,2 mill.kr til ordningen med tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede i 2006.

I 2005 inkluderte posten om lag 5 mill. kr i tilskudd til infrastrukturtiltak for å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler, i tillegg til tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Sistnevnte midler er overført til BRA-programmet i 2006. Det vises til omtalen under kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport.

Tilskuddet til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede er relatert til en forsøksordning, som er samarbeidsprosjekt mellom Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Ett viktig formål med forsøket er å sikre funksjonshemmede arbeidstakere og studenter muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, samt å kompensere for merutgifter til transport i slike sammenhenger. Det er videre en målsetting å kartlegge hvilken betydning et bedre transporttilbud for funksjonshemmede vil kunne få for redusert tilgang til uførepensjon, og om forsøket fører til at flere funksjonshemmede kommer ut i arbeidslivet eller tar utdanning. Forsøket skal fange opp funksjonshemmede som faller utenfor etablerte stønadsordninger til transport (bilstønad, grunnstønad, tilrettelagt transport til arbeid og utdanning m.m.), og kommer ikke i stedet for etablerte ordninger.

Forsøksordningen baseres på utprøving av to modeller. I om lag halvparten av landets fylkeskommuner er transporten knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene (som er en del av de regionale helseforetakene). For resten av landet er tilbudet etablert som en utvidelse av den fylkeskommunale transporttjenesten for funksjonshemmede (TT). Samferdselsdepartementet har ansvar for denne delen av forsøket.

Forsøksperioden er forlenget flere ganger, bl.a. i samband med revisjonen av statsbudsjettet for 2004, jf. St.prp. nr. 63 (2003–2004). Da gjentok Regjeringen forslaget om å inkludere forsøket med arbeids- og utdanningsreiser i gjennomgangen av ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov. Daværende Sosialdepartementet startet i januar 2004 denne gjennomgangen ved å opprette en interdepartemental arbeidsgruppe, jf. omtale i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005), pkt. 3.11.5 Anmodningsvedtak nr. 598 – TT-ordningen. Arbeidsgruppen avga en rapport 01.06.2005 som

ble kalt «Transport for funksjonshemmede – Gjennomgang av og forslag til bedre målretting av de offentlige transportstøtteordninger som er ment å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemminger». Rapporten er sendt på høring med frist 15.11.2005.

Sett i lys av at rapporten er på høring og at flertallet i samferdselskomiteen i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005) uttalte at en bør avvente den pågående gjennomgangen av de ulike ordninger og stønader, foreslås forsøket forlenget ut 2006.

Forsøket ble evaluert i 2003. Evalueringen viste at forsøket i liten grad har lykkes med å få funksjonshemmede over fra trygd til arbeid eller utdanning. I forhold til hovedformålet, nemlig å redusere veksten i trygdeutbetalinger, må forsøket derfor sies å ha vært mislykket. Evalueringsrapporten viste til at ordningen likevel kan ha en effekt ved at folk står lenger i arbeidslivet enn de ellers ville gjort. For den enkelte bruker er dessuten transportordningen et gode i seg selv. Evalueringsrapporten vurderte de to modellene i forsøket, og konkluderte med å tilrå at en ev. permanent ordning bør baseres på en statlig modell. Dette grunngis bl.a. med at forsøket synes å ha fungert bedre i trygdefylkene enn i TT-fylkene, bl.a. viste transportkostnadene seg å være høyere i TT-fylkene enn i trygdefylkene.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1310	Flytransport	414 634	444 000	480 600	8,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	278 859	53 400	16 600	-68,9
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	142 331	179 800	163 700	-9,0
1314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	24 367	31 800	30 600	-3,8
	Sum kategori 21.20	860 190	709 000	691 500	-2,5

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
4312	Oslo Lufthavn AS	194 412		389 000	
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	90 449	90 600	93 500	3,2
4314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 1314)	122			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	403 150	402 600	338 600	-15,9
5622	Aksjer i Avinor AS		50 000	40 000	-20,0
	Sum kategori 21.20	688 133	543 200	861 100	58,5

I Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004), er sentrale mål for luftfartspolitikken trukket opp. Viktige målsettinger er bl.a. å opprettholde sysselsetting og bosetting i distriktene ved å sikre befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra, med videre forbindelser til andre landsdeler og utlandet via de kommersielle rutene. Sikkerheten skal ha høyeste prioritet i alle deler av luftfarten.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering gjennom luftfartsloven med forskrifter, samt konsesjoner. Direkte underlagt departementet er forvaltningsorganene Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport. Samferdselsdepartementet er også eier av Avinor AS, som har ansvaret for mesteparten av luftfartens infrastruktur i Norge. I tillegg kjøper staten bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter og lufthavntjenester.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 691,5 mill. kr. Det foreslås budsjettert med 480,6 mill. kr til kjøp av flyruter, en økning på 8,2 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2005. Økningen skyldes bl.a. endrede rammebetingelser knyttet til luftfarten f. eks. i form av økte avgifter og gebyrer, samt endret merverdiavgiftsregime i 2004 og 2005. Det er knyttet usikkerhet til budsjet-

tet da nye kontrakter skal inngås på hoveddelen av kjøpsområdet i 2006.

Tilskudd til regionale flyplasser foreslås budsjettert med 16,6 mill. kr. Beløpet gjelder i sin helhet tilskudd til de ikke-statlige flyplassene, mens det ikke foreslås bevilget midler til Avinors regionale flyplasser i 2006. Sistnevnte har bl.a. sammenheng med utviklingen i Avinors økonomi.

For Luftfartstilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 163,7 mill. kr. Det er satt av 33,5 mill. kr i samband med flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø. Utgiftsbudsjettet for Luftfartstilsynet totalt går betydelig ned fra saldert budsjett 2005, dels på grunn av lavere budsjett til flytteutgifter og dels på grunn av omleggingen til nettoføring av merverdiavgift i statsforvaltningen. Luftfartstilsynets inntektsbudsjett er foreslått til 93,5 mill. kr, en økning med 3,2 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2005.

Foreslått budsjett for Statens havarikommisjon for transport er på 30,6 mill. kr, en økning med 1,6 pst., korrigert for omleggingen til nettoføring av merverdiavgift i statsforvaltningen.

Det er foreslått et utbytte fra Avinor AS på 40 mill. kr i 2006.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Overordnet politikk for luftfarten ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24 og Innst. S. nr. 240 (2003–2004).

Den overordnede målsetningen for departementet er å legge til rette for et godt og landsdekkende flytilbud, som i størst mulig grad sees i sammenheng med det samlede transporttilbudet. For å sikre et tilbud av flyruter på rutestrekninger som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, kjøper staten flyrutetjenester basert på anbudskonkurranse. Staten yter dessuten tilskudd til flygeinformasjonstjeneste på ikke-statlige regionale flyplasser som har rutetrafikk.

Sikkerhet skal ha høyeste prioritet innen alle deler av luftfarten. Innen ruteflyging er sikkerheten høy, og utfordringen ligger særlig i å opprettholde det høye sikkerhetsnivået. Innen øvrig lufttransport som passasjertransport med helikopter samt klubb- og privatflyvirksomhet, er det et lavere sikkerhetsnivå, og det er ønskelig å heve dette.

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart. Etableringen av Luftfartstilsynet i Bodø har kommet inn i et godt spor. Statens havarikommisjon for transport har som oppgave å undersøke hendelser og ulykker i sivil luftfart, undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren, samt å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i vegsektoren. Det arbeides også med å inkludere sjøfartssektoren.

Det er en betydelig utfordring for Samferdselsdepartementet å legge til rette for at fordelingen av oppgaver og økonomiske ressurser mellom virksomhetene og tilskuddordningene 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. Luftfartstilsynet har i lengre tid arbeidet med nye sikkerhetskrav som kan medføre et betydelig investeringsbehov på flere flyplasser. Samferdselsdepartementet vil vurdere lufthavnstrukturen når konsekvensene av sikkerhetskravene foreligger.

Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret er ved kgl.res. 19.11.2004 gitt konsesjon til sivil landingsplass på Rygge flystasjon. Det er i henhold til konsesjonen Forsvarets oppgave å vurdere videre framdrift av prosjektet sammen med Rygge Sivile Lufthavn AS.

Flytrafikken er i ferd med å ta seg opp. Dette er positivt for den økonomiske utviklingen både i flyselskapene og i Avinor AS. Det er fortsatt et betydelig prispress i markedet, og flyselskapenes økonomiske situasjon tilsier derfor at driften må effektiviseres ytterligere. Utviklingen i flyreisemarkedet fører også til at Avinor må redusere sitt kostnadsnivå, slik at luftfartsavgiftene kan holdes lavest mulig til fordel for de reisende. Omstillingen og effektiviseringen i Avinor har allerede medført reduserte luftfartsavgifter og et styrket økonomisk resultat. Departementets målsetting er at stamlufthavnene og store deler av rutenettet innenriks skal opereres på kommersielle vilkår, og at effektiv konkurranse mellom flyselskapene skal bidra til å holde billettprisene nede. Det er videre viktig at Avinor driver de regionale lufthavnene mest mulig effektivt, og at det er effektiv konkurranse om anbudsrutene, slik at statlige tilskudd til regional luftfart ikke blir høyere enn nødvendig.

I St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 262 (2003–2004), er det lagt opp til at statlig kjøp av regionale lufthavntjenester fastsettes ensidig av Samferdselsdepartementet. Avinors økonomiske utvikling er for tiden positiv. Dette henger både sammen med virkningene av pågående omstillingsarbeid og trafikkvekst. Det foreslås bl.a. på denne bakgrunn at det ikke bevilges tilskudd til Avinors regionale flyplasser for 2006. Dette betyr at underskuddet på Avinors regionale flyplassene i 2006 i sin helhet finansieres ved krysssubsidiering fra øvrige lufthavner.

Det legges opp til at Avinors tidligere praksis vedrørende utformingen av luftfartsavgiftene videreføres for 2006. Avgiftene fastsettes endelig av Samferdselsdepartementet i egen forskrift.

Både Luftfartstilsynet og Avinor har et miljøansvar. Luftfartstilsynets ansvar knytter seg særlig til overordnet regelverksutvikling, mens Avinors ansvar knytter seg til rollen som flyplasseier. Luftfarten påvirker særlig miljøet gjennom utslipp av drivhusgasser, støy og utslipp av kjemikalier.

Det er igangsatt omfattende tiltak for å redusere konsekvensene av utslipp til vann og grunn ved flyplassene. Forutsatt gjennomføring av disse vil miljøpåvirkningen reduseres, selv med trafikkvekst. Imidlertid stiller forurensningsmyndighetene strengere og mer spesifikke krav til reduksjoner i utslipp i forbindelse med nye utslippssøknader.

Det forventes vekst i flytrafikken framover etter tidligere års reduksjon. I den senere tid har det vært en markant reduksjon i støynivå ved flyplassene som en følge av at selskapene skifter ut sin flyflåte med mindre støyende fly samt at det totale trafikkomfanget er redusert. Stortinget vedtok i 1999 et nasjonalt resultatmål om reduksjon av støyplagene i Norge med 25 pst. innen 2010. Støyplagen fra luftfart ble redusert med 22 pst. i perioden 1999–2003. På lengre sikt er det ventet at støynivået vil fortsette å gå ned, men i langt lavere grad. Dette skyldes at noe av gevinsten ved de nye flyene som flyselskapene anskaffer, vil gå tapt som følge av forventet økning i flytrafikken.

Nyere flytyper er også mer drivstoffeffektive og slipper generelt ut mindre forurensende komponenter regnet per passasjerkilometer. Avinor opplyser at luftkvaliteten ved flyplassene ikke overskrider nasjonale grenseverdier eller anbefalte luftkvalitetskriterier.

Luftfarten bidrar til drivhuseffekten direkte ved forbrenning av drivstoff med påfølgende utslipp av CO2 og andre drivhusgasser. Økt belegg og nyere flytyper som er mer drivstoffeffektive vil bidra til å motvirke økningen i CO2-utslipp som vil komme av forventet trafikkvekst. Drivstoff som brukes til luftfart innenlands er ilagt CO2-avgift. For 2006 foreslås oppheving av redusert CO2-avgiftssats for luftfart og innføring av den generelle satsen for mineralolje, jf. nærmere omtale under pkt. 4.3 i del I i proposisjonen og omtale i St.prp. nr. 1 (2005–2006) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Samferdselsdepartementet arbeider aktivt gjennom FNs organisasjon for sivil luftfart (ICAO) for også å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten. Aktuelle virkemidler er særlig avgifter og handel med utslippskvoter. EU-kommisjonen har varslet initiativ med hensyn til inkludering av utslipp fra luftfart i det etablerte systemet for kvotehandel i EU.

Rapportering

Trafikkutvikling

Både det norske og det internasjonale luftfartsmarkedet har endret seg mye de seneste årene. Det europeiske luftfartsmarkedet er liberalisert, flere etablerte selskap har gått konkurs og andre sliter betydelig økonomisk, mens nye selskap er startet med helt andre forretningskonsept enn de etablerte selskapene.

Tidligere var flyselskapene først og fremst innrettet på den forretningsreisende. Denne passasjergruppen hadde høye krav til standard og fleksibilitet, og flyselskapene kunne prise sine tjenester tilsvarende høyt. Nå skjer veksten først og fremst i privatmarkedet. Lavprisaktørene tilbyr et enklere produkt med lave priser og enkel service.

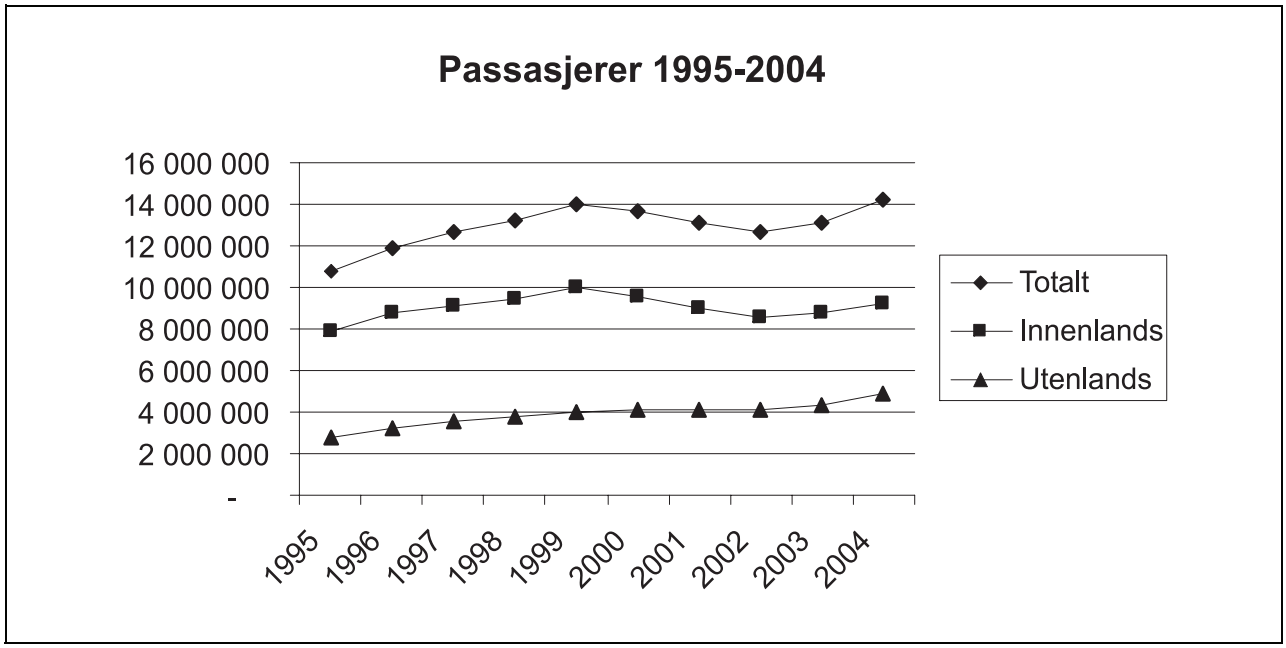
Den sterke konkurransen har ført til svekket lønnsomhet for de mer etablerte selskapene, mens de nye lavkostselskapene tar markedsandeler. Den høye oljeprisen de siste årene innebærer også en betydelig økonomisk belastning for flyselskapene.

Statistikk fra Avinor viser en sterk vekst i flytrafikken i 2004, etter svak vekst i 2003 og foregående år. Trafikken, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen ble snudd i annet halvår i 1999. Trafikkveksten var betydelig igjennom hele året 2004. Året endte med 1 pst. flere passasjerer enn rekordåret 1999.

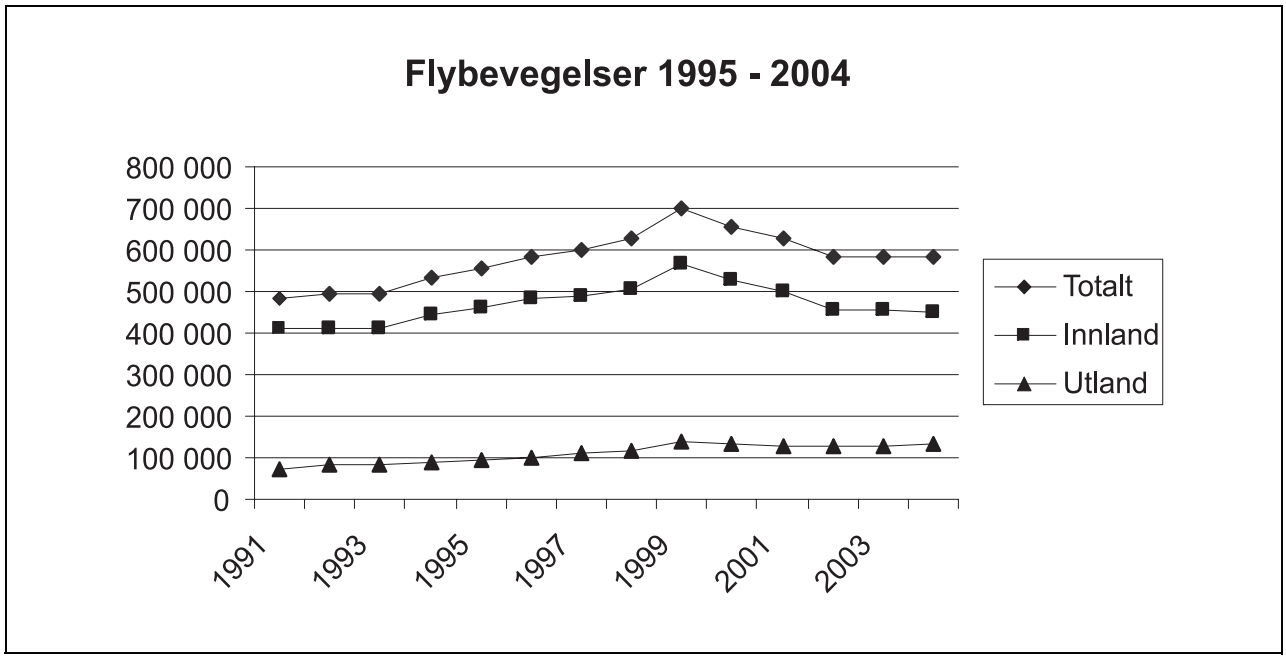
Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 2004 28,4 mill., som tilsvarer om lag 14,2 mill. reisende, en økning på 8,7 pst. fra året før, jf. figur 6.1 I ruteflygninger var det en økning på 6,1 pst. for innenlandstrafikk og en økning på 13,9 pst. for utenlandstrafikk fra 2003. Tallene inkluderer Oslo lufthavn, Gardermoen, der økningen i antall passasjerer innenlands og utenlands var på henholdsvis 5,1 pst. og 13 pst.

Antall kommersielle flybevegelser for rute, charter og frakt var i 2004 581 617, hvorav 448 541 innenlands og 133 076 utenlands, jf. figur 6.2. Dette var en reduksjon på 0,4 pst. i forhold til 2003. Dette viser at det har vært en betydelig vekst i antall passasjerer pr fly. Det ble i 2004 foretatt 27 000 overflygninger i norsk luftrom, ca. 11 pst. flere enn i 2003.

Ifølge Avinor er det fremdeles betydelig usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen i tiden framover. Veksten er ikke minst avhengig av utviklingen i norsk og internasjonal økonomi, oljeprisen og utviklingen på tilbudssiden i markedet.



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 6.2 Utvikling i antall flybevegelser

Ulykkes- og hendelsesstatistikk i norsk sivil luftfart

Det skjedde én fatal ulykke i norsk luftfart i 2004 under privatflyging med helikopter utenfor Bergen. En passasjer omkom. I september 2004 angrep en passasjer om bord i et fly fra Kato Airline AS besetningen med øks og forsøkte å styrte flyet. Besetning og passasjerer greide i fellesskap å forhindre en ulykke. Umiddelbart etter denne ulykken ble EUs sikkerhetskrav innført på de regionale lufthavnene, i forhold til planlagt innføring 01.01.2005.

I tabellen under gis det en oversikt over innrapporterte ulykker og hendelser til Statens havarikommisjon for transport for 2004 på luftfartsområdet. Statistikken er inndelt etter kategoriene: hendelser, lufttrafikkhendelser og ulykker. I tillegg er det skilt ut kategorien «alvorlige hendelser» (i kur-

siv). Det gjøres oppmerksom på at denne kategorien er en del av hendelser og lufttrafikkhendelser.

Ulykker innebærer enten dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader, mens hendelser er andre uønskede begivenheter som har, eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten. En lufttrafikkhendelse er en trafikkrelatert hendelse som for eksempel nærpassering, alvorlige vanskeligheter som oppstår fordi fartøysjefen eller lufttrafikktjenesten unnlater å følge gjeldende fremgangsmåte eller avviker fra gjeldende fremgangsmåte samt alvorlige vanskeligheter forårsaket av mangler eller feil ved bakkeinstallasjon og/eller hjelpemiddel. En alvorlig hendelse er i tilfeller der omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en ulykke.

Utvikling i innrapporterte ulykker og hendelser

	2000	2001	2002	2003	2004
Hendelser	35	48	32	47	38
Lufttrafikkhendelser	39	46	75	75	79
Alvorlige hendelser	*21*	*17*	*6*	*10*	*7*
Ulykker	25	23	23	23	17

Det har i 2004 vært omtrent samme antall innrapporterte saker til havarikommisjonen som i 2003. Dermed har tallene for de tre siste årene vært noenlunde stabile. Det har vært en nedgang i antall ulykker på seks, og kun en er omkommet. Den ene dødsulykken i 2004 skjedde innen privat- og klubbflyging. Et britiskregistrert helikopter mistet motorkraft, og måtte lande i sjøen rett etter avgang ved Breistein fergekai utenfor Bergen. Helikopteret sank, og en av de to passasjerene om bord mistet livet i ulykken.

Den mest alvorlige av hendelsene skjedde i februar 2004, da to småfly nesten traff hverandre i luften over Oslo sentrum. Det var til sammen sju personer om bord i de to flyene.

Beredskap mot terror og sabotasje

På bakgrunn av terrorhandlingene i USA 11.09.2001, la EU-kommisjonen samme høst fram et forslag til en forordning om fastsettelse av felles bestemmelser om sikkerhet (security) i sivil luftfart. Europaparlamentets- og rådsforordningen trådte i kraft i EU-landene i januar 2003. Som følge av EØS-avtalen er forordningen blitt en del av norsk rett. Forordningen er inntatt i forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten. Forskriften trådte i kraft 05.05.2004. EU-kommisjonen har gitt flere utfyllende forordninger på dette saksfelt, og Norge implementerer disse etter hvert som de blir en del av EØS-avtalen.

Regelverket inneholder krav om felles sikkerhetstiltak for å forhindre ulovlige handlinger rettet mot sivil luftfart. Alle aktører som leverer varer og tjenester i tilknytning til sivil luftfart omfattes av regelverket. Målet er å beskytte passasjerer, ansatte, offentligheten og installasjoner.

Finansieringen av sikkerhetstiltakene skjer ved brukerbetaling. I Avinors takstregulativ for 2005 er det fastsatt en sikkerhetsavgift på 40 kr som gjelder for hver avreisende passasjer.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2006 tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert gjennom etableringen av Avinor AS som selskap fra 01.01.2003, samt Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som egne forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt ha høyeste prioritet og i 2006 vil Samferdselsdepartementet blant annet prioritere arbeidet med oppfølging av havarikommisjonens rapport til Samferdselsdepartementet om omstilling og sikkerhet innen luftfarten, jf. omtale under «Andre saker».

Drift av de fleste norske lufthavnene og lufttrafikktjenesten skjer i regi av Avinor. Sentrale spørsmål om Avinors virksomhet blir forelagt Stortinget gjennom en eiermelding. Første eiermelding om Avinor ble lagt fram våren 2004, jf. St.meld. nr. 36 og Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS. Samferdselsdepartementet legger etter planen fram neste eiermelding i 2006.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på de treårige anbudene i rutedriften som ble gjort gjeldende fra 01.04.2003, og som opphører 31.03.2006. I tillegg er det regnet med virkningen av kontrakter på enkelte ruter inngått etter forrige hovedanbud, herunder bl.a. ruter i Finnmark og Nord-Troms.

Avinors økonomiske utvikling er for tiden positiv. Dette henger både sammen med virkningene av pågående omstillingsarbeid og trafikkvekst. Samferdselsdepartementet foreslår derfor bl.a. på

denne bakgrunn at det i 2006 ikke bevilges tilskudd til Avinors regionale lufthavner. Dette betyr at underskuddet på Avinors regionale flyplasser i 2006 vil bli dekket av kryssubsidiering fra Avinors øvrige lufthavner.

I tillegg til ordinære tilsynsområder, vil Luftfartstilsynet i 2006 fortsette arbeidet med sikkerhetstiltak ved lufthavnene og arbeidet med sikkerhetsfremmende tiltak for helikoptertrafikken.

Statens havarikommisjon for transport har i dag ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i sivil luftfart og jernbane. En utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte vegtrafikk fant sted 01.09.2005. Tidspunktet for en ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøtransport vil bli nærmere vurdert.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311, post 71*	414 634	444 000	480 600
	Sum kap. 1310	414 634	444 000	480 600

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

For 2006 foreslås det avsatt 480,6 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, en økning på 8,2 pst. målt mot saldert budsjett 2005.

Forslaget er basert på dagens anbudskontrakter som for store deler av rutenettet løper ut 31.03.2006. Nye anbudskontrakter for dette rutenettet vil gjelde for perioden 01.04.2006–31.03.2009. I tillegg omfatter budsjettposten midler til statlig kjøp av flyruter i Finnmark og Nord-Troms, der det er inngått kontrakter for perioden 07.07.2005–31.03.2007, samt helikopterruten Værøy-Bodø der det er inngått kontrakt for perioden 01.08.2005–31.07.2008.

I St.prp. nr. 65/Inst. S. nr. 240 (2004–2005) ble bevilgningen til kjøp av flyruter økt med 20 mill. kr, bl.a. på bakgrunn av reforhandlinger knyttet til økningen i avgifter og gebyrer for flyselskapene, samt dyrere nytt anbud på ruten Narvik-Bodø. Innenfor foreslått bevilgning for 2006 er det også satt av midler til å dekke inn endrede rammebetingelser for flyselskapene i form av bl.a. økte gebyrer, økte avgifter (f.eks. security-avgiften) og virkningen av merverdiavgift på persontransport.

Samferdselsdepartementet lyste 07.07.2005 ut nytt anbud på ruteflyginger for perioden 01.04.2006–31.03.2009. Anbudene omfatter betjening på 16 ruteområder, ekskl. Finnmark og Nord-Troms der gjeldende kontrakter utløper først 31.03.2007, samt helikopterruten Værøy-Bodø der det er inngått ny kontrakt fra 01.08.2005. Ruten Stokmarknes-Bodø vil fra 01.04.2006 igjen bli tatt ut av anbudssystemet, da Widerøe's Flyveselskap AS har meddelt Samferdselsdepartementet at de fra samme dato ønsker å drive ruten kommersielt.

Til sammen seks selskaper deltok i anbudskonkurransen. I henhold til anbudsutlysningen skal kontraktene som hovedregel tildeles den anbyder som har lavest kompensasjonskrav, og som ellers oppfyller kravene som er stilt i anbudsinnbydelsen, herunder teknisk og operative krav. I tråd med dette vil kontraktene for de enkelte ruteområdene avklares tidligst 01.11.2005. På den bakgrunn er det i tabellen tatt utgangspunkt i de gjeldende kontraktene.

(i mill. kr)

	Ruteområde	Selskap	
1	Interne ruter i Finnmark	Widerøe's Flyveselskap As	85,8
2	Hasvik/Sørkjosen–Tromsø	Widerøe's Flyveselskap As	5,1
5	Stokmarknes–Bodø[1]	Widerøe's Flyveselskap As	0
6	Svolvær/Leknes–Bodø	Widerøe's Flyveselskap As	43,1
7	Røst–Bodø	KATO Airline AS	6,9
8	Narvik–Bodø	KATO Airline AS	16,8
9	Brønnøysund/Sandnessjøen–Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap AS	39,4
10	Mo i Rana/Mosjøen–Bodø/Trondheim, Namsos/ Rørvik–Trondheim	Widerøe's Flyveselskap AS	69,8
11	Florø–Oslo/Bergen	Danish Air Transport AS	19,7
12	Førde–Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap AS	17,4
13	Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda–Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap AS	59,5
14	Fagernes–Oslo	Coast Air AS	9,4
15	Røros–Oslo	Widerøe's Flyveselskap AS	4,9
	Helikopterruten Værøy–Bodø	Lufttransport AS	18,8
	Andenes Bodø/Tromsø, Lakselv–Tromsø	Widerøe's Flyveselskap AS	31,0

[1] Ruten drives uten støtte fra staten, men med enerett fram til 31.03.2006. Fra 01.04.2006 har Widerøe's Flyveselskap AS meddelt Samferdselsdepartementet at de ønsker å drive ruten kommersielt.

Høsten 2004 ble det avholdt anbudskonkurranse for helikopterruten Værøy-Bodø, som følger en annen tidssyklus enn de andre anbudsrutene. Det var to anbydere, CHC Helikopter Service AS og Lufttransport AS. Begge selskapene oppfylte alle kravene satt i anbudet, og Lufttransport AS ble tildelt kontrakt da de hadde det laveste budet. Kontrakten ble inngått for perioden 01.08.2005–31.07.2008. Godtgjørelsen på 18,8 mill. kr for 2006 er om lag på samme nivå som i forrige anbudsperiode.

I tillegg har også rutene i Finnmark og Nord-Troms en annen tidssyklus enn hoveddelen av anbudsrutene. Gjeldende kontrakt er med Widerøe's Flyveselskap AS for perioden 07.07.2004–31.03.2007. Samferdselsdepartementet legger opp til å lyse ut nye anbud for Finnmark og Nord-Troms i løpet av 2006. Godtgjørelsen for denne kontrakten i 2006 er på om lag 91 mill. kr.

Ny hovedanbudsutlysning representerer en stor usikkerhet knyttet til statens endelige kontraktsforpliktelser for kjøp av flyrutetjenester i 2006, ikke minst ettersom godtgjørelseskravene har variert betydelig i de seneste anbudskonkurransene. Det knytter seg også usikkerhet til hvordan endrede rammebetingelser for luftfarten slår ut på tilskuddet for 2006, jf. grunnlaget for økt bevilgning i revidert budsjett for 2005.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000	40 000	
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70*	14 859	13 400	16 600
	Sum kap. 1311	278 859	53 400	16 600

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

Hovedlinjene i Samferdselsdepartementets styring av Avinor er trukket opp i gjennom St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, jf. Innst. S. nr. 262 (2003–2004). I tråd med signalene i stortingsmeldingen fastsettes tilskuddet til Avinors regionale lufthavner ensidig av Samferdselsdepartementet.

Avinor gjennomfører et omfattende omstillings- og effektiviseringsprosjekt, jf. nærmere omtale under «Andre saker». Disse tiltakene, sammen med en positiv trafikkvekst som forventes å vedvare, innebærer at Avinors økonomi for tiden er god. I 2004 fikk konsernet Avinor et resultat etter skatt på 463 mill. kr mot et underskudd på 577 mill. kr i 2003. Avinor utbetalte et utbytte på 151,5 mill. kr til staten for regnskapsåret 2004. På denne bakgrunn foreslås det ikke bevilgning til Avinors regionale lufthavner i 2006. Dette innebærer at trafikkinntektene og kommersielle inntekter i sin helhet skal dekke underskuddet på de regionale lufthavnene.

Luftfartstilsynet har foreslått å endre forskrift om utforming av store flyplasser. Forskriften er revidert på bakgrunn av en omfattende risikoanalyse, og det er bl.a. foreslått strengere krav til sikkerhetsområder langs og i enden av flyplassens rullebane. Utfordringen knyttet til de nye kravene vil gjennomgående være størst for de regionale flyplassene. Der det viser seg svært kostbart å tilfredsstille de foreslåtte kravene, åpner høringsutkastet for kompenserende tiltak. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil forslaget ha betydning for investeringsbehovet eller transportstandarden på mange lufthavner. Luftfartstilsynet har i løpet av 2004/2005 foretatt ytterligere konsekvensutredninger av forskriften. Luftfartstilsynet vil i løpet av 2005 foreta en ny høring av forskriften samt konsekvensutredningene. Departementet vil komme tilbake til ev. konsekvenser for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester.

Høsten 2005 vil det bli igangsatt en ekstern verdivurdering av Avinor og i 2006 vil det etter planen bli lagt fram en ny eiermelding for Stortinget. I den forbindelse vil Samferdselsdepartementet gi en nærmere vurdering av selskapets økonomiske situasjon, herunder behovet for ev. statlig tilskudd til selskapets regionale flyplasser.

Avinors takstregulativ for 2006 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Samferdselsdepartementet foreslår et budsjett på 16,6 mill. kr. Bevilgningen gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk. Forslaget innebærer en økning på 3,2 mill. kr fra saldert budsjett for 2005. Økningen henger bl.a. sammen med behov for oppgradering av utstyr, økte lønns- og opplæringskostnader og en mer reell fordeling av Avinors kostnader knyttet til tjenesten.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Driftsutgifter	122 841	132 100	130 200
22	Flyttekostnader, *kan overføres*	19 490	47 700	33 500
	Sum kap. 1313	142 331	179 800	163 700

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart. Arbeidet tar utgangspunkt i Regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren.

I tillegg til ordinære tilsynsområder vil Luftfartstilsynet fortsette arbeidet med sikkerhetstiltak ved lufthavnene og gjennom deltakelse i Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, arbeide med sikkerhetsfremmende tiltak for helikoptertrafikken i området.

De siste årene har det vært flere alvorlige ulykker knyttet til innenlands helikopterflyging. Denne typen virksomhet er ofte preget av flyging under krevende vær- og terrengforhold, og Luftfartstilsynet ser et behov for å trappe opp arbeidet med å bedre sikkerheten og få ned ulykkesratene for denne typen virksomhet. Dette vil derfor være et satsningsområde for Luftfartstilsynet i tiden framover.

I arbeidet med sikkerheten på lufthavnene vil Luftfartstilsynet intensivere arbeidet med sikring av rullebaner under vinterforhold. Utforkjøringer på glatte rullebaner de siste årene har vist at dette representerer en sikkerhetsrisiko. Luftfartstilsynet vil derfor prioritere arbeidet med å bedre sikkerhetsmarginene i samarbeid med aktørene på området.

Norge ble medlem av det felleseuropeiske tilsynsorganet for luftfart i EU – European Aviation Safety Agency (EASA) 01.06.2005. Medlemskapet har økonomiske og administrative konsekvenser for norske luftfartsaktører og myndigheter, jf. St. prp. nr. 44 (2004–2005) Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 09.08.2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettholdelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), der det redegjøres for disse konsekvensene.

Det årlige finansielle bidraget fra Norge og EØS/EFTA-statene til EASA baseres på EØS-avtalens alminnelige bidragsnøkkel og vil stå i forhold til EU-kommisjonens bidrag. Norges bidrag er foreløpig ikke endelig avklart, men det antas å bli om lag 3,5 mill. kr i 2006. På noen tilsynsområder vil EASAs egen gebyrforskrift ha betydning både for gebyradministrasjon, kostnader og finansiering for Luftfartstilsynet.

Innen området for styring av flytrafikken utvikles det også nye regler i Europa gjennom Eurocontrol og opplegget for et felles europeisk luftrom (Single European Sky). Det er igangsatt prosesser for å avklare norsk medlemskap i Single European Sky gjennom EØS-avtalen. Også dette vil kunne få konsekvenser for Luftfartstilsynet, men foreløpig er konsekvensene for tilsynet ikke avklart.

Det ble for 2005 foretatt en økning i stillingsrammen til Luftfartstilsynet på tre årsverk, til 148, som følge av nye oppgaver innen meteorologi og security. Disse stillingene er nå på plass i Bodø.

Det foreslås bevilget kr 130,2 mill til ordinær drift. Nedgangen i forhold til 2005 har sammenheng med overgangen til nettoordning for budsjettering av merverdiavgift.

Post 22 Flyttekostnader

Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø, jf. St. meld. nr. 17 og Innst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Det foreslås avsatt 33,5 mill. kr til flyttekostnader i 2006. Dette er en nedgang i forhold til saldert budsjett 2005. Imidlertid er det overført ubrukte midler fra foregående år som også vil bli brukt i 2006. Mindreforbruket i foregående år skyldes bl.a. rekrutteringsproblemer og forsinket framdrift i gjennomføring av flyttingen i 2004.

Regjeringen la opprinnelig til grunn at flyttingen av Luftfartstilsynet kan gjennomføres innen en ramme på 116 mill. 2003-kr for årene 2004–2006. jf. St. meld. nr. 17 og Innst. S. nr. 222 (2002–2003). I St.meld. nr. 32 (2004–2005) Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø, er det imidlertid skissert tiltak som kan øke flyttekostnadene for Luftfartstilsynet. Dette er bl.a. forslag knyttet til dobbelt bemanning av ikke-flyfaglig personell i 2006 og dels i 2007. Foreløpige anslag viser at tiltakene skissert i mel-

dingen kan føre til at flyttekostnadene øker med opp mot 20–30 mill. kr.

St. meld. nr. 32 (2004–2005) åpner også for økt lønn og utvidede pendlerordninger for visse tilsatte. Disse tiltakene vil isolert sett kunne føre til økte årlige driftskostnader med opp mot 10–20 mill. kr for en begrenset periode etter flyttingen, men anslaget et foreløpig usikkert.

Kostnadene forbundet med flyttingen av Luftfartstilsynet påløper stort sett i takt med tilsettingen av nye medarbeidere i Bodø. Hittil har kostnadene ligget lavere enn bevilgningen. Men bevilgningen til flyttekostnader er overførbar, og etter hvert som etableringen i Bodø og tilsettingen av nye medarbeidere skyter fart vil også kostnadene øke. Slik det nå ser ut vil det fortsette å påløpe ekstra kostnader til flyttingen også etter 2006. Det er derfor fortsatt lagt til grunn at bevilgingen er overførbar. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til ev. ytterligere behov for bevilgninger til flyttingen av Luftfartstilsynet.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Gebyrinntekter	86 036	90 600	93 500
02	Refusjon av diverse utgifter	3 162		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	242		
18	Refusjon av sykepenger	1 009		
	Sum kap. 4313	90 449	90 600	93 500

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra godkjenninger og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner m.v. i henhold til gebyrregulativet.

I St.meld. nr. 38 (1996–97) Norsk luftfartsplan, ble det bl.a. anført at Luftfartstilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende. Videre ble det i St.prp. nr. 66 (1998–99) Om tilsyn og myndighet i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket, anført at departementet vil vurdere om også Luftfartstilsynets myndighetsoppgaver kan brukerfinansieres, slik at Luftfartstilsynet blir selvfinansierende. Grader av brukerfinansiering må imidlertid vurderes i forhold til luftfartsnæringens samlede økonomiske bæreevne.

Luftfartstilsynets inntekter dekker per i dag ikke kostnadene, og det vil være en utfordring å etablere hensiktsmessige gebyrsystemer som muliggjør dette. I behandlingen av Ot.prp. nr. 40 og Innst. O. nr. 84 (2003–2004) ble det bl.a. besluttet at departementet kan gi forskrifter om at flyselskaper eller andre operatører skal betale gebyr for finansiering av luftfartsmyndighetenes arbeid med sikkerhet innen luftfarten. Dette innebærer at bl.a. regelverksarbeid, herunder utarbeiding av nye forskrifter og implementering av internasjonalt regelverk, samt analyser av årsakssammenhenger med hensyn til ulykker og hendelser, blir finansiert av markedet.

I 2004 nådde Luftfartstilsynet nesten inntektskravet for gebyrer, og sammen med øvrige inntekter ble inntektskravet nådd. For 2005 ble samlede gebyrinntekter økt noe utover prisstigningen for å opprettholde egenfinansieringen.

Den budsjetterte gebyrinntekten er beregnet til 93,5 mill. kr i 2006, som er en økning på 3,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Driftsutgifter	24 367	31 800	30 600
	Sum kap. 1314	24 367	31 800	30 600

Post 01 Driftsutgifter

Statens havarikommisjon for transport har ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart, jernbane og vegtransport i Norge. Havarikommisjonen ble i 2002 utvidet til å omfatte alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Utvidelsen innebar en ytterligere klargjøring av roller i jernbanesektoren. Fra 01.09.2005 ble havarikommisjonen også utvidet til å omfatte undersøkelse av alvorlige hendelser og ulykker i vegsektoren.

Tidspunktet for utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøfart vil bli nærmere vurdert.

Departementet vil følge opp budsjettutviklingen for havarikommisjonen etter at organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Utvidelse av kommisjonens ansvarsområde har medført at det har vært nødvendig med oppføring av et tilbygg til nåværende administrasjonsbygg på Kjeller. Utgiftene til lokalleie/driftsutgifter steg derfor betydelig fra 2004 til 2005.

I revidert budsjett for 2005 ble det bevilget 5 mill. kr til dekning av utgifter i forbindelse med undersøkelsen av hvordan flysikkerheten blir ivaretatt i den omstillingsfasen luftfartsnæringen og luftfartsmyndighetene er inne i. Det vises til nærmere omtale av denne undersøkelsen under «Andre saker».

Det foreslås bevilget 30,6 mill. kr. Nedgangen i forhold til 2005 har sammenheng med overgangen til nettoordning for budsjettering av merverdiavgift.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
90	Avdrag på lån	194 412		389 000
	Sum kap. 4312	194 412		389 000

Post 90 Avdrag på lån

I forbindelse med etableringen av Avinor AS, ble det vedtatt tre års avdragsfrihet på statslånet til Oslo Lufthavn AS (OSL). Det vil si at avdrag først skulle begynne å løpe fra og med 2006. På grunn av god likviditet har OSL innbetalt ekstraordinære avdrag på statslånet tidligere enn opprinnelig lagt til grunn. Det ble betalt avdrag i 2004, og for 2005 tar OSL sikte på å betale to avdrag på til sammen 388,8 mill. kr. I henhold til gjeldende låneavtale har selskapet anledning til å foreta slike innbetalinger. Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen er det lagt til grunn avdrag i 2006 på 389 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
80	Renter	403 150	402 600	338 600
	Sum kap. 5619	403 150	402 600	338 600

Post 80 Renter

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 338,6 mill. kr.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
80	Utbytte		50 000	40 000
	Sum kap. 5622		50 000	40 000

Post 80 Utbytte

I St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, er det redegjort for Regjeringens utbyttepolitikk. Utgangspunktet er at utbytte fra Avinor beregnes som statens innlånsrente multiplisert med egenkapitalen, begrenset oppad til 40 pst. av overskuddet etter skatt. Basert på foreløpig resultatanslag for 2005, foreslår Regjeringen et utbytte på 40 mill. kr. Endelig utbytte i Avinor AS fastsettes av selskapets generalforsamling.

Andre saker

Havarikommisjonens rapport til Samferdselsdepartementet om omstilling og sikkerhet innen luftfarten

Samferdselsdepartementet ga 07.10.2004 Statens havarikommisjon for transport i oppdrag å undersøke hvordan flysikkerheten blir ivaretatt ved de store omstillingene som pågår innen norsk luftfart. Havarikommisjonens rapport ble avgitt 05.08.2005.

Rapporten konkluderer med at i likhet med internasjonal, og da spesielt vestlig luftfart, har norsk luftfart over tid utviklet seg til å bli en svært sikker transportform.

Havarikommisjonen konkluderer videre med at hvis denne positive utviklingen skal fortsette, er det viktig at de mange samtidige endringene og omstillingene innen luftfarten blir sikkerhetsanalysert, og at disse analysene blir fulgt opp og dokumentert på en mer systematisk måte enn det som hittil har vært tilfelle.

Havarikommisjonen uttaler videre at de undersøkte luftfartsaktørene, inklusive myndighetene, har et forbedringspotensial, og rapporten inneholder derfor anbefalinger (sikkerhetstilrådinger) som berører alle de største aktørene i norsk luftfart.

Samferdselsdepartementet har i brev av 19.08.2005 sendt rapporten til berørte aktører for oppfølging av tilrådningene og for eventuelle merknader. Frist for tilbakemelding er satt til 15.10.2005. Departementet vil overvåke oppfølgingen av sikkerhetstilrådningene.

Avinors økonomiske situasjon og pågående omstilling

Det er redegjort for Avinors økonomiske situasjon og omstilling i St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, jf. Innst. S. nr. 262 (2003–2004).

Omstillingen pågår fortsatt, og framdrift og resultater er i hovedsak i tråd med opprinnelige planer. Omstillingen innebærer bl.a. at det er innført en ny styringsmodell for konsernet med desentralisert resultatansvar, endrede driftskonsepter ved lufthavnene og kontrolltårnene. Avinor vil redusere antallet kontrollsentraler fra fire til to. Trondheim kontrollsentral ble i 2004 nedlagt og ansvarsområdet overført til Bodø kontrollsentral. Avinors styre har vedtatt nedlegging av Oslo kontrollsentral i Røyken, og at ansvaret overføres til Stavanger kontrollsentral i 2008. Antall årsverk i staber og ledelse er redusert med 30 pst. Avinors styre vedtok en pause i omstillingsprosessen våren 2005, for i samarbeid med de ansattes organisasjoner å evaluere tiltak og kvalitetssikre de tiltak som ikke var iverksatt. Etter denne pausen ble de ulike omstillingstiltakene i stor grad videreført. Dette innebar noen mindre forsinkelser for enkelte tiltak som også betyr noe senere økonomiske gevinster av tiltakene. Per januar 2005 er antall årsverk redusert med om lag 380 årsverk som følge av omstillingsprogrammet.

Havarikommisjonen har i sin rapport om omstilling og sikkerhet innen luftfarten bl.a. tilrådd at Avinor bør vurdere å stille i bero besluttede og planlagte sikkerhetsrelaterte «Take-off 05»-tiltak som ennå ikke er satt ut i livet, inntil sikkerhetsmessige konsekvenser er utredet og dokumentert. SHT tilrår videre at Avinor bør vurdere å iverksette en dokumentert gjennomgang av erfaringer med «Take-off 05»-tiltak som allerede er iverksatt. De av havarikommisjonens tilrådninger som gjelder omstillingen i Avinor, vil bli fulgt opp på samme måte som de øvrige sikkerhetstilrådningene, jf. nærmere omtale ovenfor.

Effektiviseringstiltakene, sammen med en trafikkvekst som forventes å vedvare, innebærer at Avinors økonomi for tiden er god. I 2004 fikk konsernet Avinor et resultat etter skatt på 463 mill. kr mot et underskudd på 577 mill. kr i 2003. Avinor utbetalte et utbytte på 151,5 mill. kr til staten for regnskapsåret 2004, basert på et resultat i morselskapet på 379 mill. kr.

Høsten 2005 vil Samferdselsdepartementet få gjennomført en ekstern verdivurdering av selskapet. Verdivurderingen vil blant annet danne grunnlaget for neste eiermelding om Avinor, som etter planen vil bli lagt fram for Stortinget i 2006.

Satellittbaserte innflygingssystemer (SCAT – 1)

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005) bes det om at Stortinget blir orientert om innføring av satellittbasert innflygingssystem på de regionale flyplassene.

Avinor har i samarbeid med Luftfartstilsynet, Widerøe's Flyveselskap AS og produsenter av tekniske løsninger, etablert et prosjekt for å innføre innflygingssystemer ved regionale lufthavner, basert på satellitteknologi (SCAT-1). Avinors styre har vedtatt, under forutsetning av at de tekniske løsningene blir godkjent av Luftfartstilsynet, at det kan legges til grunn en utbyggingstakt for bakkestasjonene innen for en ramme på 50 mill. kr per år.

Avinor opplyser at en utbygging på alle regionale lufthavner vil kunne ferdigstilles i 2008 innenfor en samlet kostnadsramme på om lag 150 mill. kr. Avinor legger til grunn at utstyr både i flyene og første bakkestasjon (Brønnøysund) vil bli godkjent av Luftfartstilsynet ved utgangen av 2005. I 2005 vil det bli bygget ut bakkeutstyr på to lufthavner, og det planlegges utbygging på seks til åtte lufthavner i 2006 og tilsvarende utbyggingstakt de følgende årene. Widerøe's Flyveselskap AS planlegger å starte treningsflyging med SCAT-1 i første kvartal 2006 og kommersiell flyging fra midten av 2006.

SAS-samarbeidet – bortfall av fortrinnsrett

Det felles skandinavisk-eide flyselskapet SAS har hatt en dominerende stilling i det skandinaviske luftfartsmarkedet og har i tillegg fått fortrinnsrett av de skandinaviske regjeringene til trafikk på ruteområder der trafikkrettighetene er begrenset.

I forbindelse med regjeringens og Stortingets behandling av den skandinaviske luftfartspolitikken og forlengelse av SAS-samarbeidet, jf. St. meld. nr. 26 og Innst. S. nr. 175 (1996–97), ble også spørsmålet om SAS' fortsatte fortrinnsrett drøftet. Regjeringen fikk tilslutning til sitt forslag om at SAS' fortrinnsrett helt skulle bortfalle på ruteområder der markedet er fullt ut liberaliserte. Videre skulle fortrinnsretten falle bort i markeder der det er mulig å utpeke flere skandinaviske flyselskap til å trafikkere og der trafikkrettighetene forøvrig ikke er kapasitetsbegrensede. I øvrige markeder skulle SAS' fortrinnsrett beholdes.

Senere har imidlertid forutsetningene for denne særbehandlingen blitt endret ved EU-domstolens dom av 05.11.2002 i den såkalte «Open Skies»-saken mot bl.a. Danmark og Sverige. Domstolen konstaterte bl.a. at luftfartsavtalene med USA er diskriminerende overfor flyselskap som er etablert i landet (dvs. i dette tilfellet Danmark eller Sverige), men som ikke i overveiende grad eies av nasjonale interesser, ettersom disse flyselskapene ikke er garantert å kunne utnytte rettighetene i avtalen.

Som følge av dommen har EUs råd og parlament antatt en forordning om forhandling og inngåelse av luftfartsavtale mellom medlemsland og

tredjeland. I henhold til denne forordning skal alle flyselskap som er lisensiert i et medlemsland og som er etablert i et annet medlemsland, behandles likt. Likeledes, når et medlemsland skal fordele begrensede trafikkrettigheter, så skal alle de berettigede flyselskap tas i betraktning og fordelingen skje på en ikke-diskriminerende og transparent måte.

Denne forordningen er hittil ikke vært tatt inn i EØS-avtalen, men det er ikke desto mindre klart at EØS EFTA-statene er berørt av «*Open Skies*»-dommen, og at de samme prinsippene for inngåelse av luftfartsavtaler med tredjepart også er gjeldende for EØS EFTA-statene. Konsekvensen blir at det heller ikke i Norge lenger er anledning til å beholde noen fortrinnsrett for SAS, og prinsipielt sett skal SAS i de skandinaviske landene behandles som et hvilket som helst annet flyselskap hva angår markedstilgang. SAS' skandinaviske fortrinnsrett er derfor med dette i realiteten opphevet.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 455 313	12 830 300	12 678 400	-1,2
1321	Mesta AS	356 500	280 100		-100,0
1322	Svinesundsforbindelsen AS	236 137	227 000		-100,0
	Sum kategori 21.30	13 047 950	13 337 400	12 678 400	-4,9
	Sum korrigert for engangsutgifter i 2005 og nettoordning for mva. i 2006		12 830 300	13 377 300	4,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	539 783	379 300	328 300	-13,4
4321	Mesta AS	132 160			
5620	Aksjer i Mesta AS		71 000		-100,0
	Sum kategori 21.30	671 943	450 300	328 300	-27,1

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). De overordnede målene er færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, mer miljøvennlig bytransport, bedre framkommelighet i og mellom regioner, et mer effektivt transportsystem og et transportsystem som er tilgjengelig for alle.

Budsjettforslaget for Statens vegvesen totalt er på om lag 12,7 mrd. kr, en økning på 4,3 pst. eller om lag 550 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2005 tatt hensyn til innføring av nettoordning for føring av merverdiavgift i statsforvaltningen. Alle sammenligninger mot saldert budsjett 2005 er gjort tatt hensyn til avgiftsomleggingen.

Foreslått bevilgning til trafikktilsyn, drift og vedlikehold øker med om lag 1 pst. fra saldert budsjett 2005. Departementet legger vekt på at gevinstene fra konkurranseutsettingen og omorganiseringen etter hvert kommer for fullt. Til riksveginvesteringer inkl. Bjørvika og forsøk, er det avsatt om lag 5,2 mrd. kr, en økning på om lag 4,5 pst. I tillegg er det forutsatt stilt til disposisjon om lag 3,7 mrd. kr i annen finansiering, om lag på samme nivå som i 2005. Departementet har lagt opp til en fortsatt høy samlet satsing på rassikring. Til kjøp av riksvegferjetjenester er det satt av i overkant av 1,3 mrd. kr, en økning på 12,3 pst. fra saldert budsjett 2005, som bl.a. skyldes høy oljepris.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringene innen vegsektoren er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Det er et stort utbyggingsbehov på det høytrafikkerte

vegnettet, særlig for å øke trafikksikkerheten. I lavtrafikkerte områder er utfordringene i vegsektoren i første rekke å få en bedre og jevnere standard. I byområdene må det legges til rette for å øke kollektivtransportens markedsandeler og dempe bilbruken, bl.a. gjennom hastighetsøkning for kollektivtransporten. Vedlikeholdet av vegnettet må over tid være tilstrekkelig til å ta vare på eksisterende infrastruktur. Det er også en utfordring å redusere de negative miljømessige effektene av vegtrafikken, vegbygging samt drift og vedlikehold av vegnettet.

I det følgende er utfordringene og tilstandsvurderingen gruppert under bolkene framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Utover dette har Statens vegvesen utfordringer innenfor området samfunnssikkerhet og beredskap.

Sikkerhets- og beredskapsarbeidet i Statens vegvesen er en del av et langsiktig arbeid for å gjøre etaten bedre til å håndtere uønskede hendelser innenfor egen sektor. Statens vegvesen arbeider med å videreutvikle dagens krisehåndteringssystem gjennom kompetansegivende kurs og kriseøvelser. Krisehåndteringssystemet ble tatt i bruk i 2004. I samband med risiko- og sårbarhetsanalyse for samferdselssektoren, (SAMROS), vil Statens vegvesen gjennomføre detaljerte risiko- og sårbarhetsanalyser av eget virksomhetsområde, og gjennom dette synliggjøre objekter og funksjoner som er utsatt for uakseptabel risiko eller sårbarhet.

Framkommelighet

Det er store utfordringer knyttet til å kunne tilby en akseptabel framkommelighet på vegnettet.

Størstedelen av transportarbeidet skjer på stamvegnettet. Regjeringen mener derfor at det er viktig med et godt utbygd stamvegnett i alle deler av landet. Dette vil også komme distriktene til gode. Utbygging til firefelts veg på de mest trafikkerte delene av stamvegnettet har vesentlig betydning både for framkommelighet og trafikksikkerhet.

På det sentrale Østlandet og i storbyregioner fører problemer med trafikkavviklingen, særlig i rushtiden, til økte kostnader og uforutsigbarhet for gods- og persontransporten. I alle storbyområdene, med unntak av Tromsø, har kapasitetsproblemene økt de siste årene. Gjennomsnittlig reisehastighet har i disse områdene blitt redusert med 10 til 20 pst. i perioden 2002–2004.

En del vegstrekninger fremstår som flaskehalser, bl.a. på grunn av manglende vegbredde og dårlig kurvatur. Veger med stor stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte vegstrekninger kan ha begrenset framkommelighet i deler av året. Det er en utfordring å gjøre transporten på vegnettet mer forutsigbar.

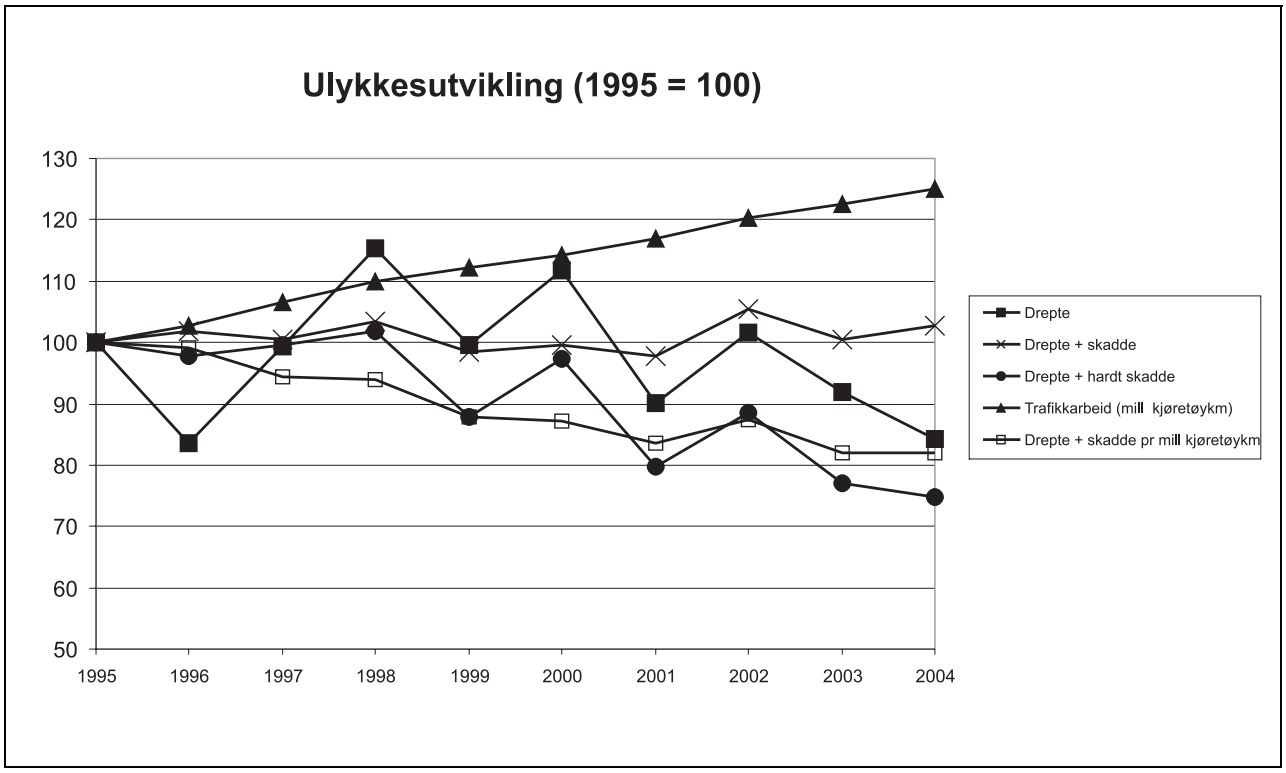
Drift og vedlikehold av vegene skal sørge for god og sikker framkommelighet både sommer og vinter. De driftsoppgavene som har direkte konsekvenser for framkommelighet og trafikksikkerhet, vil bli prioritert. Vedlikeholdsbehovet har økt betydelig som følge av økt trafikkmengde, økte veglengder og mer teknisk kompliserte veganlegg, som f.eks. tunneler. Undersøkelser viser at brukerne ikke er fornøyd med standarden på deler av driften og vedlikeholdet. Dette gjelder særlig vinterdriften av gang- og sykkelveger samt rydding av bussholdeplasser og dekkestandarden.

Riksvegferjene utgjør en viktig del av vegtransportsystemet for de reisende og næringslivet langs kysten. Det er en utfordring å få til et godt ferjetilbud samtidig som kostnadene ved ferjedriften ikke øker.

Trafikksikkerhet

Ulykkessituasjonen på vegnettet er en hovedutfordring i samferdselssektoren. Vegtrafikken har i de siste ti årene krevd om lag 300 menneskeliv pr. år. I tillegg blir om lag 12 000 personer rapportert skadet hvert år. Antallet drepte varierer fra år til år, men siden 2002 har det vært en klar nedgang i antall drepte. I 2004 omkom 257 personer i vegtrafikken. Dette er det laveste tallet siden 1996 med 255 drepte. 2005 viser en fortsatt klar, positiv utvikling.

Figur 7.1 viser registrert utvikling siden 1995 når det gjelder antall drepte, antall drepte eller skadde og trafikkarbeid målt i antall kjøretøykilometer. Figuren viser at skaderisikoen, dvs. drepte eller skadde i forhold til trafikkarbeidet, var nesten 20 pst. lavere i 2004 sammenlignet med 1995. I forhold til 50-tallet er ulykkene halvert, mens trafikken er tredoblet.



Figur 6.3 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetspolitikken. Nullvisjonen har ført til at Statens vegvesen i større grad fokuserer på å gjennomføre tiltak på strekninger som har ulykker med høy alvorlighetsgrad. Eksempler på slike tiltak i forbindelse med nullvisjonen er midtrekkverk, redusert fartsgrense og utbygging av firefelts veg. Hovedutfordringen framover er å videreføre den klare nedgangen som nå skjer med de alvorligste ulykkene. Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter er derfor prioriterte innsatsområder.

Miljø

Vegen og vegtrafikken bidrar til globale og lokale miljøproblemer i form av forurensning, støy, barrierer for mennesker og dyr, og skader på natur- og kulturmiljø. Det er en utfordring å redusere utslippene av klimagasser og bruk av fossile drivstoffer i vegtrafikken. Bruk av katalysator og redusert piggdekkbruk har medført at hver enkelt bil forurenser mindre, men denne reduksjonen motvirkes av trafikkveksten og en økende andel dieselbiler. Det er derfor fortsatt nødvendig med tiltak mot lokal luftforurensning i byene, særlig på høytrafikkerte veger. I tillegg er det nødvendig med fortsatt innsats for å redusere støyplagene. Samferdselsdepartementet vil også vise til at tiltak for å styrke kollektivtrafikken kan være viktig for å bedre miljøet.

Det er en oppgave å minimalisere inngrep i natur- og kulturmiljøer ved bygging av nye veger, sikre at nye veg- og gateanlegg har god estetisk kvalitet og gjennomføre reparasjonstiltak langs eksisterende vegnett.

Rapportering

Framkommelighet

I 2004 ble 64 km ny veg på stamvegnettet og 44 km ny veg på det øvrige riksvegnettet åpnet for trafikk. På stamvegnettet ble bl.a. følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) åpnet for trafikk:

- E6 Halmstad – Patterød i Østfold
- E6 Assurtjern – Klemetsrud i Akershus
- E18 Brokelandsheia – Vinterkjær i Aust-Agder
- E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka i Vest-Agder
- E39 Hop – Fjøsanger i Hordaland
- E39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane
- E16 Voldum – Seltun i Sogn og Fjordane.

På det øvrige riksvegnettet ble bl.a. følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) åpnet for trafikk:

– Rv 38 Kragerøtunnelen – Kalstadkrysset i Telemark
– Rv 651 Greifsneset – Løvikneset i Møre og Romsdal
– Rv 661 Ny Skodje bru i Møre og Romsdal
– Rv 862 Internveg Berg i Troms.

Den nye Svinesundsforbindelsen ble innviet 10.06.2005, og bompengeinnkrevingen startet 01.07.2005. Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004–2005), skal den planlagte bomstasjonen på svensk side av tidligere E6 flyttes til norsk side, slik at det blir tovegs bompengeinnkreving på norsk side av riksgrensen. I tillegg legges det opp til å gjennomføre tiltak for å bedre trafikk- og miljøsituasjonen på den gamle brua og i området rundt denne.

Det første av tre igangsatte OPS-prosjekter, strekningen Øysand-Thamshavn på E39 Klett-Bårdshaug i Sør-Trøndelag, ble åpnet for trafikk i juni 2005, to måneder tidligere enn planlagt.

Tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtransporten er i hovedsak konsentrert til de store byområdene. I Oslo er det en konkret målsetning å øke gjennomsnittshastigheten for buss og trikk på de viktigste delene av nettet med 20 pst. målt i forhold til 2003. Innføring av sanntidsinformasjonssystem (SIS) sammen med aktiv signalprioritering (ASP) er eksempler på viktige tiltak. Lokale myndigheter tar sin del av finansieringen av de aktuelle tiltakene i tråd med gjeldende ansvarsfordeling. I tillegg gjennomføres en rekke ulike infrastruktur- og oppryddingstiltak som vil bedre framkommeligheten. Etter at om lag 1/3 av tiltakene på de første fem linjene var gjennomført ved utgangen av 2004, var hastighetsøkningen i gjennomsnitt 4 pst. for de tre busslinjene. Etter Statens vegvesens vurdering er dette tilfredsstillende i forhold til den tiltakspakken som skal gjennomføres innen utgangen av 2005. Tiltak som er gjennomført på de to trikkelinjene, har bidratt til at det har vært mulig for Oslo Sporveier å etablere «rullende fortau», dvs. fem minutter mellom avgangene. Det legges opp til en tilsvarende satsing for å øke framkommeligheten for kollektivtransporten i Bergen.

Det er definert et stamrutenett for kollektivtransporten i de seks storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø, bestående av til sammen 26 linjer. I løpet av 2004 ble det innført bussprioritering i 24 lyskryss på dette stamrutenettet, noe som medførte at 16 pst. av lyskryssene hadde bussprioritering ved utgangen av 2004.

I 2004 ble det utbedret 38 rasutsatte punkt som medførte at fem rasutsatte strekninger ble eliminert.

I 2004 ble det tilrettelagt 46 km veg for gående og syklende. Det ble i 2004 etablert et system for inspeksjon og forbedring av eksisterende sykkelanlegg i forhold til trafikksikkerhet, framkommelighet og attraktivitet. Etter sykkelveginspeksjonene skal det gjennomføres strakstiltak som gjelder trafikksikkerhet og framkommelighet. Sykling mot kjøreretningen i envegskjørte gater ble tillatt etter gitte kriterier.

Et faglig nettverk for kommuner som satser på økt sykkelbruk, ble etablert i 2004 i samarbeid med Syklistenes Landsforening. Ved årsskiftet var 40 kommuner medlemmer i nettverket, av totalt om lag 90 kommuner med tettsteder over 5 000 innbyggere.

Vegdekkenes tilstand følges opp gjennom målinger av spor og jevnhet. Vegnettets tilstand graderes nå i fem klasser; svært godt, godt, middels godt, dårlig og svært dårlig. De to sistnevnte klassene representerer en dekkestandard som ligger lavere enn de mål som er fastsatt av Statens vegvesen. Det har vært en negativ utvikling i vegdekkestandarden, med en økning av antall km med dårlig og svært dårlig standard fra 3 500 km i 2000 til 4 600 km i 2004. Resultatene i disse registreringene er sammenfallende med de tilbakemeldinger som trafikantene har gitt gjennom brukerundersøkelser, som viser at brukerne er misfornøyde med dekkestandarden.

I 2004 ble det bestemt at krav om tilgjengelighet for alle skal innarbeides i nye normaler for veg- og gateutforming.

Eksisterende standard i riksvegferjedriften måles ved åpningstid, frekvens og oversitting, jf. langsiktige mål for driftsstandard beskrevet i St.meld. nr. 34 (1992–93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97. I 2004 tilfredsstilte ytterligere fire samband målsetningen om åpningstid, og fem samband det langsiktige målet om frekvens og oversitting. Totalt tilfredsstilte 59 av 95 riksvegferjesamband målsetningen om åpningstid. Henholdsvis 63 og 85 samband tilfredsstilte målsetningene om frekvens og oversitting. Det er i Nasjonal transportplan 2006–2015 utarbeidet nye standarder for riksvegferjedriften, som legger mer vekt på trafikkmengde og differensiering av tilbud mellom stamvegsamband og øvrige ferjesamband enn dagens standard.

Trafikksikkerhet

I Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på om lag 150 færre drepte eller skadde i 2004. Det ble i 2004 gjennomført tiltak med en samlet bereg-

net virkning på om lag 175 færre drepte eller skadde.

Investeringstiltak har bidratt til det meste av den beregnede trafikksikkerhetsvirkningen i 2004. På investeringssiden ble det i 2004 gjennomført tiltak som til sammen ga bedre virkning enn det som var lagt til grunn i budsjettet. Dette skyldes bl.a. bygging av midtrekkverk, og at det ble avsatt mer midler enn forutsatt til gjennomføring av strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsinspeksjoner. For å hindre møteulykker ble det bygd om lag 40 km midtrekkverk på to- og trefelts veger på stamvegnettet. Ved årsskiftet 2004/2005 var det totalt satt opp midtrekkverk på 63 km på to- og trefelts veger. I 2005 er det planlagt å bygge midtrekkverk på ytterligere 10 km veg. Utbygging av helt nye vegstrekninger med høyere standard, som f.eks. motorveg med fire felt og midtdeler, er også viktig bidrag for å redusere trafikkulykkene.

For årene 2002–2004 var det til sammen gjennomført trafikksikkerhetsinspeksjoner av om lag 1 000 km av riksvegnettet, og det var gjennomført strakstiltak som følge av inspeksjoner på om lag 550 km av disse vegene. I 2005 blir innsatsen økt.

I 2004 var automatisk trafikkontroll (ATK) i drift i alle fylker, med nesten 300 fotobokser fordelt på 1 200 km veg. Fotoboksene brukes nå langt mer aktivt enn tidligere. Statens vegvesen og Politiet har innledet et nærmere samarbeid for å videreutvikle bruken av ATK. Det er etablert en felles arbeidsgruppe som bl.a. skal gjennomgå rutiner og prosedyrer, vurdere bruken av ATK-punkter og ha ansvar for utprøving av strekningsvis ATK. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med justismyndighetene komme tilbake til Stortinget med et opplegg for videre bruk av ATK.

Antall kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrifter utført i 2004 oppfyller Vegvesenets forpliktelser i henhold til EU-direktiv 88/599/EØF, dvs. at det årlig utføres minst 220 000 kontroller.

I 2004 ble det gjennomført 820 000 bilbeltekontroller. Undersøkelser i 2004 viser at 85 pst. av bilførerne og passasjerene brukte bilbelte i tettbygd strøk, og 91 pst. utenfor tettbygd strøk.

I handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 er det lagt til grunn at det i gjennomsnitt skal gjennomføres 300 000 tungtransportkontroller pr. år. Det ble i 2004 gjennomført vel 230 000 kontroller. Tilstandsundersøkelser i 2004 viser at 80 pst. av de tunge kjøretøyene hadde tilfredsstillende bremser, mens 88 pst. hadde tilfredsstillende sikring av last. Dette er en marginal forbedring i forhold til 2003.

Tilpasning av ny organisasjon i Statens vegvesen har medført utfordringer når det gjelder å planlegge og samordne utekontrollvirksomheten. En del av den økte kontrollaktiviteten i perioden 2002–2005 var forutsatt finansiert ved uttak av effektiviseringsgevinster innenfor trafikant- og kjøretøyområdene. Noen av tiltakene for å oppnå effektiviseringsgevinstene er forsinket, jf. omtale under «Andre saker» om omstilling og effektivisering i Statens vegvesen.

Reviderte førerkort- og opplæringsforskrifter ble vedtatt i 2004, og ny føreropplæring for alle førerkortklasser, med nye læreplaner, ble iverksatt 01.01.2005.

Miljø

Tiltakene for å innfri forurensingsforskriftens grenseverdier for svevestøv (PM_{10}) er noe forsinket. I 2004 ble det gjennomført tiltaksutredninger i Oslo, Trondheim, Tromsø og Drammen. Mest aktuelt er tiltak som gir mer rentbrennende vedfyring og mindre piggdekkbruk, lavere kjørefart samt økt renhold.

Antall personer utsatt for overskridelser av det nasjonale 2005-målet for PM_{10} var beregnet til om lag 14 100 pr. 01.01.2005. Dette er en reduksjon på om lag 2 400 personer i 2004. Antall personer utsatt for overskridelser av 2010-målet for PM_{10} var beregnet til om lag 27 500, en reduksjon på om lag 6 900 personer i 2004. Reduksjonene skyldes i hovedsak redusert bruk av piggdekk.

Statens vegvesen gjennomførte i 2004 forsøk med bruk av saltløsning for å dempe svevestøvet. Redusert hastighet som tiltak mot svevestøv, såkalt miljøfartsgrense, ble vinteren 2004/05 testet ut på rv 4 Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud i Oslo. Endring av fartsgrense fra 80 km/t til 60 km/t har gitt en fartsreduksjon på i gjennomsnitt 8–10 km/t og 40 pst. reduksjon i piggdekkstøvet. Det er ikke avdekket problemer i trafikkavviklingen som følge av fartsgrenseendringen.

I Oslo og Trondheim er det innført piggdekkgebyr. Piggfriandelen pr. 01.03.2005 var 63 pst. i Trondheim, og 76 pst. i Oslo. Dette er en økning fra fjoråret på henholdsvis 2 pst. og 4 pst. I Tromsø var piggfriandelen kun 7 pst. og i Drammen 71 pst.

Antall personer utsatt for overskridelser av det nasjonale 2010-målet for NO_2 var beregnet til om lag 15 600 pr. 01.01.2005. Dette er en reduksjon på om lag 3 400 personer i 2004. Reduksjonen skyldes hovedsakelig en større andel biler med katalysator.

I 2004 ble, ifølge Statens vegvesens beregninger, antall personer utsatt for innendørs støy over den forskriftfestede grenseverdien på 42 dBA redusert med om lag 2 600 personer. Pr. 01.01.2005 gjensto det å gjennomføre tiltak for om lag 700 personer. For disse er det enten gitt utsettelse av tiltaksfristen i ett eller to år, eller søknad om utset-

telse er til behandling. Antall personer sterkt plaget av vegtrafikkstøy var beregnet til om lag 73 100 pr. 01.01.2005. Dette innebærer en reduksjon på om lag 2 500 personer i 2004.

Statens vegvesen arbeider for å redusere tapet av biologisk mangfold. Etterundersøkelser i forbindelse med ny bru til Tautra i Nord-Trøndelag viser store forbedringer i bunnforholdene og økning i antall hekkende fugler i reservat. I 2004 har Statens vegvesen bl.a. deltatt i det nasjonale programmet for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold. Det blir i perioden 2002–2006 foretatt overvåking av barrierevirkningen på villrein av rv 7 over Hardangervidda.

Vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2004 førte til inngrep i eller nærføring til 10 daa kulturmiljø, samt inngrep i 0,2 km vassdragsbelte langs vernede vassdrag og 2,7 km strandsone. Det ble utbedret 2,8 km riksveg med problemer knyttet til estetikk, natur- eller kulturmiljø (problemsoner).

Nasjonal verneplan for veger og bruer og vegrelaterte kulturminner er fulgt opp gjennom forberedelse av fredning av objekter i Statens vegvesens eie.

Mål og prioriteringer

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). De overordnede målene er færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, mer miljøvennlig bytransport, bedre framkommelighet i og mellom regioner, et mer effektivt transportsystem samt et transportsystem som er tilgjengelig for alle.

Oppfølging av handlingsprogram 2006–2009 for Statens vegvesen

(i mill. 2006-kr)

Kap./ post	Betegnelse	Handlings-program 2006-2009	Forslag 2006	Oppfølging i pst.
1320	Statens vegvesen			
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m	23 596	5 658,0	24,0
29	Vederlag til OPS-prosjekter	1 660	258,4	15,6
30	Riksveginvesteringer	21 552	4 084,0	22,6[1]
31	Rassikring	1 172	203,0	17,3
35	Vegutbygging i Bjørvika	196	360,0	25,0[2]
60	Forsøk	–	788,0	–
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	4 928	1 327,0	26,9
	Sum statlige midler	53 104	12 678,4	23,3[2]
	Annen finansiering	21 000	3 700,0	17,6
	Totalt	74 104	16 378,4	21,7[2]

[1] Inkl. post 60, jf. at rammen til post 30 for perioden 2006–2009 er inkl. rammen til forsøkene.

[2] Ekskl. den delen av bevilgningen til Bjørvika som er utenfor NTP-rammen, jf. forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Fordi innføringen av en nettoordning for føring av merverdiavgift skal være budsjettnøytral, er tallene i tabellen for handlingsprogrammet redusert med samme anslåtte merverdiavgiftsandel som lagt til grunn i budsjettforslaget for 2006. Handlingsprogrammet for Statens vegvesen for 2006–2009 er nærmere omtalt i pkt. 3.5 i del I i proposisjonen. Samlet budsjettforslag for Statens vegvesen for 2006 gir en oppfølging på 23,3 pst. av handlingsprogrammet for 2006–2009. Oppfølgingsprosenten i forhold til rammenivået i Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan 2006–2015 er på 25,2 pst.

Det er innenfor området trafikktilsyn i 2006 planlagt full gjennomføring av ny føreropplæring som hadde oppstart 01.01.2005. Hovedtemaene for trafikantkampanjer i 2006 vil være bruk av bilbelte og tiltak for å forebygge søvnrelaterte ulykker.

Det er planlagt gjennomført om lag 950 000 bilbeltekontroller og om lag 250 000 tungtransport-

kontroller. Kvalitet på kontrollene vil bli prioritert foran kvantitet. Statens vegvesen vil på slutten av året etablere en ny samlet tjenesteportal mot publikum, «Nasjonal kundetjeneste», hvor internett-tjenester, andre elektroniske tjenester og telefontjenester blir sett i sammenheng. Nye fartsgrenser for byer og tettsteder vil gi flere strekninger med fartsgrense 30–40 km/t i sentrumsområder og vil medføre bedre sikkerhet og framkommelighet for gående og syklende, samt mindre støy og luftforurensning.

Innenfor drift og vedlikehold vil tiltak med betydning for trafikksikkerheten ha høyeste prioritet. I hovedsak er det lagt opp til samme standard for vegdriften i 2006 som i 2005. Brukerundersøkelser viser at publikum ikke er fornøyd med vinterdriften, og Statens vegvesen vil iverksette tiltak for å rette på dette. Vegvesenet vil vurdere å øke innsatsen på det mest trafikkbelastede vegnettet for å forbedre fremkommeligheten under vanskelige kjøreforhold.

Det er nødvendig å sette av betydelige ressurser til vedlikehold av bruer og ferjekaier samt drift og vedlikehold av tunneler.

Konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold gjennom funksjonskontrakter skjer over en periode på fire år. I 2006 vil drift og vedlikehold i helhet være konkurranseutsatt.

Innenfor budsjettforslaget til veginvesteringer er det gitt førsteprioritet til å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter både på stamvegnettet og på det øvrige riksvegnettet. Anlegg under arbeid legger beslag på en vesentlig del av budsjettrammen. Det er i 2006 planlagt anleggsstart på følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) på stamvegnettet:

- E6 Vinterbru – Assurtjern i Akershus
- E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik) i Buskerud
- E16 Borlaug – Voldum i Sogn og Fjordane
- E6 vest for Alta (Langnesbukta-Jansnes) i Finnmark

På de øvrige riksveger er det planlagt anleggsstart på følgende større prosjekter (over 100 mill. kr):

- Rv 283 Øvre Sund bru i Buskerud
- Rv 465 Kjørrefjord – Ulland i Vest-Agder
- Rv 44 Omkjøringsveg Klepp i Rogaland
- Rv 48 Hafskorberget i Hordaland
- Rv 57 Espeland – Herland i Hordaland
- Rv 557 Ringveg vest i Bergen i Hordaland

I tillegg er det lagt opp til oppstart på Bybanen i Bergen.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) med rassikringsgevinst foreslås startet opp i 2006:

- Rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda i Møre og Romsdal
- E10 Fjøsdalen i Nordland

Det foreslås en samlet rassikringsinnsats i 2006 på om lag 500 mill. kr i statlige midler. Det er i alt planlagt å utbedre fire rasutsatte strekninger og 29 rasutsatte punkt.

Tiltak rettet mot de alvorligste vegulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter vil bli prioritert. Dette vil være tiltak som f.eks. midtrekkverk, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer og automatisk trafikkontroll (ATK). I 2006 legges det opp til å tilrettelegge 68 km veg for syklende og gående.

Det foreslås avsatt om lag 170 mill. kr til utbedring av eksisterende tunneler i 2006. I tillegg kommer midler som prioriteres innenfor de rute- og fylkesfordelte investeringsrammene.

Tiltak for å styrke konkurransekraften til den lokale kollektivtransporten, særlig i storbyområdene, er et satsingsområde for Regjeringen også i budsjettet for 2006. Det systematiske arbeidet for å nå målet om 20 pst. økt hastighet for buss og trikk i Osloområdet vil bli videreført. Tilsvarende arbeid er startet opp i Bergen. I Bergen arbeides det med oppstart av bygging av Bybane. Også i de andre større byområdene satses det på tiltak som styrker kollektivtransporten, bl.a. framkommelighetstiltak, knutepunktutbedringer samt bygging og utbedring av holdeplasser og terminaler.

Arbeidet med konkurranseutsetting av riksvegferjedriften fortsetter, med sikte på full konkurranseutsetting av sektoren i løpet av 2009. Det er lagt opp til en takstøkning på 3 pst. fra 01.01.2006.

Stor aktivitet i bygge- anleggsbransjen både nasjonalt og internasjonalt gir et etterspørselpress som har ført til sterk prisstigning på viktige byggevarer. Prognosene tilsier at aktiviteten i anleggsmarkedet vil holde seg på samme høye nivå ut 2006.

Oppfølging av målene i handlingsprogram 2006–2009 for Statens vegvesen i budsjettforslaget for 2006

	Forventet status	Mål		
	01.01.2006	Handlings-program 2006-2009	Forslag 2006	Oppfølging i pst.
Antall drepte eller hardt skadde	1300	1170[1]	1275[1]	19
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreduserende tiltak	–	2250	470	21
Antall km midtrekkverk på to- og trefeltsveger	68	50	8	16
Hastighet for kollektivtransporten i rushtiden de 6 storbyene (km/t)				
– Oslo	27,5	29,5	28,7	60
– Kristiansand	30,8	33,0	31,0	45
– Stavanger	28,4	28,4	28,4	–
– Bergen	22,6	22,8	22,6	0
– Trondheim	25,5	26,5	25,5	0
– Tromsø	22,0	22,0	22,0	–
Antall km fire felts motorveg	324	154	9	6
Antall tunneler som skal utbedres til frihøyde 4,2 meter	–	27	17	63
Antall km veg tilrettelagt for gående og syklende		315	68	22
– herav km sammenhengende nett i de 6 storbyene		45	8	18
Antall rasutsatte strekninger som skal utbedres	–	81	4	5
Antall rasutsatte punkter som skal utbedres	–	195	29	15

[1] Beregnet status pr. 01.01.2010 og 01.01.2007 der det er tatt hensyn til prognose for trafikkvekst og beregnet virkning av tiltak som gjennomføres av Statens vegvesen.

Framkommelighet

Det er i Nasjonal transportplan 2006–2015 en målsetning om å øke framkommeligheten i og mellom regioner. I handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 er det lagt til grunn at det skal bygges ut 154 km firefelts veger, hvorav om lag 9 km åpnes for trafikk i 2006.

Det er i perioden 2006–2009 planlagt å utbedre 81 rasutsatte strekninger og 195 rasutsatte punkter. Det planlegges å utbedre fire strekninger og 29 punkter i 2006.

For tunneler med frihøyde under 4,2 meter er det lagt opp til å utbedre 27 tunneler i perioden 2006–2009. I 2006 vil 17 tunneler bli utbedret.

I handlingsprogrammet for 2006–2009 er det prioritert å tilrettelegge 315 km veg for gående og syklende, hvorav 45 km inngår i sammenhengende nett i storbyer. Det er planlagt å tilrettelegge 68 km veg for gående og syklende i 2006, hvor 8 km inngår i sammenhengende nett i storbyer.

Det er store utfordringer knyttet til framkommeligheten på vegnettet, særlig i rushtiden i de store byområdene. Statens vegvesen vil følge hastighetsutviklingen over tid.

Samferdselsdepartementet prioriterer høyt å øke framkommeligheten for kollektivtransporten i de seks storbyene. Det er i handlingsprogrammet for 2006–2009 lagt opp til å øke hastigheten for kollektivtrafikken på deler av stamrutenettet i rushti-

den i fire av de seks storbyene. I 2006 er det lagt opp til en økning av hastigheten for kollektivtransporten i Oslo og Kristiansand.

Trafikksikkerhet

I Nasjonal transportplan 2006–2015 er det lagt til grunn at tiltak som skal gjennomføres av Statens vegvesen i perioden 2006–2009 skal gi 180 færre drepte eller hardt skadde i 2010 sammenlignet med en situasjon uten nye tiltak. Statens vegvesen vil legge betydelig arbeid i å gjennomføre effektive tiltak med sikte på å nå dette målet. Forventet trafikkvekst vil gi et negativt bidrag i form av flere drepte eller hardt skadde. Dersom det blir en trafikkvekst som er i samsvar med prognosene som ble lagt til grunn i handlingsprogrammet, og Statens vegvesen samtidig gjennomfører tiltak i samsvar med målsettingen i Nasjonal transportplan, forventes antall drepte eller hardt skadde å bli redusert fra om lag 1 300 i 2006 til om lag 1 170 i 2010. Trafikksikkerhetstiltak gjennomført av andre aktører vil kunne gi en ytterligere reduksjon. I årene framover vil tiltak som kan redusere de alvorligste ulykkene bli prioritert.

Det er i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 lagt opp til en betydelig opptrapping av ressursbruken til trafikksikkerhetsrettede tiltak. Dette gjelder spesielt mindre investeringstiltak og trafikksikkerhetstiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdene, samt automatisk trafikkontroll (ATK) og andre tiltak for å dempe fartsnivået og øke respekten for fartsgrensene. I tillegg kommer en rekke tiltak som bidrar til bedret trafikksikkerhet, men der også andre virkninger er sentrale. Dette gjelder spesielt strekningsvise investeringer, deriblant bygging av firefelts veger.

I Nasjonal transportplan 2006–2015 er det forutsatt at det innen utgangen av 2009 skal være utført ulykkesreduserende tiltak på om lag 10 pst. av riksvegnettet som har særlig mange og/eller alvorlige ulykker. I 2006 er det prioritert utført ulykkesreduserende tiltak på i underkant av 500 km ulykkesbelastet riksveg.

Det er i perioden 2006–2009 prioritert å bygge midtrekkverk på om lag 50 km to- og trefelts veg, hvorav 8 km bygges i 2006. Ved utløpet av 2009 vil det til sammen være etablert midtrekkverk på om lag 120 km to- og trefelts veger i Norge.

Tiltak som er planlagt gjennomført innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2006 ventes å gi en nedgang i antall drepte eller hardt skadde på om lag 35 personer. Dersom det blir en trafikkvekst i samsvar med prognosene, ventes det samlet å bli en nedgang i antall drepte eller hardt skadde med om lag 25 personer.

Miljø

Pr. 01.01.2006 er det beregnet at 14 400 personer vil være utsatt for konsentrasjon av NO_2 over det nasjonale 2010-målet. Det er beregnet at antall personer vil bli redusert med om lag 260 i perioden 2006–2009. Reduksjonen skyldes i hovedsak en utskifting i kjøretøyparken.

Pr. 01.01.2006 er det beregnet at 23 000 personer vil være utsatt for konsentrasjon av PM_{10} over det nasjonale 2010-målet. Det er beregnet at antall personer vil bli redusert med om lag 680 i perioden 2006–2009. Reduksjonen skyldes i hovedsak redusert piggdekkbruk.

Det er beregnet at støyplageindeksen langs riksveg vil bli redusert med om lag 1,5 pst. i perioden 2006–2009. Reduksjonen skyldes hovedsakelig fasadetiltak og støyskjerming av boliger.

Antall km riksveg med problemer knyttet til estetikk, natur- eller kulturmiljø (problemsoner) reduseres med 28 km i perioden 2006–2009.

Nærmere om budsjettforslaget

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005[1]	Forslag 2006
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72*	6 111 012	5 969 000	5 658 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*		100 000	258 400
30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72*	4 443 799	4 872 300	4 084 000
31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	175 117	210 200	203 000
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*	94 259	46 100	
35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overføres*	33 546	30 700	360 000
60	Forsøk, *kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33*	424 751	420 000	788 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*	1 172 829	1 182 000	1 327 000
	Sum kap. 1320	12 455 313	12 830 300	12 678 400
	Sum kap. 1320 inkl. mva	12 455 313	12 830 300	13 377 300

[1] Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2005, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 240 (2004–2005): Post 23 er økt med 25 mill. kr, post 31 økt med 50 mill. kr og post 72 økt med 50 mill. kr. Post 30 er redusert med 10,3 mill. kr, som en konsekvens av et generelt rammekutt i saldert budsjett 2005, som senere er plassert på post.

Regjeringen har lagt til grunn at bruttobudsjetterte statlige forvaltningsorganer skal nettoføre merverdiavgift fra og med statsbudsjettet 2006, jf. omtale av saken i pkt. 3.3 i del I i proposisjonen. Bevilgningene til Statens vegvesen på postnivå (unntatt post 29 og post 72 som ikke påvirkes) er derfor redusert med en anslått merverdiavgiftsandel, som er budsjettert på Finansdepartementets kap. 1633 Nettoordning statlig betalt merverdiavgift. I budsjettomtalen på postnivå som følger, er budsjettforslaget sammenlignet mot saldert budsjett 2005 etter at det er tatt hensyn til avgiftsomleggingen. I omtalen av prosjekter under «Nærmere om investeringsforslaget», er alle beløp av praktiske årsaker oppgitt inkl. mva. Dette letter sammenligninger av aktiviteten mot foregående år.

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

Det foreslås bevilget 5 658 mill. kr, en økning på snaut 1 pst. fra saldert budsjett for 2005 tatt hensyn til omlegging til nettoføring av merverdiavgift. Departementet legger vekt på at gevinstene fra konkurranseutsettingen og omorganiseringen etter hvert kommer for fullt.

Budsjettforslaget utgjør 24 pst. av rammen i handlingsprogrammet for 2006–2009.

Trafikktilsyn

Til oppgaver knyttet til trafikkstasjonene, utekontroller o.l. er det for 2006 satt av om lag 800 mill. kr. I handlingsprogrammet 2006–2009 er det lagt opp til å styrke innsatsen til trafikksikkerhet på trafikant- og kjøretøyområdene. Det er fastsatt tilstandsmål for 2010 når det gjelder bilbeltebruk, tunge kjøretøyer, overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Utviklingen innen disse områdene vil være gjenstand for årlig oppfølging, og prioritering av innsats. Ny forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransporten, samt innføring av digital fartsskriver, vil kreve økt innsats i forhold til kontroll og oppfølging.

(i pst.)

Type tilstandsmål i handlingsprogrammet for 2006–2009	Tilstand 2004	Mål for 2010
Bruk av bilbelte innenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	85	90
Bruk av bilbelte utenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	91	94
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. døgnhvil	90	94
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. lengste daglig kjøretid	94	96
Tunge kjøretøyer med godkjente bremser	80	85

Det er planlagt gjennomført om lag 950 000 bilbeltekontroller i 2006. Dette er 65 000 flere kontroller enn planlagt inneværende år. Videre er det planlagt gjennomført om lag 250 000 tungtransportkontroller, som er om lag 20 000 færre enn planlagt i 2005. Det vil bli lagt økt vekt på at kontrollene utføres på steder og til tider da de ventes å gi best trafikksikkerhetseffekt. Økt kvalitet på kontrollene vil bli prioritert framfor økt kvantitet.

Trafikksikkerhetskampanjer vil i handlingsprogramperioden bli rettet mot et fåtall større nasjonale kampanjer. Prioriterte nasjonale kampanjer er:

– Kampanje mot søvnrelaterte ulykker
– Kampanje for økt bilbeltebruk.

I 2006 vil det i tillegg bli lagt vekt på informasjon rettet mot sikrere sykling, fart og fartsgrenser samt barn på skoleveg.

Ny føreropplæring ble iverksatt 01.01.2005. Siden 2005 ble et overgangsår med gammel og ny opplæringsordning, vil det nye opplegget først bli fullt gjennomført i 2006. En vellykket gjennomføring av ny føreropplæring forutsetter en vesentlig styrking av Statens vegvesens tilsyn med trafikkskolene. Førerprøven skal også styrkes og kvalitetssikres i forhold til kravene i ny føreropplæring. Det vil bli gjennomført evalueringer av ny føreropplæring.

Statens vegvesen er gitt ansvar for å gjennomføre EU's direktiv fra 2003 om grunnleggende kvalifikasjonskrav til etterutdanning for førere av visse kjøretøyer som benyttes til gods- eller persontransport på veg. Forskrifter om ordningen skal tre i kraft i 2006, og ordningen skal implementeres i 2008 for bussførere og i 2009 for førere av tunge kjøretøy. Direktivet regulerer bl.a. kravene om fornyingsprøve hvert femte år for yrkessjåfører. Nye krav vil få stor betydning for transportbransjen, yrkessjåfører, opplæringsinstitusjoner og for Statens vegvesen.

Statens vegvesen skal sørge for å opprettholde et tilstrekkelig tjenestetilbud innenfor sitt forvaltnings- og myndighetsområde. Antall trafikkstasjoner er redusert. For å opprettholde tjenestetilbudet, utvikles det fleksible løsninger for å imøtekomme brukernes behov. Som et ledd i dette, startet Statens vegvesen i 2005 arbeidet med en totalvurdering av tjenestestruktur og ressursbruk innenfor trafikant- og kjøretøyområdene.

Statens vegvesen vil i slutten av 2006 etablere en ny samlet tjenesteportal mot publikum, «Nasjonal kundetjeneste», hvor internett-tjenester, andre elektroniske tjenester og telefontjenester blir sett i sammenheng. For å øke tilgjengeligheten til Statens vegvesens tjenester, vil arbeidet med å utvikle samarbeid med kommunale servicekontorer bli intensivert.

Virkningen av endrede fartsgrenser på fart og ulykker er undersøkt. På grunnlag av de erfaringer som er gjort, er det utarbeidet nye kriterier for fastsetting av fartsgrenser. Det er et mål å få fartsgrenser som er mer logiske for trafikantene, samtidig som de gir en sikrere vegtrafikk. Vegnettet blir gjennomgått med sikte på tilpasning til de nye kriteriene. Nye fartsgrenser for byer og tettsteder vil gi flere strekninger med fartsgrense 30–40 km/t i sentrumsområder og vil medføre bedre sikkerhet og framkommelighet for gående og syklende, samt mindre støy og luftforurensning. Vegdirektoratet vil i løpet av høsten 2005 gjennomføre en analyse av om fartsgrensen på enkelte nye motorveger med særskilt god standard kan heves fra 100 km/t til 110 km/t.

Drift og vedlikehold av riksveger

Til drift og vedlikehold av riksvegnettet er det forutsatt brukt om lag 3,8 mrd. kr i 2006. Det legges opp til at om lag 2,2 mrd. kr blir brukt til drift og 1,2 mrd. kr til vedlikehold. I disse beløpene er det inkludert spesielle og målrettede tiltak for å bedre trafikksikkerheten, som f.eks. skiltfornying og strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. I tillegg kommer 400 mill. kr til forvaltningsoppgaver.

Standarden på drift og vedlikehold av vegnettet er viktig både for brukernes og vegholders kostna-

der på kort og lang sikt og for trafikksikkerheten og miljø. De standarder som Statens vegvesen legger til grunn for drift og vedlikehold er basert på samfunnsøkonomiske analyser. Standardene er nå under revisjon. I tillegg til å gjøre egne analyser og vurderinger av egnet innsatsnivå, pågår det et utstrakt samarbeid med andre nordiske land som utfører tilsvarende utredninger.

Driften av vegnettet skal bidra til en god og sikker framkommelighet for trafikantene hele året. Det er bl.a. viktig å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller slike forventninger, må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. Driften skal også sørge for at trafikksikkerheten ivaretas på en god måte. Dette gjelder spesielt vinterdriften der brøyting og strøing er de viktigste oppgavene. I tillegg må en sørge for å fjerne brøytekanter i kryss for å opprettholde gode siktforhold. Snø på skilt må også fjernes etter snøfall. På veger som saltes, er det behov for hyppig vasking av skilt.

Brukerundersøkelser viser at publikum ikke er fornøyd med vinterdriften. Misnøyen er størst når det gjelder gang- og sykkelveger samt rydding av bussholdeplasser. Det vil bli iverksatt tiltak for å rette på dette. Videre vil Statens vegvesen vurdere å øke innsatsen på det mest trafikkerte vegnettet for på den måten å forbedre fremkommeligheten under vanskelige kjøreforhold. Innsatsen i overgangsperioden høst/vinter er kritisk med tanke på ulykker. I disse periodene omfatter derfor saltberedskapen et større vegnett enn resten av vinteren. I visse deler av landet kan det på grunn av klimaet bli flere overgangsperioder hvert år.

Erfaringsmessig er utgiftene til drift av tunneler tre til åtte ganger høyere enn drift av tilsvarende veg i dagen. Det er først og fremst renhold av vegger og tak, strømutgifter, samt kontroll og inspeksjon av at utstyr virker, som medfører store driftskostnader. Nye tunneler utrustes i samsvar med nye sikkerhetskrav. Også i de gamle tunnelene blir det investert i utstyr slik at de tilfredsstiller nye sikkerhetskrav. Nødvendige systemer og installasjoner anskaffes over investeringsbudsjettet, men medfører økte forpliktelser til drift og vedlikehold. Det er i 2006 avsatt 270 mill. kr, som er en liten økning fra 2005.

Andre driftsutgifter er knyttet til oppgaver som vegbelysning, styrings- og overvåkingssystemer, signalanlegg, trafikkskilt og forskjellig type oppmerking. Dette må utføres for å sikre en god og sikker avvikling av trafikken.

Kantslått og fjerning av kratt må gjøres for å opprettholde sikt i kryss og kurver og for å hindre at dette blir beiteområde for vilt, noe som utgjør en trafikksikkerhetsrisiko.

Alle driftsoppgaver ute på vegen utføres av entreprenører, og det utføres derfor et omfattende registreringsarbeid for å holde oversikt over alle vegelementene og deres tilstand. Dette gjøres som grunnlag for anbudsforberedelser og kontroll av utført arbeid.

Med unntak av noen områder som vil få økt standard, jf. omtale foran, forventes i hovedsak samme standard i driften i 2006 som i 2005.

Vedlikeholdet av vegnettet omfatter tiltak som skal sikre at vegdekker, bruer, tunneler, ferjekaier og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt.

Til dekkelegging foreslås det i 2006 avsatt om lag 525 mill. kr, noe mindre enn i 2005.

Til vedlikehold av bruer og ferjekaier er det i 2006 planlagt brukt 240 mill. kr, også noe mindre enn i 2005.

Statens vegvesen legger opp til å videreføre målinger av luftkvalitet (bl.a. svevestøv NO_2), varsling og forskning. Forum for bedre byluft har stimulert til samarbeid lokalt og nasjonalt. Dette arbeidet vil bli videreført. Piggdekkavgiften som er innført i Trondheim og Oslo, blir videreført. Innføring av piggdekkavgift i andre byer vurderes. Renhold av vegnettet samt vanning med saltløsning, spesielt i byer og tettsteder, er tiltak for å unngå svevestøv.

Statens vegvesen ønsker å utvikle tiltak som kan gi reduksjon av den generelle støyplagen. I forbindelse med videreføringen av forskningsprosjektet om miljøvennlige vegdekker, vil det bli lagt drensasfalt («åpen» overflate) og tynndekker med små steinstørrelser på flere prøvestrekninger.

Veganlegg og trafikk påvirker natur- og kulturmiljøer ved direkte bruk av arealer, ved barrierevirkning og at bruks- og opplevelsesverdien reduseres. Arbeidet for å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø og estetikk i drift og vedlikehold av veganlegg vil fortsette i 2006. For å følge opp EUs vannrammedirektiv, vil Statens vegvesen delta i arbeid med kartlegging og overvåking av vannforekomster. Statens vegvesen vil oppdatere etatens saltstrategi for å sikre at saltforbruket balanserer hensynet til framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Nasjonal verneplan vil bli fulgt opp gjennom fredning av alle objekter i Statens vegvesens eie. I 2006 skal det utarbeides forvaltningsplaner for objekter i verneplanen.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 258,4 mill. kr i 2006.

Gjennom behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–

2007, gikk Stortinget inn for at det skal gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS (Offentlig Privat Samarbeid). Strekningen Øysand – Thamshavn på det første prøveprosjektet E39 Klett – Bårdshaug, ble åpnet for trafikk i juni 2005, to måneder tidligere enn planlagt. Strekningen Handeland – Feda på prosjektet E39 Lyngdal – Flekkefjord ventes åpnet for trafikk i september 2006. For prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand arbeides det med sikte på inngåelse av kontrakt i første halvår 2006.

For E39 Klett – Bårdshaug er det gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2006 utgjør vederlaget 248 mill. kr. I tillegg er det behov for 25 mill. kr til dekning av økt vederlag i 2005, som følge av tidligere trafikkåpning. Av totalbehovet på 273 mill. kr, forutsettes 213 mill. kr finansiert med statlige midler og 60 mill. kr med bompenger.

For E39 Lyngdal – Flekkefjord er betaling for tilgjengelighet kontraktsfestet til 115 mill. kr pr. år i kontraktsperioden. Beløpet skal ikke indeksreguleres. Betaling for driftsstandard er kontraktsfestet til 19 mill. kr pr. år. Dette beløpet skal indeksreguleres. Forutsatt trafikkåpning i september 2006 blir vederlaget til OPS-selskapet i 2006 etter dette på til sammen 45 mill. kr, som i sin helhet finansieres med statlige midler.

Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk

Det foreslås bevilget 4 084 mill. kr på post 30 og 788 mill. kr på post 60, til sammen 4 872 mill. kr. Dette er en reduksjon på om lag 110 mill. kr fra saldert budsjett 2005 tatt hensyn til omlegging til nettoføring av merverdiavgift. Inkl. bevilgningene til Bjørvika, øker imidlertid bevilgningene til riksveginvesteringer med om lag 4,5 pst. fra saldert budsjett 2005.

Budsjettforslaget for post 30 og post 60 samlet utgjør 22,6 pst. av rammen i handlingsprogrammet for 2006–2009. Oppfølgingsprosenten i forhold til rammenivået i Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan 2006–2015 er på 27,3 pst.

Post 30 og post 60 må av praktiske grunner omtales mest mulig samlet, da begge postene i utgangspunktet er investeringsmidler, og midlene benyttes til de samme tiltaksområder. For forsøksmidlene (post 60) er det opp til det lokale forsøksorgan endelig å disponere midlene.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 og post 60 for 2006 sammenholdt med handlingsprogrammet 2006–2009.

(i mill. 2006-kr)

	Handlingsprogram 2006-2009	Forslag 2006	Oppfølging i pst.
Stamveger	11 820	2 759	23,3
Øvrige riksveger	8 170	1 733	21,2
– post 30	–	945	–
– post 60	–	788	–
Ikke rute-/fylkesfordelte midler[1]	1 562	380	24,3
Sum post 30 og post 60	21 552	4 872	22,6

[1] Omfatter bl.a. midler til oppgradering av eksisterende tunneler, tiltak på nasjonale turistveger, reservebruprosjektet og FoU.

Hovedprioriteringene i Nasjonal transportplan 2006–2015 er i all hovedsak fulgt opp. Innenfor forslaget for 2006 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 bompengeavtaler og de tiltakene som har størst positiv effekt på trafikksikkerheten.

Det vises til omtale av prosjekter som er foreslått med bevilgning i 2006 under «Nærmere om investeringsprogrammet», jf. også omtale under «Mål og prioriteringer».

Pr. 01.01.2006 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 18,7 mrd. kr, hvorav om lag 10 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler (omfatter også post 31 og post 35). Med budsjettforslaget for 2006 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 15,8 mrd. kr, hvorav om lag 9,5 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Inkl. refusjonsforpliktelser, vil de totale bindingene pr. 01.01.2007

utgjøre om lag 16,5 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker, OPS-prosjekter og prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår.

Forsøksordningene

Fra 01.01.2004 ble det iverksatt forsøk i enkelte byer med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet og forsøk i enkelte fylkeskommuner med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdselsområdet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003–2004). Forsøkene skal ha en varighet på fire år. Hovedformålet med forsøkene er å oppnå bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre samlet offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene for veg- og kollektivtransport. De statlige midlene til forsøkene bevilges over post 60 Forsøk.

Samtlige midler til forsøksområdene innenfor de fylkesfordelte rammene til øvrig riksvegnett på post 30 inngår i forsøkene, også forutsatte statlige midler til vedtatte større bompengeprosjekter og andre større prosjekter som det er knyttet bevilgningsvedtak til. Samferdselsdepartementet forutsetter at vedtatte prosjekter sikres rasjonell anleggsdrift. Videre forutsettes det at andre bindinger, inkl. bl.a. refusjonsforpliktelser, følges opp, jf. St.prp. nr. 1 (2003–2004) Tillegg nr. 2.

Tabellen viser fordelingen av de statlige midlene til forsøkene over Samferdselsdepartementets budsjett i 2006. Annen finansiering inngår ikke i forsøkene. Annen finansiering innenfor forsøksområdene Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV), Vestlandsrådet og Bergen er på henholdsvis 287 mill. kr, 478 mill. kr og 546 mill. kr. Kristiansandsregionen og Trondheim har ikke annen finansiering. Fordi Bergensprogrammet og Bergen kommune representerer det samme geografiske området, inngår annen finansiering til tiltak på øvrig riksvegnett av praktiske grunner rent teknisk i forsøket i Bergen. Dette innebærer imidlertid ikke at Bergen kan disponere midler til annen finansiering fritt, da disse bl.a. er bundet opp til å sikre rasjonell framdrift på store prosjekter som Ringveg vest og Bybanen.

(i mill. 2006-kr)

	Statlige midler	Fylkes-kommunale midler	Totalt, ekskl. kommunale midler
BTV[1]	229,0		229,0
Vestlandsrådet[2]	415,0		415,0
Kristiansandsregionen	28,0	6,7[3]	34,7[4]
Bergen	101,0	57,8[5]	158,8[6]
Trondheim	15,0	64,9[5]	79,9[7]
Sum	788,0	129,4	917,4

1 Buskerud, Telemark, Vestfold.

2 Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane.

3 Foreløpige budsjettall.

4 Inkluderer ikke kommunale midler. I følge Kostra har kommunene benyttet om lag 28 mill. kr til transportformål i 2004.

5 Rammetilskudd til Bergen og Trondheim over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett er basert på rammetilskudd for 2005 framskrevet med en deflator på 2,8.

6 Inkluderer ikke kommunale midler. I følge regnskapstall har kommunen benyttet om lag 137 mill. kr til transportformål i 2004.

7 Inkluderer ikke kommunale midler. I følge regnskapstall har kommunen benyttet om lag 61 mill. kr til transportformål i 2004.

Forsøkene skal belyse om andre organisatoriske løsninger enn dagens kan møte utfordringene, bl.a. knyttet til miljø og framkommelighet, på en mer helhetlig og effektiv måte. Til nå har det vært variable erfaringer med hvordan forsøkene fungerer i de ulike områdene. Det er viktig at forsøkene fungerer i tråd med forutsetningene. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn følge forsøkene nøye framover.

Trafikksikkerhetstiltak

I handlingsprogrammet er det forutsatt brukt om lag 2 400 mill. kr ekskl. mva. til særskilte trafikksikkerhetstiltak i perioden 2006–2009 på post 30 og post 60 samlet, hvorav om lag 2 300 mill. kr i statlige midler. Dette er en økning på om lag 50 pst. i forhold til perioden 2002–2005 for statlige midler.

Det er lagt til grunn at det totalt vil bli benyttet om lag 490 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2006, hvorav om lag 460 mill. kr i statlige midler. Samlede statlige midler gir en oppfølgingsgrad på 20 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden. Det er imidlertid opp til det lokale forsøksorgan om forsøksmidlene (post 60) avsatt til trafikksikkerhetstiltak faktisk skal brukes til dette. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster.

Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres. Dette vil være tiltak som f.eks. vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklister, midtrekkverk, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikkontroll m.m. Gjennomføring av strakstiltak på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de mest ulykkesutsatte vegstrekningene, vil bli gitt høy prioritet.

For tofelts veger med mer enn 10 000 kjøretøy pr. døgn er det behov for utbygging til fire felt, både for å bedre framkommeligheten og for å bedre trafikksikkerheten. Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

Nullvisjonsprosjektet «Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte», vil bli avsluttet i 2006. I prosjektet utprøves trafikksikkerhetstiltak som er rettet mot hele trafikksystemet, både trafikanter, kjøretøy og vegnett. Som et ledd i prosjektet, er det bygd opp et kommunikasjonssenter for trafikksikkerhet på Vegmuseet ved Hunderfossen i Øyer kommune nord for Lillehammer. Senteret vil bli vurdert videreført etter at prosjektet er avsluttet.

Tiltak for gående og syklende

I handlingsprogrammet er det forutsatt brukt om lag 1 800 mill. kr ekskl. mva. til særskilte tiltak for gående og syklende i perioden 2006–2009 på post 30 og post 60 samlet, hvorav om lag 1 400 mill. kr i statlige midler. Dette er en økning på vel 50 pst. i forhold til perioden 2002–2005 for statlige midler.

Det er lagt til grunn at det totalt vil bli benyttet om lag 310 mill. kr til tiltak for gående og syklende i 2006, hvorav om lag 230 mill. kr i statlige midler. Samlede statlige midler gir en oppfølgingsgrad på 17 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden. Det er imidlertid opp til det lokale forsøksorgan om forsøksmidlene (post 60) avsatt til gående og syklende faktisk brukes til dette. I tillegg kommer tiltak for gående og syklende som inngår i strekningsvise tiltak. I 2006 legges det opp til å tilrettelegge 68 km veg for gående og syklende.

Gjennomgang og forbedring av eksisterende sykkelveganlegg, særlig i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet, startes i 2006. I løpet av perioden 2006–2009 forutsettes 25 pst. av om lag 3 000 km gang- og sykkelveganlegg som Statens vegvesen har ansvar for, å være inspisert og forbedret. I løpet av perioden 2006–2009 vil Statens vegvesen, i samarbeid med kommunene, planlegge hovednett for sykkel for halvparten av byene og tettstedene med over 5 000 innbyggere.

Tiltak for kollektivtransport

I handlingsprogrammet er det forutsatt brukt om lag 4 300 mill. kr ekskl. mva. til særskilte tiltak for kollektivtransport i perioden 2006–2009 på post 30 og post 60 samlet, hvorav om lag 1 000 mill. kr i statlige midler. Dette er om lag på samme nivå som i perioden 2002–2005 for statlige midler.

Det er lagt til grunn at det totalt vil bli benyttet om lag 750 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i 2006, hvorav om lag 180 mill. kr i statlige midler. Samlede statlige midler gir en oppfølgingsgrad på 19 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden. Det er imidlertid opp til det lokale forsøksorgan om forsøksmidlene (post 60) avsatt til kollektivtransport faktisk skal brukes til dette. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som medfører bedre forhold for kollektivtransporten.

Styrking av kollektivtransporten er et viktig satsingsområde for Regjeringen, herunder også arbeidet for bedre tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. For å styrke kollektivtransportens konkurranseevne er det viktig at tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet prioriteres, spesielt i de store byene. Som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten, ble Statens vegvesen i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, tillagt flere oppgaver og et økt ansvar. Statens vegvesen vil derfor også få ansvar for å forvalte den nye tilskuddsordningen for universell utforming og oppfølging av BRA-programmet, jf. omtale under kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport. Det er avsatt 50 mill. kr til BRA-programmet i 2006.

Det forutsettes benyttet om lag 190 mill. kr, inkl. bompenger, til kollektivtrafikktiltak i Oslo i

2006 og om lag 140 mill. kr, inkl. bompenger, til kollektivtrafikktiltak i Akershus. Bl.a. prioriteres tilskudd til tiltak for økt hastighet og bedre trafikksikkerhet på Furusetbanen, og oppstart av arbeidet med opprusting av Kolsåsbanen i Oslo. Videre forutsettes T-baneringen ferdigstilt i 2006. Det legges stor vekt på å bedre tilbudet om innfartsparkering og tilgjengelighet til stoppe- og omstigningssteder.

Det pågår et systematisk arbeid for å nå målet om 20 pst. økt hastighet for buss og trikk i Osloområdet. Dette arbeidet videreføres i 2006, og målet er å oppnå 20 pst. økt hastighet for buss og trikk på de viktigste delene av stamrutenettet i hovedstadsområdet. Tilsvarende arbeid er startet opp i Bergen. I Bergen arbeides det med oppstart av bygging av Bybanen, jf. framlegg om nytt Bergensprogram i St.prp. nr. 75 (2004–2005).

Også i de andre større byområdene står tiltak for styrket kollektivtransport sentralt, med vekt på bedret framkommelighet, knutepunktutbedringer, bygging eller utbedring av holdeplasser og terminaler. Det vil bli tatt hensyn til universell utforming ved gjennomføring av kollektivtrafikktiltak.

Tilrettelegging for bedre kollektivtransport, og da særskilt styrking av infrastruktur for ekspressbuss, vil stå sentralt i planlegging og gjennomføring av prosjekter på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Det legges vekt på å få til en god kobling mellom buss og jernbane, og mellom lokalbuss og ekspressbuss.

Planlegging av kollektivtrafikktiltak er ressurskrevende. Mange aktører er involvert, og ofte må selv mindre tiltak gjennom ganske omfattende planprosesser for godkjenning. Erfaringer fra det systematiske arbeidet med økt framkommelighet for buss og trikk i Oslo viser at også tiltakspakker med en beskjeden investeringsramme krever store planleggingsressurser. Statens vegvesen arbeider aktivt sammen med Høyskolen i Molde for å utvikle fagmiljøet innenfor kollektivtransport. Statens vegvesen vil fortsatt søke å være en pådriver i arbeidet med å få fram planer for å sikre nødvendige investeringer i kollektivtrafikktiltak.

Miljøtiltak

I handlingsprogrammet er det forutsatt brukt om lag 550 mill. kr ekskl. mva. til særskilte miljø- og servicetiltak i perioden 2006–2009 på post 30 og post 60 samlet, hvorav om lag 500 mill. kr i statlige midler. Dette er en reduksjon på nærmere 50 pst. i forhold til perioden 2002–2005 for statlige midler. Dette skyldes at det ble brukt store ressurser til støyskjerming for å klare den forskriftsfestede fristen 01.01.2005.

Det er lagt til grunn at det totalt vil bli benyttet om lag 130 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2006, hvorav om lag 110 mill. kr i statlige midler. Samlede statlige midler gir en oppfølgingsgrad på 22 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden. Det er imidlertid opp til det lokale forsøksorgan om forsøksmidlene (post 60) avsatt til miljøtiltak faktisk skal brukes til dette. I tillegg kommer miljø- og servicetiltak som inngår i strekningsvise tiltak.

I 2006 vil det bli gjennomført støytiltak på boliger der Statens vegvesen har fått innvilget forlengelse av tidsfristen i forurensningsforskriften. I tillegg skal det gjennomføres tiltak på ev. nye boliger som kommer over grensen i forskriften. Det vil bli gjennomført en evaluering av støytiltakene, basert på beregninger, målinger og subjektiv opplevelse av forholdene før og etter tiltak. Hovedvekten av støyarbeidet vil ligge på kartlegging i forhold til nytt støyregelverk og utvikling av tiltak rettet mot støykilden, jf. omtale under post 23.

Arbeidet med å integrere hensynet til estetikk, natur- og kulturmiljø i planlegging og utbygging av veganlegg vil fortsette i 2006. Nye veganlegg skal ha god estetisk kvalitet. Det gjennomføres årlig tiltak langs eksisterende veg som har særlige problemer knyttet til estetikk, natur- og kulturmiljø. Dette vil i 2006 primært være miljøgater og andre miljøtiltak i byer og tettsteder.

Det er et mål i St.meld. nr. 21 (2004–2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010. Statens vegvesen kartlegger behov for tiltak og vil utvikle regionale tiltaksplaner.

Rassikringstiltak

Se samlet omtale av rassikringstiltak under post 31.

Opprusting av tunneler

I handlingsprogrammet er det sentralt satt av om lag 660 mill. kr ekskl. mva. til utbedring av eksisterende tunneler i perioden 2006–2009.

Som omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), forutsettes midlene benyttet til å følge opp det sentrale programmet for sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende tunneler omtalt i Nasjonal transportplan 2002–2011. Dette omfatter installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukningsapparater, lyssignal og ev. bommer utenfor tunnelen, inkl. signaloverføring mellom tunnel og vaktsentral, samt ventilasjonsanlegg. Målet er at samtlige tunneler

som mangler basisutstyr for brannsikkerhet, skal bli utrustet med dette innen utgangen av 2011.

I tillegg forutsettes midlene benyttet til utskifting og utbedring av gammelt tunnelutstyr og vann- og frostsikring, samt oppfølging av Europaparlaments- og Rådsdirektiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler på det transeuropeiske vegnettet. Sikkerhetskravene i EU-direktivet planlegges lagt til grunn for alle tunneler på riksvegnettet i Norge. I forbindelse med gjennomføringen av det nasjonale programmet for sikkerhetsmessig oppgradering vil også EU-direktivets krav bli fulgt opp, samt ev. behov for andre utbedringer i de aktuelle tunnelene.

Det foreslås bevilget om lag 170 mill. kr til utbedring av eksisterende tunneler i 2006. Dette gir en oppfølgingsgrad på 26 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden. I tillegg kommer midler som prioriteres innenfor de rute- og fylkesfordelte investeringsrammene.

De sentralt avsatte midlene i 2006 vil gå til å følge opp programmet for sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende tunneler. En vesentlig del av midlene vil gå til videre finansiering av pålagt utskifting av vann- og frostsikring i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal samt starte pålagt utbedring av Flekkerøytunnelen på rv 457 i Vest-Agder.

Som en følge av Stortingets vedtak om nytt nødnett, vil det også bli installert nytt nett i de vegtunnelene som i dag har analog kommunikasjon for utrykningsetatene. Dette finansieres av Nødnettprosjektet over Justisdepartementets budsjett. Dette forutsettes koordinert med den generelle opprustningen av tunneler.

Mange tunneler og underganger er ikke tillatt trafikkert med kjøretøyer med høyde over 4 meter. Statens vegvesen arbeider med et opprustningsprogram med sikte på å øke høyden i tunneler og underganger til minimum 4,2 meter på stamvegnettet. I 2006 prioriteres midler til å øke høyden i Haukelitunnelene på E134 til 4,2 meter. Kostnadene for dette vil være om lag 200 mill. kr.

I perioden 2006–2009 vil det bli satt av midler til tiltak som vil øke høyden på flere tunneler på stamvegnettet. Kostnadene ved denne høydeøkningen kan for en del tunneler bli betydelig. Dette har bl.a. sammenheng med at samtidig med arbeidet med å heve høyden, vil det være nødvendig å øke bredden og skifte ut en del gammelt teknisk utstyr. Det vil ikke være mulig å gjennomføre disse arbeidene i løpet av perioden 2006–2009. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering når behov og kostnader er nærmere avklart.

Nasjonale turistveger

I handlingsprogrammet er det forutsatt om lag 250 mill. kr ekskl. mva. til prosjektet Nasjonale turistveger i perioden 2006–2009. Det foreslås bevilget om lag 50 mill. kr til prosjektet i 2006. Dette gir en oppfølgingsgrad på 20 pst., jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden.

Prosjektet Nasjonale turistveger omfatter 18 utvalgte vegstrekninger som spesielt skal tilrettelegges og markedsføres for bilturisme. Opplevelser av unik natur fra vegen og spennende stoppesteder i kombinasjon med gode kulturopplevelser, service og informasjon forventes å gi flere turister, økt oppholdstid og økte inntekter for næringslivet. Det er registrert betydelig interesse fra lokalpolitisk hold og fra næringslivet for en raskere ferdigstillelse av turistvegene. Erfaringer viser at gjennomføring av de tiltakene som Statens vegvesen har ansvaret for, er viktig for å stimulere lokale næringslivsaktører og investorer til å satse på og følge opp med utviklingstiltak innenfor sine ansvarsområder.

Post 31 Rassikring

Med bakgrunn i Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, har Samferdselsdepartementet lagt til grunn en statlig planleggingsramme på 1 172 mill. kr ekskl. mva. til særskilte rassikringstiltak i perioden 2006–2009. Som grunnlag for arbeidet med handlingsprogrammet har Samferdselsdepartementet fastsatt rettledende fylkesvise planleggingsrammer for post 31 i perioden 2006–2009. Rammene er basert på forslag fra Statens vegvesen, og de bygger på foreliggende fylkesvise eller regionale rassikringsplaner der forhold som trafikkmengde, rastype, rasfrekvens, omkjøringsmuligheter, trafikktype (skoleskyss, ekspressbusser etc.) og kostnader er tillagt vekt. De fylkesvise rammene framkommer i «Nærmere om investeringsprogrammet».

I tillegg er det forutsatt benyttet om lag 700 mill. kr i statlige midler til øvrige prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster innenfor post 30 og post 60 i perioden 2006–2009. Den samlede rassikringsinnsatsen i perioden utgjør etter dette om lag 1 900 mill. kr i statlige midler. Dette er om lag på samme nivå som i perioden 2002–2005. I tillegg kommer om lag 500 mill. kr i annen finansiering, slik at det totalt skal benyttes om lag 2,4 mrd. kr på tiltak for rassikring i perioden 2006–2009.

Det foreslås bevilget 203 mill. kr i 2006. Dette er en økning på 5 mill. kr eller 2,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2005 tatt hensyn til omleggingen til nettoføring av merverdiavgift. Forslaget utgjør 17,3 pst. av rammen i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009, jf. at oppfølgingen kan variere mellom år i perioden.

I tillegg er det lagt til grunn at det benyttes om lag 300 mill. kr samlet over post 30 og post 60 til øvrige prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst. Statlige midler brukt på rassikring vil dermed utgjøre om lag 500 mill. kr i 2006. Det er imidlertid opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om forsøksmidlene (post 60) foreløpig avsatt til rassikringstiltak faktisk skal brukes til dette. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil bli benyttet om lag 520 mill. kr til rassikring i 2006.

Midlene som bevilges over post 31 kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) med rassikringsgevinst foreslås prioritert i 2006 (finansieres dels over post 30, dels post 31 og dels post 60) :

- Rv 43 Aunevik – Bukkesteinen i Vest-Agder
- E39 Gammelseter – Nipetjørn i Hordaland
- Rv 55 Stedjeberget i Sogn og Fjordane
- Rv 617 Gotteberg – Kapellneset i Sogn og Fjordane
- E12 Umskaret i Nordland
- E10 Fjøsdalen i Nordland
- Rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda i Møre og Romsdal

De to sistnevnte prosjektene er nye i 2006.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 360 mill. kr i 2006.

Prosjektet er tidligere omtalt i bl.a. St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 108, St.prp. nr. 96 (1987–88), Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 87–88, og St.prp. nr. 50 (2004–2005).

Første etappe av prosjektet omfatter ny E18 i en om lag 1 200 meter lang tunnel under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekebergtunnelen, hvorav om lag 700 meter som senketunnel. Tunnelen skal bygges med to løp og tre kjørefelt i hver retning. Det skal bygges kryss ved Havnelageret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt vegsystem i området. Nyland allé blir vegsystemets hovedgate i retning øst – vest. Fra denne skal det bygges gater til kryssene ved Havnelageret og Sørenga. Bispelokket skal rives, og rv 4 Nylandsveien senkes ned til kryss i plan med Nyland allé. Første etappe må fullføres før andre etappe kan realiseres. Anleggsarbeidene startet i august 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012.

I St.prp. nr. 1 (2004–2005) og St.prp. nr. 50 (2004–2005) er det lagt til grunn en styringsramme for prosjektet på 4 310 mill. kr og en kostnadsramme på 4 960 mill. kr. Gjennom Samferdselsdepartementets brev av 23.05.2005 til Stortingets presidentskap ble Stortinget orientert om at departementet, på grunnlag av resultater fra de første tilbudsrundene, har bedt Vegdirektoratet om en vurdering av kostnadsutviklingen for prosjektet.

En ny gjennomgang av prosjektet, der det er tatt hensyn til inngåtte kontraktssummer for tre entrepriser, gir en kostnad på 4 600 mill. kr. Dette er en økning på 290 mill. kr i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere forventede kostnader knyttet til massehåndtering og arkeologiske utgravninger enn tidligere lagt til grunn. I tillegg kommer høyere kostnader for inngåtte kontrakter som følge av ugunstig markedsutvikling. Gjennomgangen viser at overslaget fortsatt er innenfor kostnadsrammen for prosjektet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en statlig investeringsramme på 360 mill. kr i 2006, hvorav 49 mill. kr er innenfor rammen i Nasjonal transportplan 2006–2009. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 310 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Ekstern finansiering (forskudd, tilskudd og bompenger) i 2006 ventes å utgjøre om lag 18 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for 2006–2009.

Bompenger

Finansiering av nye veganlegg med bompenger bidrar til at nye vegprosjekter gjennomføres raskere, slik at trafikantene får tilgang til et bedre vegnett enn om vegene i sin helhet skulle finansieres over statsbudsjettet. Deler av dagens bompengeordninger er med på å finansiere bru- eller tunnelløsninger som erstatter ferjesamband. Det innebærer at varig brukerbetaling på ferjer erstattes med en tidsavgrenset ordning som på sikt vil gi gratis passering for brukerne. Inntekter fra bomringer i by brukes til å finansiere både vegprosjekter, infra-

struktur for lokal kollektivtrafikk og tiltak for gående og syklende.

Pr. 01.01.2005 var det 47 bompengeprosjekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Det ble vedtatt fire nye prosjekter i 2004. Ingen prosjekter ble avviklet. Trafikantene betalte 3 840 mill. kr i bompenger i 2004. Dette er om lag 320 mill. kr mer enn året før. Totalt ble 2 520 mill. kr stilt til rådighet til investeringer. For både 2005 og 2006 er det forutsatt stilt til rådighet om lag 3,4 mrd. kr. fra bompengeselskapene.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at statens gjeld ved utgangen av 2004 var på 577 mill. kr. I 2005 ventes det innbetalt om lag 190 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 40 mill. kr. I 2006 er det ventet innbetalt om lag 200 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 130 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2006 ventes følgelig å utgjøre om lag 790 mill. kr. Videre innebærer ordningen med betingede refusjoner at staten pr. 01.01.2006 har påtatt seg et ansvar for ev. å refundere 240 mill. kr innenfor rammene for det enkelte fylke. Statens forpliktelser til å betale vederlag til OPS-prosjektene kommer i tillegg.

Det foreslås at Statens vegvesen for 2006 gis en fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler, men slik at de totale refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kr, noe som innebærer at det kan inngås avtaler for inntil 700 mill. kr i 2006.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 1 327 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester, en økning på 145 mill. kr eller 12,3 pst. fra saldert budsjett 2005. Forslaget tilsvarer 26,9 pst. av handlingsprogrammet for 2006–2009.

Høy oljepris gir betydelige utfordringer for kostnadsutviklingen i ferjedriften. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en takstøkning fra 01.01.2006 på 3 pst. Departementet forventer et stabilt ferjetilbud i 2006 sammenlignet med i 2005. Det endelige tilbudet vil imidlertid være avhengig av Statens vegvesens forhandlinger med ferjeselskapene.

I 2006 forventes det at 93 pst. av ferjestrekningene på riksvegnettet tilfredsstiller målsetningen om åpningstid. Tilsvarende forventes det at 73 pst. av ferjestrekningene tilfredsstiller målsetningen om frekvens.

I 2005 vil om lag 15 ferjesamband bli konkurranseutsatt. Samferdselsdepartementet tar sikte på å lyse ut ytterligere 15–20 ferjesamband på konkurranse i 2006. Tilsvarende antall samband vil årlig lyses ut på anbud i perioden 2007 til 2009 for å oppnå målet om full konkurranseutsetting i løpet av 2009. Utlysningene vil omfatte enkeltsamband og pakker av samband. I et konkurranseregime er det ferjeselskapene som fullt ut har ansvar for å skaffe tilveie de fartøy som skal benyttes. Statens vegvesen sin rolle vil være begrenset til å fastsette hvilke kapasitets-, miljø- og servicekrav som skal stilles. Innsparingen i 2006 som følge av konkurranseutsetting i ferjedriften er anslått til å bli om lag 3 mill. kr. Innsparingen ville ha blitt om lag 13 mill. kr om det ikke skulle settes inn nye ferjer i ett av sambandene der det gamle materiellet ikke tilfredsstiller gjeldende krav til passasjerskip. Departementet forventer effektivisering i andre samband som etter hvert kommer i drift.

Regjeringen besluttet i 2004 å konkurranseutsette riksvegferjesambandene E39 Mortavika – Arsvågen og E39 Halhjem – Sandvikvåg. Forutsetningen for konkurranseutsettingen var at disse sambandene fra 01.01.2007 skal driftes med nye ferjer drevet med flytende naturgass (LNG). Dette er i tråd med Regjeringens målsetting om økt bruk av naturgass innenlands og en mer miljøvennlig ferjeflåte. Gassferjene vil ha høyere hastighet og kapasitet i forhold til ferjene som i dag trafikkerer sambandene. Reise- og ventetiden for trafikantene vil derfor bli redusert. Investeringskostnadene er i dag høyere for ferjer drevet med naturgass. Høyere investeringskostnader vil imidlertid trolig kompenseres over tid ved at driftskostnadene på gassferjer er noe lavere, bl.a. som følge av dagens høye oljepriser. Samferdselsdepartementet ønsker utvidet bruk av naturgass i ferjesektoren der det ligger til rette for det.

Ved statens kjøp av riksvegferjetjenester settes det krav til ytelser, kapasitet, sikkerhet og ev. miljø i forbindelse med tildeling av løyve/kontrakt. Det er rederienes ansvar å sørge for at kravene blir oppfylt, uten at tilskuddsmyndighetene legger føringer på hvordan selskapene skal klare å oppfylle kravene, eksempelvis ved at staten er teknologinøytral hva angår valg av drivstofform. Rederiene er ansvarlig for å skaffe materiell enten ved bestilling av nybygg fra verft, eller de kan skaffe til veie brukte ferjer som oppfyller kravene. Det er verftenes ansvar, ev. i samarbeid med rederi, å søke om FoU-midler i samband med bygging. Gassindustriens ansvar er å levere gass til konkurransedyktig pris til rederiene.

I 2004 og 2005 ble tre anbudskonkurranser besluttet annullert. Bakgrunnen for dette var bl.a. at regelverket ikke tillater at staten kan ta imot betaling for tildeling av en konsesjon, dersom forventede trafikkinntekter i sambandet overstiger

kostnadene ved å drive det. Der det ligger til rette for det, vil det lyses ut pakker av samband på anbud. Samferdselsdepartementet mener at det skal gis adgang til å ta betaling ved tildeling av konsesjon. Det vil i den forbindelse bli klarlagt hvilke endringer som ev. er nødvendig i lov- og forskriftsverket.

Hittil har en i anbudsgrunnlaget bare fastsatt minstekrav til standard og gjennomført en konkurranse hvor laveste tilskudd har vært tildelingskriterium. Det kan bli aktuelt også å bruke standard som tildelingskriterium, men under forutsetning av standarden må oppfylle et minimumsnivå. Selskapene må da konkurrere både på tilskudd og standard. Oppdragsgiver vil da stå friere i tildelingen med tanke på hva som totalt sett gir det beste tilbudet til trafikantene. Tildelingsprosessen blir imidlertid mer krevende enn når selskapene bare konkurrerer på tilskudd.

Ferjetakstene er i dag fastsatt i et riksregulativ. Det kan også bli aktuelt med friere takstfastsettelse, der dagens regulativ gjøres om til nasjonale maksimaltakster. Det kan være en effektivitetsgevinst å hente ved å la selskapene konkurrere om takstene, og med tanke på hva som totalt sett blir det beste for trafikantene.

Stortinget besluttet i Innst. S. nr. 240 (2004–2005) at garantiordningen for ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegfergedrift skulle opphøre. Ferjer som benyttes i konkurranseutsatte riksvegsamband har ikke lån med statsgaranti. Dette innebærer at statens garantiansvar vil bli trappet ned i forbindelse med at riksvegferjedriften gradvis blir konkurranseutsatt frem mot 2009. For 2006 foreslås det at eksisterende ansvar for statsgaranterte 2. prioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, ikke overstiger en totalramme på 1 015 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Salgsinntekter m.m.	158 621	18 200	18 800
02	Diverse gebyrer	301 176	350 000	300 000
04	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	12 117	11 100	9 500
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 071		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	14 000		
17	Refusjon lærlinger	514		
18	Refusjon av sykepenger	52 284		
	Sum kap. 4320	539 783	379 300	328 300

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med 18,8 mill. kr, en økning på 3,3 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

I denne posten inngår inntekter av salg av håndbøker, programvare, tjenester fra det sentrale motorvognsystem, erstatninger fra forsikringsselskaper for skader på vegelementer m.m. Det er betydelig usikkerhet knyttet til inntektsanslaget, jf. avvik mot regnskap 2004. Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Statens vegvesen har en rekke elektroniske tjenester og data fra fagdatabaser som tilbys eksterne brukere gjennom ulike former for samarbeidsavtaler. Eksempler på slike tjenester er: trafikkdata, vegmeldinger, veg- og geodata og oppslag i motorvognregisteret. Som følge av nye regler, har Statens vegvesen i 2005 startet arbeidet med å utarbeide prinsipper for prising av data og tjenester. Arbeidet vil bli videreført i 2006 som en del av prosjektet «Nasjonal kundetjeneste».

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med 300 mill. kr, en reduksjon på 14,3 pst. i forhold til saldert budsjett 2005. Reduksjonen er en følge av redusert etterspørsel

etter de fleste tjenestene. Særlig gjelder dette for dagprøvekjennemerker og periodisk kjøretøykontroll. Sistnevnte har bl.a. sammenheng med at private verksteder har tatt over mye av dette markedet. Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

I posten inngår inntekter fra utstedelse av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennemerker, myndighetskontroller og betaling for lisenser for gods- og persontransportører innen EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske kjøretøykontroller, samt påskiltingsgebyr.

Statens vegvesen har utarbeidet en modell for kostnadsriktige gebyrer. Modellen er utviklet for å beregne satsene for gebyrbelagte tjenester ut fra selvkostprinsippet. Den er fleksibel og tar høyde for kostnadsendringer og vil bli lagt til grunn for fremtidige gebyrendringer. Modellen gjenspeiler grovt ressursbruken for de ulike gebyrbelagte tjenestene, og etaten vil ha fokus på bedre kvalitet på interne driftsdata for å sikre større presisjonsnivå. I forbindelse med arbeidet med ny kalkylemodell, har Statens vegvesen utarbeidet et kostnadsbasert anslag på etatens forventede inntekter knyttet til de gebyrbelagte tjenestene i 2006 på om lag 300 mill. kr. Dette anslaget er lagt til grunn for fastsettelsen av inntektskravet.

Post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunene

I forbindelse med etablering av Mesta AS, ble kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon, regnskapsmessig avsluttet pr. 31.12.2002. Regnskapet for post 24 viste et underskudd, bl.a. knyttet til arbeid utført for fylkeskommunene i 2002. Underskuddet mot fylkeskommunene utgjorde til sammen 40 mill. 2003-kr. Det er tidligere bestemt at underskuddet skal tilbakebetales med 19,4 mill. kr i 2004, 11,1 mill. kr i 2005 og 9,5 mill. kr i 2006.

Statens vegvesen har utstedt krav i forhold til dette, men en del fylkeskommuner har nektet å foreta innbetaling. Av denne grunn ble det kun innbetalt 12,1 mill. kr i 2004. Staten har opprettholdt sitt krav og forutsetter at innbetaling skal skje i løpet av 2005, slik at inntektene i 2005 vil bli 11,1 mill. kr pluss manglende innbetaling i 2004 med 7,3 mill. kr, til sammen 18,4 mill. kr. Videre forutsettes det at fylkeskommunene innbetaler 9,5 mill. kr i 2006, som forutsatt.

Andre saker

Omstilling og effektivisering i Statens vegvesen

Effektiviserings- og omstillingsarbeidet i Statens vegvesen er tidligere omtalt bl.a. i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005). Hovedmålsettingen har vært at etatens arbeidsoppgaver skal utføres med riktig kvalitet, men med mindre ressurser. Kostnadene ved omorganiseringen er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Grunnlaget for beregning av effektiviseringsgevinster

De beregningene som har vært lagt til grunn for effektiviseringen av forvaltningssiden i Statens vegvesen, ble foretatt i 2001. Grunnlaget for vurderingen var i hovedsak knyttet til følgende rammebetingelser:

- Full konkurranseutsetting av drifts-, vedlikeholds- og utbyggingsoppgaver.
- Vegvesenets regionale forvaltningsorganisasjon deles i fem regioner og 30 distrikter.
- Utflytting av oppgaver fra Vegdirektoratet og organisering av administrative fellesfunksjoner i landsdekkende enheter.
- Vegnett, bevilgningsnivå og oppgavevolum forutsettes på samme nivå som i 2001.
- Innføring av internettbaserte tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet.

Status

Konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdskontrakter er gjennomført i tråd med den framdriftsplan som tidligere er skissert. Det vil si at den siste fjerdedelen av drifts- og vedlikeholdskontraktene (funksjonskontraktene) blir konkurranseutsatt 01.09.06. Alle andre oppgaver innen utbygging, drift og vedlikehold er konkurranseutsatt.

Statens vegvesens omorganisering med regioninndeling, utflytting og landsdekkende enheter er gjennomført.

Effektiviseringsgevinstene som følge av konkurranseutsetting og omorganiseringen av Statens vegvesen vurderes til å være i samme størrelsesorden som lagt til grunn tidligere, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (2004–2005) og St.prp. nr. 60 (2001–2002). Gevinstene på forvaltningssiden vil imidlertid komme noe seinere enn opprinnelig antatt.

Etableringen av Vegvesenets internettbaserte tjenester er også forsinket, og bruken er ikke så omfattende som forutsatt. Det vil derfor ta lenger tid å oppnå de effektivitetsgevinster som etaten har regnet med innen dette området.

Beregningene av effektiviseringsgevinster som følge av omorganiseringen, ble som nevnt foran foretatt i 2001. Det har imidlertid skjedd en del endringer innenfor Statens vegvesens arbeids- og ansvarsområder fra 2001 og fram til i dag:

- Nye oppgaver er bl.a. knyttet til trafikksikkerhet, sykkelbruk og kollektivtransport. I Nasjonal transportplan 2006–2015 framgår det også at Statens vegvesen i større grad skal være en pådriver for forpliktende helhetsløsninger i byer og tettsteder.
- Statens vegvesen har gjennom ny instruks fått et klarere sektoransvar for utvikling av ny kunnskap innen veg- og vegtrafikksektoren, og for samarbeid med utdanningsinstitusjonene for å sikre faglig kvalitet og rekruttering.
- Det er blitt flere og mer kompliserte bompengesaker. Arbeid med kvalitetssikring av trafikk- og inntektsgrunnlag har økt vesentlig. Dette gjelder også for andre tiltak finansiert over Statens vegvesens budsjett (f.eks. Fornebubanen og bybane i Bergen).
- Implementering av nye EU-krav på miljøsiden og trafikant- og kjøretøysiden vil kreve betydelige ressurser.

Nærmere om effektiviseringsgevinster og omstillingskostnader

Deler av effektiviseringsgevinstene på forvaltningssiden vil som nevnt foran komme noe senere enn tidligere antatt. Selv om nedbemanningen skjer i forutsatt tempo, kommer de økonomiske gevinstene i form av lavere lønnskostnader 1 til 1,5 år etter at nedbemanningen har funnet sted. Dette skyldes kostnader til ulike former for sluttpakker til overtallige. For trafikant- og kjøretøyområdene er effektiviseringsgevinsten avhengig av arbeidet knyttet til effektivisering av tjenestetilbud og tjenestestruktur. Effektiviseringsgevinsten i 2005 er beregnet til 100 mill. kr, mens den i 2006 er beregnet til om lag 230 mill. kr.

Effektivisering som følge av konkurranseutsetting er beregnet å bli i samme størrelsesorden som tidligere forutsatt. Ut fra de kontrakter som Statens vegvesen har inngått for drift og vedlikehold, vil effektiviseringsgevinsten være om lag 215 mill. kr i 2005. Dette omfatter både funksjonskontrakter og dekkelegging. Forutsatt samme prisnivå for de neste kontraktene som legges ut for konkurranse, vil gevinsten i 2006 utgjøre 300 mill. kr. For anleggsvirksomheten er gevinstene anslått til 150 mill. kr som er det samme som for 2005. Dette skyldes at alt knyttet til anleggsvirksomheten var fullt konkurranseutsatt fra 2005.

Total effektiviseringsgevinst for Statens vegvesen er ut fra ovennevnte beregnet til om lag 680 mill. kr i 2006.

Omstillingskostnadene i 2005 blir om lag 105 mill. kr. Samlet vil omstillingskostnadene i Statens vegvesen i perioden 2002–2006 bli på vel 700 mill. kr, hvorav 200 mill. kr er knyttet til etableringen av Mesta AS i 2002. Effektiviseringsgevinstene i samme periode beregnes til å bli om lag 1,1 mrd. kr.

Beregningene viser at den forutsatte effektiviseringsgevinsten for etaten samlet på 850 mill. kr i 2007 blir nådd.

Erfaringer med konkurranseutsetting av drift og vedlikehold

Om lag halvparten av de avsatte midlene til drift og vedlikehold for 2006 nyttes til å betale for arbeid som er regulert gjennom det man betegner som funksjonskontrakter. Dette er kontrakter som skal sikre trafikkavviklingen fra dag til dag og ta hånd om mindre reparasjoner av vegnettet. Før 2003 ble slike oppgaver i det alt vesentlige utført av Statens vegvesens egen produksjonsavdeling, bl.a. ved bruk av underentreprenører. Det ble i 2002/2003 inngått overgangskontrakter med Mesta AS for drift og vedlikehold av vegnettet, som tilsvarer det arbeid funksjonskontraktene i dag regulerer. Konkurranseutsettingen har foregått over fire år og vil bli fullført i løpet av 2006. Første 25 pst. av funksjonskontraktene ble iverksatt 01.09.2003, og erfaringsgrunnlaget hittil er således om lag to år med kontraktsgjennomføring.

Erfaringene med funksjonskontraktene er positive med hensyn til anbudsprisene, mens byggherreutgiftene til utarbeidelse av kontrakter og kontroll og oppfølging har økt. Anslag viser allikevel at besparelsene for Statens vegvesen vil bli om lag 10–15 pst., noe som er i tråd med de opprinnelige prognosene. Det er imidlertid for tidlig å si om dette blir det langsiktige resultatet, da erfaring fra tilsvarende åpning av nye markeder tilsier at prisene etter hvert kan stabilisere seg på et noe høyere nivå. Når det gjelder kvaliteten på utført arbeid, rapporteres det om enkelte mangelfulle leveranser, men det er for tidlig å konkludere med om dette er en økende tendens.

De private entreprenørene som har vunnet kontrakter, har tilegnet seg kunnskaper om hvordan drift og vedlikehold skal utføres, bl.a. ved å benytte underentreprenører og lastebileiere som tidligere har erfaring fra slikt arbeid. Statens vegvesen har kontakt med entreprenørene jevnlig, både lokalt og sentralt, for sammen å forbedre systemene som benyttes med tanke på å avdekke kon-

traktsmessige og andre forhold, som kan skape tvil om hva som forventes av Statens vegvesen og av entreprenørene. Statens vegvesen vil i 2006 arbeide med bl.a. å forbedre systemet for oppfølging og trekkregler ved mangelfullt utført arbeid.

For asfaltlegging, som i all hovedsak ikke inngår i funksjonskontraktene, har det så langt vært en prisreduksjon på 7 pst.

Utfordringer for Statens vegvesens bemanningstilpasning

Som nevnt foran, har Statens vegvesens arbeids- og ansvarsområde blitt utvidet de senere årene. Mye tyder på at denne utviklingen vil fortsette. Undersøkelser hvor bl.a. fylkeskommuner, kommuner og statlige etater med flere er blitt stilt spørsmål om hvor fornøyd de er med Statens vegvesens samfunnsengasjement, viser at det er store forventninger til at Vegvesenet skal involvere seg sterkere i oppgaver knyttet til transport og arealløsninger. Det er en betydelig utfordring for Statens vegvesen å utvikle en effektiv organisasjon med et omfang og en kompetanse som kan møte samfunnets forventninger.

Utfordringene for Statens vegvesen forsterkes ved at behovet for omstilling skjer parallelt med at Vegvesenet skal gjennom en betydelig nedbemanning. Det foregår flere utredninger i etaten for å skaffe et best mulig grunnlag for å fastsette bemannings- og kompetansebehovet.

I St.prp. nr 1 (2004–2005) ble bemanningstallet for Statens vegvesen justert fra 4 000 til 4 250. Samferdselsdepartementet har presisert overfor Stortinget at omfanget av bemanningen kontinuerlig må vurderes og tilpasses det oppgavevolum og de oppgavetyper som Statens vegvesen til enhver tid blir pålagt å utføre.

Statens vegvesen har behov for å opprettholde sin kompetanse, bl.a. innen tekniske fag. Etaten har et spesielt kompetanseproblem ettersom 35 pst. av de tilsatte med teknisk utdanning er over 55 år. For å sørge for kompetanseoverføring, vil Statens vegvesen gjennomføre et rekrutterings- og opplæringsprogram. Dette vil bety en overlapping av stillinger for å sikre at kunnskap og erfaring blir formidlet til nye tilsatte.

Modernisering av førerkort- og motorvognregister (Au2sys)

Det sentrale førerkort- og motorvognregisteret (Autosys) ble utviklet tidlig på 1980-tallet, og er siden gradvis videreutviklet. Driftskostnadene for systemet er etter hvert blitt betydelige. Den teknologiske utviklingen er kommet langt siden Autosys ble etablert. I dag er det helt andre standarder som gjelder både innen programmeringsspråk, databaseløsninger og maskinvare. Det er nødvendig å utvikle et nytt system. En modernisering av registeret er viktig for etaten, og for en rekke sentrale brukere. Autosys er bl.a. et kilderegister for særavgiftene på motorvogner, og det er avgjørende for riktig fastsettelse av avgiftene at data fra Autosys er korrekte. Utformingen av motorvognavgiftene i fremtiden er også avhengig av at Autosys inneholder tilstrekkelige opplysninger knyttet til kjøretøy og eier, og at registeret bygges opp med nødvendig grad av fleksibilitet til å ivareta fremtidige behov. Autosys har om lag 15 000 brukere og inntektene varierer noe fra år til år, men er på om lag 25–30 mill. kr.

Prosjektet med nytt førerkort- og motorvognregister (Au2sys) gjennomføres for å få et register med utgangspunkt i økt kundefokus og effektivisering. Prosjektet startet opp i 2004, og er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2008. Det totale kostnadsoverslag for prosjektet er 250 mill. kr. Det er forutsatt brukt om lag 100 mill. kr til prosjektet i 2006.

I prosjektets første fase er det en prioritert oppgave å anbefale en løsning for hvordan spørsmålet knyttet til motorvognavgiftene kan behandles på en mest mulig sikker, riktig og effektiv måte, både for kundene og staten. En arbeidsgruppe bestående av Vegdirektoratet og Toll- og avgiftsdirektoratet la 30.09.2005 frem en rapport med anbefalinger knyttet til håndteringen av motorvognavgifter. Arbeidsgruppen har kommet frem til felles mål for den fremtidige håndteringen av avgifter, og har dessuten identifisert overordnede krav til prosesser og systemstøtte. Samferdselsdepartementet vil på grunnlag av denne utredningen vurdere en forsering.

Forenklet ferjetakstregulativ mv.

Siden 2003 har et forenklet ferjetakstregulativ basert på færre kjøretøyklasser og ingen passasjerbetaling vært til utprøvning i først fem og deretter åtte riksvegferjesamband. Statistikk fra disse sambandene viser at antall kjøretøy har gått noe ned og at antall passasjerer per fraktet kjøretøy har økt. Erfaringen fra prøvesambandene har gitt et godt grunnlag for å ferdigstille arbeidet med utvikling av et felles betalingssystem på bompengestasjoner og ferjer. Målsettingen med dette er at ferjetrafikanter skal ha anledning til å benytte samme betalingsmiddel i alle riksvegferjesamband og bompengestasjoner uten å måtte inngå separate avtaler med hvert enkelt selskap. Dette vil spesielt være en fordel etter hvert som konkurranseutsettingen

av riksvegferjedriften fører til at flere ferjeselskap enn tidligere opererer innenfor samme geografiske område.

Statens vegvesen har i 2005 utarbeidet et forslag til nytt riksregulativ for ferjetakster, basert på bl.a. fire kjøretøyklasser og ingen passasjerbetaling. Forslaget har vært på høring til ferjeselskap, fylkeskommuner og viktige brukergrupper. Høringspartene ga uttrykk for støtte til målsettingen om et felles betalingssystem, men pekte på at man burde forsøke å tilpasse takstsystemet slik at enkeltgrupper ikke kom spesielt dårlig ut sammenlignet med tidligere. Det ble spesielt fokusert på antatte konsekvenser for turister og for næringslivet. Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme et ev. forslag til nytt takstregulativ for Stortinget i løpet av våren 2006, med sikte på innføring ved årsskiftet 2006/2007.

Økte sikkerhetskrav for riksvegferjene

01.07.2005 trådte ny forskrift om redningsmidler på passasjerfartøyer i innenriksfart i kraft. Forskriften er utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Denne får omfattende konsekvenser for riksvegferjedriften, bl.a. med nye utvidede krav til tørrskodd evakuering, flåtekapasitet og mann over bord båter. Forskriftsendringen vil i enkelte tilfeller resultere i redusert lastekapasitet for en del fartøyer. Statens vegvesen har estimert et investeringsbehov som følge av forskriftsendringen på opp i mot 200 mill. kr for perioden fra 2006 til 2010. Fristene for innføring av de mest omfattende kravene er nå slik at investeringene til en viss grad kan samkjøres med planen for konkurranseutsetting av riksvegferjedriften. Forskriften får ingen konsekvenser for budsjettet for 2006.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på stamvegnettet

På grunnlag av St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, og Stortingets behandling, har Samferdselsdepartementet utarbeidet retningslinjer for Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for 2006–2015. Dette innebærer bl.a. at den økonomiske rammen til stamvegnettet i perioden 2006–2009 er økt med 1 660 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Med utgangspunkt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og departementenes føringer, har Statens vegvesen utarbeidet forslag til handlingsprogram for investeringer på stamvegnettet i perioden 2006–2015. Forslaget er forelagt fylkeskommunene, forsøksområdene og de seks storbyområdene til uttalelse. Disse har i all hovedsak sluttet seg til Statens vegvesens prioriteringer innenfor foreslåtte rammer. På grunnlag av den lokalpolitiske behandlingen har Statens vegvesen fastsatt handlingsprogrammet for perioden 2006–2009.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av de økonomiske rammene for handlingsprogrammet sammenholdt med rammene i St.meld. nr. 24 (2003–2004), jf. økning i rammen på bakgrunn av Stortingets behandling av transportplanen. Videre er det under den enkelte stamvegrute gitt en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene i handlingsprogrammet, inkl. omtale av endringer i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). Endringene skyldes bl.a. økninger i kostnadsoverslag og lavere bevilgninger i perioden 2002–2005 enn det som lå til grunn for prioriteringene i St.meld. nr. 24 (2003–2004). Videre er det prioritert midler til å øke høyden i Haukelitunnelene på E134. Dette er tiltak som ikke lå inne i Nasjonal transportplan 2006–2015. Ovennevnte har gjort det nødvendig å redusere rammen for enkelte ruter i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2006 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 24 (2003–2004), Stortingets behandling av meldingen og handlingsprogrammet for 2006–2009. Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2006 i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger også i 2006. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Dette har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 varierer mellom rutene. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av perioden 2006–2009.

Det foreslås oppstart av følgende større prosjekter på stamvegnettet:
- E6 Vinterbru – Assurtjern i Akershus
- E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik) i Buskerud
- E16 Borlaug – Voldum i Sogn og Fjordane
- E6 vest for Alta (Langnesbukta – Jansnes) i Finnmark

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003–2004), er dette omtalt.

For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, dvs. prosjekter med kostnadsoverslag på over 500 mill. kr, blir det oppgitt en styringsramme og en kostnadsramme. Styringsrammen

representerer verdien som det normalt er 50 pst. sannsynlighet for ikke å overskride. Kostnadsrammen representerer den verdien som det normalt er 85 pst. sannsynlighet for ikke å overskride, jf. omtale i del I av proposisjonen under pkt. 3.11 Styring av store investeringsprosjekter. Prinsippet er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 11–12. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter innenfor den enkelte stamvegrute, oppgis styringsrammen for de prosjektene som har vært til ekstern kvalitetssikring.

For øvrige prosjekter oppgis ett kostnadsoverslag, som tilsvarer styringsrammen. Usikkerheten i disse kostnadsoverslagene vil være innenfor +/– 10 pst. hvis ikke annet er oppgitt. 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.

For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales kostnadsendringer dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Kostnadsøkning ut over kostnadsrammen krever at det blir fremmet nytt forslag til kostnadsramme overfor Stortinget. For øvrige prosjekter omtales kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/– 10 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.prp. nr. 1 (2004–2005).

I tabellen på neste side er det av plasshensyn ikke tatt med navnet på de ulike korridorene. Nedenfor følger derfor en oversikt over disse:

1. Oslo – Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
6. Oslo – Trondheim med armer til Ålesund og Måløy
7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer

Investeringsprogrammet 2006–2009 og forslag 2006 – fordeling på stamvegruter

(i mill. 2006-kr)

Korri-dor	Rute	Statlige bevilgninger					Annen finansiering					Til investeringer totalt i 2006
		St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009	Endring	Handlings-prgram 2006-2009	Forslag 2006	Forslag 2006 i pst. av HP	St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009	Endring	Handlings-prgram 2006-2009	Anslag 2006	Anslag 2006 i pst. av HP	
1.	E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo	2 075	3	2 078	104,0	5,0	1 037	7	1 044	330	31,6	434
2.	E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	270	286	556	121,4	21,8	156	271	427	240	56,2	361
	Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytninger	290	97	387	115,0	29,7	207	260	467	70	15,0	185
	Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund	31	-1	30								
3.	E 18 Oslo – Kristiansand	2 116	-118	1 998	451,0	22,6	156	1 569	1 725	262	15,2	713
	Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum	52	-2	50	6,0	12,0						6
	Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr	778	27	805	60,0	7,5	415	-226	189	232	122,8	292
4.	E 39 Kristiansand – Stavanger – Bergen	290	565	855	319,9	37,4	41	804	845	22	2,6	342
	E 39 Bergen – Ålesund med tilknytninger	560	46	606	209,1	34,5		100	100			209
	E 39 Ålesund – Trondheim	218		218	23,6	10,8	104	25	129			24
	Rv 13 Jøsendal – Voss	52	-2	50	8,2	16,4						8
	Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend	52	-2	50	7,0	14,0	78	-71	7	1	7,1	8
5.	E 134 Drammen – Haugesund	156	251	407	213,0	52,3	31	-31				213
	E 16 Sandvika – Bergen	778	266	1 044	272,0	26,1	207	71	278	120	43,2	392
	Rv 7/52 Hønefoss – Gol – Borlaug	176	3	179	10,0	5,6						10
	Rv 36 Seljord – Eidanger	52	-2	50	4,0	8,0						4
6.	E 6 Oslo – Trondheim	1 110	3	1 113	180,0	16,2	519	893	1 412	120	8,5	300
	Rv 15 Otta – Måløy	52	27	79	40,0	50,6						40
	E 136 Dombås – Ålesund	166	3	169	79,8	47,2						80
	Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	52		79	50,0	63,3						50
	Rv 4 Oslo – Mjøsbrua	176		199	114,0	57,3			3	4		118
	Rv 70 Oppdal – Kristiansund	21		20								
7.	E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	488		686	256,0	37,3						256
8.	E 6 Bodø – Nordkjosbotn med tilknytninger	674		636	252,0	39,6						252
	E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	218		218	35,0	16,1						35
	Sum	10 903	1 450	12 562	2 931,0	23,3	2 951	3 672	6 626	1 400	21,1	4 331

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), vil rammen i første fireårsperiode i all hovedsak bli benyttet til å følge opp statens forpliktelser med å fullføre utbyggingen av E6 i Østfold og Akershus til firefelts veg innen utgangen av 2009.

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2004–2005) legges det i handlingsprogrammet opp til at prosjektet Svingenskogen – Åsgård kan åpnes for trafikk i 2008. Med dette vil gjennomføringen av E6-delen av Østfoldpakka være fullført, og det vil være firefelts veg på hele E6 gjennom Østfold. Videre legges det opp til å gjennomføre prosjektet Vinterbru – Assurtjern i Akershus. På grunn av økt kostnadsoverslag for dette prosjektet, er det i handlingsprogrammet lagt til grunn noe lavere statsandel til Svingenskogen – Åsgård enn forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004). Dette vil gjøre det mulig å fullføre utbyggingen av E6 til firefelts veg i Østfold og Akershus innen utgangen av 2009.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 104 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 330 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Svingenskogen – Åsgård, og det legges opp til å starte arbeidene på E6 fra Vinterbru til Assurtjern.

Når det gjelder den nye Svinesundsforbindelsen, vises det til omtalen under Rapportering.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E6	E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)	2 058	390,0	1 541
E6	Vinterbru – Assurtjern	1 210[1]	30,0	1 160

[1] Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen.

E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen-Åsgård)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 130–131, i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 102–103, og i St.prp. nr. 64 (2004–2005), side 3. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- og trefelts veg til firefelts veg på en 34 km lang strekning i kommunene Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Råde. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. I prosjektet inngår bl.a. bygging av ny bru over Glomma parallelt med dagens bru.

Den 3 km lange strekningen fra Solli til Åsgård ventes åpnet for trafikk i oktober 2006. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 330 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Vinterbru – Assurtjern

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 131, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 116.

Strekningen har en årsdøgntrafikk på om lag 25 000 kjøretøy, og det er betydelige kapasitetsproblemer på strekningen. Prosjektet inngår i Oslopakke 1, som alternativ til E18 Mosseveien, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 212.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts veg på en 5,7 km lang strekning i kommunene Ås, Oppegård og Ski, og er siste etappe av utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo. I prosjektet inngår en tunnel på 3,6 km. Nord for tunnelen blir det en dagstrekning på 1,2 km der dagens tofeltsveg blir benyttet for sørgående trafikk. Sør for tunnelen utvides fellesstrekningen med E18 ved Vinterbru. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveger og kryssomlegginger samt tilpasninger til eksisterende vegnett. Prosjektet vil gi nærliggende boliger en vesentlig miljøforbedring. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til 300 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til 0,2, og internrenten til 10 pst.

Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) til 1 210 mill. kr. Dette er en økning på om lag 170 mill. kr (17 pst.) i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). Kostnadsøkningen skyldes bl.a. at det legges opp til å benytte lettbetonghvelv til vann- og frostsikring i hele tunnelprofilet for å unngå bruk av brennbare plastmaterialer. Dessuten er omfanget av stabilitetssikring og injeksjon økt som følge av grundigere vurdering av

grunnforholdene. Videre er forventet tillegg på grunn av usikkerhet økt. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag når den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført, og før anleggsstart.

Det legges opp til å starte anleggsarbeidene i august 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2009.

Plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

Saken er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 102.

Statens vegvesen har tatt initiativ til en ny vurdering av plasseringen av bomstasjonen på fylkesveg 311 Osloveien. Saken har vært forelagt berørte kommuner samt Østfold og Akershus fylkeskommuner. Gjennom høringsrunden er det framkommet ulike synspunkter på framtidig løsning. Statens vegvesen må derfor foreta en nærmere vurdering av aktuelle løsninger. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når endelig tilråding foreligger.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Stortinget har lagt til grunn forsering av utbyggingen av E18, men innenfor rammen i St.meld. nr. 24 (2003–2004). I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2005, vedtok Stortinget anleggsstart på prosjektet Momarken – Sekkelsten i 2005, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen derfor til grunn en rammeøkning på 290 mill. kr i første fireårsperiode, mot en tilsvarende reduksjon i siste del av tiårsperioden.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 og St.prp. nr. 1 (2004–2005) legges det i første fireårsperiode opp til å fullfinansiere utbyggingen av E18 til firefelts veg utenom Askim på strekningen Sekkelsten – Krosby. Videre legges det opp til å fullføre utbyggingen av E18 til firefelts veg på strekningen Momarken – Sekkelsten. På eksisterende veg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 10 km midtrekkverk. I første fireårsperiode er det også regnet med bompenger fra Østfoldpakka til sidevegstiltak og videre planlegging.

Som omtalt i Samferdselsdepartementets svar på spørsmål fra Samferdselskomiteen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2005, har Statens vegvesen vurdert bompengepotensialet for videre utbygging av E18 i Østfold basert på den vedtatte takstøkningen fra 01.01.2005 og en utvidelse av bompengeperioden til 20 år, slik fylkeskommunen har åpnet for. Dette vil gi et bompengebidrag på i størrelsesorden 200–250 mill. kr til den videre utbyggingen, som foreløpig er kostnadsberegnet til i størrelsesorden 1,5 mrd. kr. Uten vesentlige endringer i bompengeopplegget, må utbyggingen derfor i all hovedsak finansieres gjennom statlige bevilgninger.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005), krever Østfold fylkeskommune at staten følger opp med 50 pst. av de samlede investeringskostnadene til E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse, dersom takstene på E18 skal økes ytterligere. Dette vil innebære behov for statlige bevilgninger som langt overskrider det som er lagt til grunn for perioden 2006–2015. Statens vegvesen har derfor ikke funnet rom for å prioritere videreføring av E18-utbyggingen i Østfold i første fireårsperiode.

Det pågår planlegging av Mosseveien i tunnel, jf. bl.a. St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2004–2005). Utbygging av Mosseveien forutsettes vurdert i den pågående utredningen av en ny ordning med brukerfinansiering i Oslo-området (Oslopakke 3). Ev. statlige midler til prosjektet må vurderes i forbindelse med revisjon av Nasjonal transportplan 2010–2019. Planleggingen av Mosseveien koordineres med planleggingen av en miljøtunnel ved Manglerud, slik at utviklingen av E6 og E18 i Sørkorridoren ses i sammenheng. Det arbeides med sikte på at Oslo kommunes vedtak av program for det videre arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning for de to prosjektene skal foreligge i løpet av våren 2006.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 121,4 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 240 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Momarken – Sekkelsten og Sekkelsten – Krosby. Videre fullfinansieres ombyggingen av Nygårdskrysset ved Ski i Akershus som åpnes for trafikk i november 2005. I tillegg er det forutsatt midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

(i mill 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E18	Momarken – Sekkelsten	490[1]	240,0	230
E18	Sekkelsten – Krosby	450	59,0	12

[1] Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen.

E18 Momarken – Sekkelsten

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 134–135. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter bygging av 6,2 km firefelts veg i ny trasé i kommunene Eidsberg, Trøgstad og Askim. Vegen bygges med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Bygging av om lag 1 km gang- og sykkelveger, nye kryss og hovedrasteanlegg ved Brennemoen inngår i prosjektet. Rv 22 vil bli lagt om fra nord for Monaryggen til Momarkenkrysset.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2005, vedtok Stortinget anleggsstart på prosjektet i 2005, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005). Østfold fylkeskommune har gått inn for forsering av prosjektet med bompengemidler, dels ved forskuttering.

Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) til 490 mill. kr. Det vil bli gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag når den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

Forberedende arbeider startet i august 2005. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2007. Av foreslåtte midler i 2006, forutsettes 210 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Sekkelsten – Krosby

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 134, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 15–16, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 106. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter bygging av 6,6 km firefelts veg i ny trasé utenom Askim. Vegen bygges med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Anleggsarbeidene startet i juni 2003, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2005.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning til Elverum

Som følge av Stortingets prioritering av rv 2 er rammen til ruta økt med 310 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en rammeøkning på 100 mill. kr i første fireårsperiode.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2004–2005) legges det opp til å fullføre prosjektet Kløfta – Nybakk i Akershus i første fireårsperiode. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som første del av et bompengeopplegg for utbygging av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger. Strekningen bygges ut til fire felt i en etappe, jf. St.prp. nr. 64 (2004–2005). Forutsatt tilslutning til videre bompengefinansiering, legges det opp til å starte den videre utbyggingen av rv 2 mot Kongsvinger i første fireårsperiode, med videreføring i siste del av tiårsperioden. Det har vært lokalpolitisk tilslutning til at strekningen vestover fra Kongsvinger (Kurudsand – Slomarka i Kongsvinger og Sør-Odal kommuner) skal bygges som neste etappe. Ut fra nye standardkrav legges det nå opp til å bygge firefelts veg på hele strekningen. I første fireårsperiode prioriteres i tillegg mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 115 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 70 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Kløfta – Nybakk.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
Rv 2	Kløfta – Nybakk	640	170,0	315

Rv 2 Kløfta – Nybakk

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 136, i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 112–113, og i St.prp. nr. 64 (2004–2005) side 3–4. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 47 (2003–2004).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 10,5 km ny veg som vil korte inn eksisterende rv 2 med om lag 1,5 km.

Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004–2005) legges det nå opp til å bygge firefelts veg på hele strekningen fra Kløfta til Nybakk i én etappe. Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til å bygge firefelts veg med 16 m vegbredde og midtrekkverk på den om lag 4 km lange strekningen fra Kløfta til Borgen. Arbeidet med å revidere gjeldende reguleringsplan med sikte på å bygge firefeltsveg på hele strekningen mellom Kløfta og Nybakk pågår.

Det er gjennomført en oppdatering av den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme på 640 mill. kr og en kostnadsramme på 660 mill. kr (omregnet til 2006-prisnivå).

Anleggsarbeidene startet i august 2004. Delstrekningen Kløfta – Borgen ventes åpnet for trafikk i oktober 2006, mens resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2007. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet Jevnaker – Olimb i Oppland, er rammen til ruta økt med 100 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres bl.a. bygging av gang- og sykkelveger.

Kostnadene ved prosjektet rv 35 Jevnaker – Olimb er anslått til om lag 340 mill. kr. Ut fra hensynet til rasjonell anleggsdrift, bør prosjektet bygges i sammenheng. Rammen til ruta gir derfor ikke rom for å fullfinansiere prosjektet med statlige midler i tiårsperioden, selv etter rammeøkningen. Etter initiativ fra Oppland og Buskerud fylkeskommuner og berørte kommuner, er det startet et arbeid med å utrede delvis bompengefinansiering av resterende utbedringsarbeider på ruta. Dersom det blir tilslutning til et slikt opplegg, kan dette føre til forsering av prosjektet. Foreløpig legges det til grunn statlig finansiering med anleggsstart i siste del av tiårsperioden og fullføring av prosjektet etter 2015.

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til denne ruten i 2006.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Prioriteringene på E39 fra Kristiansand til Stavanger er omtalt under korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim.

E18 Oslo – Kristiansand

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gikk Stortinget inn for en rammeøkning på 260 mill. kr til E18 Grimstad – Kristiansand, ev. E39 vest for Kristiansand. Rammeøkningen er tilført post 29 Vederlag til OPS-prosjekter i siste del av tiårsperioden for å dekke merkostnader ved at strekningen Dyreparken – Rona forutsettes bygd ut i forbindelse med OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand, jf. St.prp. nr. 33 (2004–2005).

E18 Bjørvikaprosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika. For å følge opp statlig bidrag til prosjektet innenfor rammen i Nasjonal transportplan som forutsatt i St.meld. nr. 28 (2001–2002), er 100 mill. kr overført til post 35. Etter Stortingets behandling av St.prp. nr. 50 (2004–2005), startet anleggsarbeidene i august 2005, med sikte på at første etappe med tunnel under Bjørvika og Bispevika åpnes for trafikk i 2010. Det vises til omtalen av kap. 1320, post 35.

Det elektrotekniske utstyret i E18 Festningstunnelen i Oslo tilfredsstiller ikke dagens krav. Samtidig er det problemer med lekkasjer. Tunnelen må derfor oppgraderes. Arbeidene forutsettes finansiert med bompenger fra Oslopakke 1. Av hensyn til trafikkavviklingen legges det opp til å

utføre arbeidene i perioden 2006–2009, slik at disse er fullført innen Bjørvikaprosjektet åpnes for trafikk.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2004–2005) legges det i handlingsprogrammet opp til å fullføre prosjektet Høvik – Frydenhaug med utvidelse av E18 over Drammenselva fra to- til firefelts veg i første fireårsperiode. Videre legges det opp til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av strekningen Kopstad – Gulli i Vestfold til firefelts veg. I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) prioriteres også bygging av fire felts veg på den gjenværende strekningen mellom Drammensbrua og Eik i Buskerud, slik at det blir sammenhengende firefelts veg fram til Tønsberg i løpet av første fireårsperiode.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) er videre utbygging av E18 i Vestfold høyt prioritert. Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til å utrede et samlet opplegg for å fullføre utbyggingen til firefelts veg innen 2015. Statens vegvesen utreder nå innkrevings- og finansieringsopplegg. I St.prp. nr. 64 (2004–2005) er det skissert et opplegg for å legge utbyggingen av strekningen Langåker – Bommestad fram for Stortinget før utredningen av et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold er sluttført. Prosjektet skal likevel inngå i det samlede opplegget. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge saken om utbygging av E18 på strekningen Langåker – Bommestad fram for Stortinget slik at anleggsarbeidene kan starte høsten 2006, jf. St.prp. nr. 64 (2004–2005). Dette er lagt til grunn i handlingsprogrammet.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 15 km midtrekkverk. Det er også forutsatt bompenger, både fra Oslopakke 1 og Aust-Agderpakka, til mindre investeringstiltak på ruta.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 451 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 262 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Høvik – Frydenhaug med bygging av ny motorvegbru i Drammen, og prosjektet Kopstad – Gulli. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av firefelts veg på strekningen mellom Drammensbrua og Eik i Buskerud.

I tillegg er det forutsatt midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Det legges opp til å fullføre byggingen av midtrekkverk på en 3,7 km lang strekning mellom Stoa og Rannekleiv i Arendal kommune i Aust-Agder. Det legges også opp til å fullføre byggingen av kollektivfelt på E18 mellom Holmen og Asker i Akershus ved bompenger fra Oslopakke 1.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E18	Høvik – Frydenhaug	915	170,0	137
E18	Frydenhaug – Eik	660	50,0	610
E18	Kopstad – Gulli	1 535	335,0	577
E18	Grimstad – Kristiansand	–	33,0	–

E18 Høvik – Frydenhaug

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 107. Prosjektet inngår i Vegpakke Drammen, jf. St.prp. nr. 119 (1987–88) og St.prp. nr. 1 (1993–94).

Prosjektet omfatter utvidelse av E18 fra to til fire felt i bru over Drammenselva. Anleggsarbeidene startet i mai 2003, og prosjektet ventes åpnet for firefelts trafikk i desember 2006, jf. omtalen av trafikkavviklingen i anleggsperioden i St.prp. nr. 1 (2004–2005). Noen etterarbeider vil pågå i 2007.

E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 107.

Når motorvegbrua i Drammen åpnes for trafikk, vil strekningen på om lag 3 km fra Frydenhaug til Eik, nær fylkesgrensen til Vestfold, gjenstå som en flaskehals. Med en årsdøgntrafikk på om lag 26 000 kjøretøy er det kapasitetsproblemer på strekningen, spesielt ved helgeutfart.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg fra to til fire felt. Dagens veg vil bli benyttet av nordgående trafikk, mens det bygges en ny tunnel på om lag 1,8 km for sørgående trafikk. I Kobbervikdalen opprettholdes dagens kryssfunksjon med

ramper i sørgående retning, mens det ryddes opp i kryssområdet ved å bygge to rundkjøringer. Vegen bygges med 29 m vegbredde, og mellom krysset i Kobbervikdalen og Eik utvides dagens firefeltsveg for å få enhetlig standard med tilstøtende firefeltsstrekning i Vestfold.

Når dette prosjektet står ferdig, vil det være sammenhengende firefelts veg på E18 mellom Oslo og Tønsberg. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til 480 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til 0,5, og internrenten til 10 pst.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme på 660 mill. kr og en kostnadsramme på 710 mill. kr (omregnet til 2006-prisnivå).

Det legges opp til anleggsstart våren 2006, og prosjektet ventes åpnet for firefelts trafikkavvikling i 2008. Noe etterarbeid vil gjenstå til 2009.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, i St.prp. nr. 78 (2002–2003) og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 107–108.

Prosjektet omfatter bygging av 12 km firefelts veg med 29 m vegbredde. Utbyggingen vil føre til at E18 får sammenhengende firefelts standard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg i Vestfold.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2007. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 190 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Grimstad – Kristiansand

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 107 og side 119, og i St.prp. nr. 33 (2004–2005).

Prosjektet omfatter bygging av 38 km ny firefelts veg fra Øygardsdalen i Grimstad kommune til Rona i Kristiansand kommune. Tofeltsstrekningen mellom Arendal og Grimstad og firefeltsstrekningen inn mot Kristiansand blir da koblet sammen med en tidsmessig og trygg veg. Vegen bygges med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 33 (2004–2005), samtykket Stortinget i at prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Anskaffelsesprosessen er igangsatt, og det tas sikte på kontraktsinngåelse i løpet av første halvår 2006. Anleggsarbeidene forventes å starte umiddelbart etter at kontrakt er inngått.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon 21 mill. kr til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til lokal prosjektorganisasjon og grunnerverv i 2006. Strekningen Dyreparken – Rona inngår ikke i Aust-Agderpakka. Statens vegvesens kostnader knyttet til denne strekningen finansieres derfor ved ordinære riksvegmidler.

Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Som følge av Stortingets prioritering av strekningen Lier – Måna er rammen til ruta økt med 160 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres mindre utbedringer.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 6 mill. kr for 2006. Rammen vil i all hovedsak bli benyttet til trafikksikkerhetstiltak.

Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten – Tjernsmyr)

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet Ulvensplitten – Sinsen er rammen til ruta økt med 160 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en rammeøkning på 30 mill. kr i første fireårsperiode.

Rammen i første fireårsperiode vil i all hovedsak bli benyttet til å videreføre prosjektet Ulvensplitten – Sinsen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 60 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 232 mill. kr i bompenger og tilskudd. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Ulvensplitten – Sinsen i Oslo.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnadsoverslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
Rv 150	Ulvensplitten – Sinsen	1 711	292,0	1 101

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 143–144, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 117–118. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter både nytt hovedvegsystem og lokalvegnett. De viktigste elementene er 1,5 km fjelltunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen, betongtunnel på Østre Aker vei forbi Økern, ny vegforbindelse mellom Ulvensplitten og Økernveien med bru over Ring 3 og ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen.

Foruten selve riksvegutbyggingen, har det som del av prosjektet vært forutsatt bygging av en ny kommunal veg i Hasle – Ulven – Lørenområdet og bygging av ny Ulvenvei, som også er kommunal. Oslo kommune har bekreftet at kommunen i økonomiplanen for perioden 2005–2008 har lagt inn 60 mill. kr i 2007 til å bygge de kommunale vegene, som er kostnadsberegnet til 230 mill. kr. Utover dette vil kommunen komme tilbake til fullfinansiering av lokalvegene i senere budsjetter og langtidsbudsjetter. I forslaget til finansieringsplan er det videre forutsatt at kommunen avgir grunn vederlagsfritt, verdsatt til 44 mill. kr. Prosessen med den formelle avklaringen vedrørende grunn har tatt lenger tid enn antatt. Det arbeides med sikte på en snarlig avklaring.

Forberedende arbeider startet i februar 2005. Lokalvegsystemet ventes åpnet for trafikk i 2008, mens riksvegdelen av prosjektet ventes åpnet etappevis i 2010–2011. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 175 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. I tillegg er det forutsatt at kommunen avgir grunn og tar kostnader ved kabelomlegginger, beregnet til totalt 57 mill. kr i 2006.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

Prioriteringene på E39 fra Kristiansand til Stavanger er omtalt under denne korridoren.

E39 Kristiansand – Stavanger – Bergen

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gikk Stortinget inn for å øke rammen til strekningen E39 Stavanger – Ålesund med til sammen 1 040 mill kr. I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en økning på 610 mill. kr til strekningen E39 Stavanger – Bergen i tiårsperioden. I første fireårsperiode er rammen til ruta økt med 570 mill. kr i forhold til St.meld. nr 24 (2003–2004).

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), legges det opp til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbedringen av E39 over Stord i første fireårsperiode. Det blir arbeidet med planer om å utvide kostnadsrammen for pakken med 40 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken. I første fireårsperiode legges det videre opp til å fullfinansiere ombyggingen av Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier i Hordaland samt Mortavika og Arsvågen ferjekaier i Rogaland. Ombyggingen gjennomføres i forbindelse med innsetting av nye gassferjer i ferjesambandene. Videre legges det opp til å fullfinansiere prosjektene Tjensvollkrysset i Stavanger og Sørås – Hop i Bergen.

I første fireårsperiode legges det i tråd med Stortingets prioritering opp til anleggsstart på prosjektet Vigeland – Osestad, med fullføring i siste del av tiårsperioden. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av Eiganestunnelen i Stavanger, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av fellestrekningen med Hundvågtunnelen som inngår i rv 13 Ryfylkeforbindelsen, jf. også fylkesomtalen for Rogaland. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken.

Videre legges det opp til å starte utbyggingen av E39 på strekningen Svegatjørn – Rådal mellom Os og Bergen. Hordaland fylkeskommune og Os og Bergen kommuner har sluttet seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Forslaget til handlingsprogram innebærer at disse tre prosjektene forseres i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004) der det var forutsatt oppstart først i siste del av tiårsperioden. I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Det pågår planlegging av en fast vegforbindelse over Boknafjorden (Rogfast). Dette vil innebære bygging av verdens lengste undersjøiske vegtunnel og vil følgelig være et banebrytende prosjekt. Det er behov for grundige vurderinger av standard, risiko og kostnader knyttet til en så lang undersjøisk tunnel, bl.a. i forhold til nye EU-krav til tunneler. Planleggingen er kommet for kort til å prioritere prosjektet i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 319,9 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 22 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av E39 over Stord og arbeidene på strekningen Sørås – Hop. I tillegg videreføres ombyggingen av Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier. Det settes også av midler til å starte ombyggingen av Mortavika og Arsvågen ferjekaier. I tillegg legges det opp til å videreføre ombyggingen av Tjensvollkrysset i Stavanger. Under forutsetning av godkjent regule-

ringsplan i løpet av første halvår 2006 ventes prosjektet åpnet for trafikk høsten 2007.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E39	Handeland – Feda	–	10,0	–
E39	Halhjem og Sanvikvåg ferjekaier	245	115,0	60

E39 Handeland – Feda

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 143, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 17–27, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 82–83 og side 109.

Prosjektet omfatter bygging av 17,5 km ny tofelts veg mellom Handeland og Feda i kommunene Lyngdal og Kvinesdal, samt tilknytningsveger i forbindelse med nytt kryss med rv 465 til Farsund. Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002), samtykket Stortinget i at prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen, jf. omtale under kap. 1320, post 29. Anleggsarbeidene startet i april 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2006.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller 10 mill. kr til disposisjon til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til lokal prosjektorganisasjon og grunnerverv i 2006.

E39 over Stord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 147, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 109. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002).

I 2006 er det foreslått 20 mill. kr i statlige midler. I tillegg er det regnet med at bompengeselskapet stiller til disposisjon 12 mill. kr. Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å videreføre arbeidene på parsellen Mehammar – Hageberg.

E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 108. Prosjektet gjennomføres i forbindelse med innsetting av nye gassferjer i ferjesambandet fra 01.01.2007.

Ved Halhjem skal det bygges ny oppstillingsplass, ny hovedkai med to ferjekaibruer samt terminalområde og bunkringskai for lagring og bunkring av flytende naturgass (LNG). Eksisterende E39 legges om i en lengde på om lag 300 m. Ved Sandvikvåg skal oppstillingsplassen utvides, tilleggskaier forlenges og nye ferjekaibruer monteres. Krysset mellom E39 og rv 545 til Fitjar er planlagt ombygd. Både ved Halhjelm og Sandvikvåg skal det bygges nye kaihus med venterom og toaletter. Begge steder er det for liten dybde for de nye ferjene, og dybden må derfor økes.

Det er varslet kostnadsøkninger på om lag 70 mill. kr (38 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt omfang av sprengningsarbeider ved begge ferjekaiene, tildekking av forurensede bunnsedimenter, dårligere fjellkvalitet enn forutsatt, samt økte kostnader til ombyggingen av krysset mellom E39 og rv 545 ved Sandvikvåg. Fordelingen av kostnadene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapet er ikke endelig avklart.

Det legges opp til å starte anleggsarbeidene i oktober 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2006. På Halhjem vil det gjenstå noen sluttarbeider til 2007.

E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gikk Stortinget inn for å øke rammen til strekningen E39 Stavanger – Ålesund med til sammen 1 040 mill kr. I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en økning på 430 mill. kr til ruta E39 Bergen – Ålesund i tiårsperioden. Rammen i første fireårsperiode er økt med 50 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil deler av rammen i første fireårsperiode bli benyttet til statlige refusjoner av utbyggingen av rv 5 mellom Førde og Florø. Omleggingen av rv 5 ved Skei fullføres i første fireårsperiode. Videre fullføres utbedringen av E39 gjennom Romarheimsdalen på strekningen Gammelsæter – Nipetjørn. Statens vegvesen har ikke funnet rom for å prioritere den videre utbyggingen i Romarheimsdalen på strekningen Vikanes – Romarheim bru før i perioden 2010–2015. I første fireårsperiode prioriteres opp-

start av prosjektene E39 Vågsbotn – Hylkje i Bergen og E39 Torvund – Teigen nord for Sognefjorden, med fullføring i siste del av tiårsperioden.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) legges det opp til å framskynde oppstart på byggingen av Kvivsvegen mellom Nordfjord og Volda, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Vegdirektoratet har foreløpig lagt til grunn 100 mill. kr i ekstern finansiering. I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, bl.a. mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 209,1 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen fullfinansieres parsellen Storebru – Knapstad på rv 5 mellom Førde og Florø. Etter åpningen av parsellene Storebru – Knapstad og Kvalvik – Grov i juli 2005, er utbedringen av strekningen mellom Førde og Florø fullført. Det er lagt til grunn 40 mill. kr i statlige refusjoner til denne utbyggingen i 2006, jf. St.prp. nr. 77 (1997–98). Videre fullfinansieres prosjektet rv 5 Kjøsnes – Skei, som ventes åpnet for trafikk i juli 2006. Prosjektet E39 Gammelsæter – Nipetjørn videreføres. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. mindre utbedringer samt bygging av gang- og sykkelveger.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E39	Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)	239	90,0	119

E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 110.

Prosjektet omfatter i hovedsak utbedring av eksisterende veg. På en delstrekning vil vegen bli lagt i ny trasé for å unngå problemer med snø og snøskred. Totalt omfatter prosjektet en strekning på om lag 7 km.

Anleggsarbeidene startet i september 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008.

E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet Høgkjølen – Harangen er rammen til ruta økt med 100 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil en vesentlig del av rammen i første fireårsperiode bli benyttet til å starte utbedringen av strekningen fra Renndalen til Staurset bru på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. I tillegg er det i handlingsprogrammet foreløpig lagt til grunn at det blir tilslutning til bompengefinansiering av prosjektet Knutset – Høgset med tunnel gjennom Gjemnesaksla på vestsiden av Batnfjorden i Møre og Romsdal. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken. I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 23,6 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Rv 13 Jøsendal – Voss

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i all hovedsak gå til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på rassikringstiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

I siste del av tiårsperioden legges det opp til å prioritere statlige midler til å følge opp den planlagte Vossepakka. Vossepakka omfatter prosjektene Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss på rv 13 og tunnel bak Vossevangen på E16. Ved behandlingen av handlingsprogrammet for 2002–2011, fattet Hordaland fylkeskommune og berørte kommuner prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Vossepakka. Dersom det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering, kan det være aktuelt å starte arbeidene på prosjekter innenfor Vossepakka med bompengemidler allerede i første fireårsperiode. Dette er foreløpig ikke lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Hordaland fylkeskommune har sluttet seg til et finansieringsopplegg for Hardangerbrua på rv 7/ rv 13 med delvis bompengefinansiering. Det vises

til nærmere omtale under fylkesomtalen for Hordaland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 8,2 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i hovedsak bli benyttet til å følge opp den delvis bompengefinansierte utbedringen av rv 9 i Setesdal. Arbeidene forutsettes videreført i siste del av tiårsperioden.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 119–120, har Statens vegvesen tatt initiativ til en gjennomgang av Setesdalspakka for å avklare utbyggingsstandard og kostnader nærmere. Som følge av at rv 9 har fått stamvegstatus, legges det til grunn en noe høyere utbyggingsstandard enn opprinnelig forutsatt. Denne standardøkningen, sammen med en generell økning av kostnadene i forhold til opprinnelige overslag, medfører at kostnadsrammen er økt fra 226 mill. kr til om lag 350 mill kr. Bompengeinnkrevingen startet 01.06.2003. Inntektene har vist seg å bli vesentlig lavere enn forutsatt. Det er følgelig ikke rom for å gjennomføre Setesdalspakka som opprinnelig forutsatt innenfor gjeldende bompengeopplegg. Det arbeides med revisjon av bompengeopplegget, med sikte på lokalpolitisk behandling i løpet av 2005. Det kan følgelig bli aktuelt å revidere handlingsprogrammet for denne ruta.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 7 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak innenfor Setesdalspakka, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet Gvammen – Århus er rammen til ruta økt med 310 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en rammeøkning på 250 mill. kr i første fireårsperiode.

Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003–2004), fullfinansieres den delvis bompengefinansierte utbedringen av E134 i Rullestadjuvet i Hordaland i første fireårsperiode. Videre fullføres ombyggingen av to ulykkesutsatte kryss i Tuvenområdet i Notodden kommune i Telemark. I tråd med Stortingets prioritering i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:32 (2004–2005), legges det opp til å utbedre Haukelitunnelene slik at frihøyden økes til 4,2 m, jf. Innst. S. nr. 150 (2004–2005). Tiltakene var ikke prioritert ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004). Deler av rammeøkningen til denne ruta er derfor benyttet til å dekke kostnadene ved dette som er om lag 200 mill. kr. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 7 km midtrekkverk.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 213 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Rullestadjuvet. I tillegg videreføres utbedringen av Haukelitunnelene, og ombyggingen av kryssene i Tuvenområdet fullføres i 2006.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E134	Rullestadjuvet (første byggetrinn)	278	10,0	2

E134 Rullestadjuvet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 111.

Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 7,5 km lang strekning vestover fra kommunegrensen mellom Odda og Etne (første byggetrinn). Anleggsarbeidene startet i mars 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2006.

Statens vegvesen legger til grunn en kostnadsreduksjon for prosjektet på 55 mill. kr (16 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Hordaland fylkeskommune har sluttet seg til at dagens bompengeopplegg videreføres, slik at det innsparte beløpet kan benyttes til å utvide prosjektet med 1,7 km fra Vintertun til Vassvikvatnet i Odda kommune, i retning Jøsendal. Saken har også vært forelagt kommunene Odda og Etne som er positive til opplegget. Utvidelsen kan finansieres innenfor

det opprinnelige kostnadsoverslaget på 334 mill. kr.

Det er ikke funnet rom for statlige midler til utvidelsen i 2006. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2007. Dersom prosjektet ikke utvides, gjenstår det å refundere bompengeselskapets forskottering av statlige midler til den pågående utbyggingen.

E16 Sandvika – Bergen (Kjørbo – Vågsbotn)

Som følge av Stortingets prioriteringer er rammen til ruta økt med totalt 260 mill. kr, fordelt med 100 mill. kr til prosjektet Hamang – Wøyen, 50 mill. kr til Steinsfjordbrua og 100 mill. kr til strekningen Øye – Borlaug.

I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn at rammen i første fireårsperiode økes med 270 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). Det legges opp til å fullføre prosjektet Wøyen – Bjørum. For å dekke merkostnader som følge av at strekningen skal bygges som firefelts veg, er den statlige rammen til prosjektet økt i første fireårsperiode. Videre er rammen til prosjektet Borlaug – Voldum økt på grunn av at det ikke ble bevilget midler til prosjektet i 2005, slik det var forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004). Kostnadsøkninger ved opprustningen av Helle- og Dalevågtunnelene i Hordaland fører dessuten til behov for midler i perioden 2006–2009. Deler av rammeøkningen til denne ruta er derfor benyttet til å dekke kostnader som ikke var forutsatt ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004).

I tillegg til å fullføre disse prosjektene, er det i tråd med Stortingets prioritering satt av midler til Steinsfjordbrua i første fireårsperiode. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 5 km midtrekkverk.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 272 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 1220 mill. kr i bompenger. Arbeidene med opprusting av Helle- og Dalevågtunnelene fullføres, og utbyggingen av prosjektet Wøyen – Bjørum videreføres. Utbyggingen av prosjektet Borlaug – Voldum videreføres også.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 277 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 120 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1. Arbeidene med opprustning av Helle- og Dalevågtunnelene fullføres, og utbyggingen av prosjektet Wøyen – Bjørum videreføres. Videre er det lagt opp til å videreføre utbyggingen av prosjektet Borlaug – Voldum. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E16	Wøyen – Borgum	896	240,0	534
E16	Borlaug – Voldum	260	70,0	194

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 111–112, og i St.prp. nr. 64 (2004–2005), side 3–4. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter ny E16 på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika i Akershus, hvorav to tunneler på til sammen 2,5 km. Prosjektet bygges ut til firefelts veg med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren i én etappe, jf. St.prp. nr. 64 (2004–2005).

Anleggsarbeidene startet i juni 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 120 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Borlaug – Voldum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 111, og i St.prp. nr. 64 (2004–2005), side 4.

Eksisterende veg er smal og svingete og med mange avkjørsler. Strekningen har også dårlig bæreevne. Etter fullføringen av strekningen Voldum – Seltun i 2003/2004, er strekningen Borlaug – Voldum en flaskehals både for trafikken som går gjennom Hemsedal (rv 52) og over Fillefjell (E16). Prosjektet omfatter 8,5 km ny veg, inklusive 1,9 km tunnel og tre bruer. Prosjektet vil føre til en innkorting av E16 med om lag 2 km. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til – 180 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,6, og internrenten til 3 pst.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 64 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 224 (2004–2005), ble det gitt tillatelse til å starte byggingen av brua ved Steinklepp høsten 2005 gjennom midlertidig omdisponering av 10 mill. kr. Brua ved Steinklepp er tidskritisk for gjennomføring av prosjektet. Det legges opp til anleggsstart på resten av prosjektet i januar 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008.

Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika er rammen til denne ruta økt med 160 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004), legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i første fireårsperiode, med fullføring i siste del av tiårsperioden. I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

I handlingsprogrammet er det lagt opp til anleggsstart på prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika i siste del av tiårsperioden. Statens vegvesen har foreløpig lagt til grunn delvis bompengefinansiering og fullføring av prosjektet etter 2015. Det er lagt fram forslag om lokal forskuttering av de statlige midlene. Dette kan føre til forsering av prosjektet.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 10 mill. kr for 2006. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til trafikksikkerhetstiltak.

Rv 36 Seljord – Eidanger

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 4 mill. kr for 2006. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til trafikksikkerhetstiltak.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

E6 Oslo – Trondheim

Som følge av Stortingets prioriteringer, er rammen til ruta økt med totalt 370 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004), fordelt med 220 mill. kr til E6 i Oppland, 100 mill. kr til E6 i Soknedalen og 50 mill. kr til E6 i Oppdal. I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste seksårsperiode.

I første fireårsperiode vil en vesentlig del av rammen gå til å fullføre prosjektet E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim, inkl. ny Nidelv bru, jf. St. meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2004–2005). Prosjektet delfinansieres med oppsparte bompengemidler fra Trondheimspakken. Byggingen av Nidelv bru forutsettes delvis bompengefinansiert som del av E6 Øst, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering, legges det i tråd med St.meld. nr. 24 opp til å starte utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen – Kolomoen til firefelts veg i første fireårsperiode. I tråd med Stortingets prioritering legges det videre opp til å starte utbyggingen av E6 på strekningen Tingberg – Tretten i Oppland. Dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 5 km midtrekkverk.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 180 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med 120 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Nordre avlastningsveg i Trondheim. Videre fullfinansieres prosjektene Skjerdingstad – Jaktøyen i Melhus og Løklia – Vindalsliene sør for Støren. Prosjektet Løklia – Vindalsliene, som åpnes for trafikk i oktober 2005, er utvidet med om lag 900 m. I tillegg er det forutsatt midler til planlegging.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E6	Skjerdingstad – Jaktøyen	567	7,0	0
E6	Nordre avlastningsveg	1 134	200,0	638

E6 Skjerdingstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 104.

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I tillegg inngår ny rv 708 mellom Melhus øst og vest, inkl. bru over Gaula. Rv 708-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. E6 fra Skjerdingstad til Melhus sentrum ble åpnet for trafikk i 2004, mens strekningen fra Melhus sentrum til Jaktøyen ble åpnet for trafikk i september 2005.

Statens vegvesen legger til grunn en kostnadsreduksjon på 110 mill. kr (16 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 2–8, i St.prp. nr. 62 (2003–2004), side 8, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 104. Prosjektet inngår i Trondheimspakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Marienborg i tunnel til Ilsvika/Bynesvegen og videre langs havna fra Ila til Lademoen. Nordre avlastningsveg skal legges i kulvert under Skansenløpet. På Brattøra er vegen tilpasset godsterminalen for jernbanen, i samsvar med Stortingets vedtak ved behandlingen av St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Det legges opp til å bygge tunnelarmen og portalen ved Marienborg til slutt for å vurdere løsningen i dette området i forhold til planleggingen av strekningen fra Marienborg sørover mot Sluppen.

Anleggsarbeidene startet i september 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2009. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 120 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 15 Otta – Måløy

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2005, ble det bevilget 6 mill. kr til ny Finna bru på rv 15 i Vågå. I 2005 startet også arbeidene med å legge rv 15 utenom tettstedet Vågåmo. I handlingsprogrammet har Statens vegvesen økt rammen i første fireårsperiode med 30 mill. kr for å gjennomføre omleggingen ved Vågåmo, mot en tilsvarende reduksjon i siste del av tiårsperioden. I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 40 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen prioriteres omlegging av rv 15 utenom Vågåmo. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2006.

E136 Dombås – Ålesund

Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003–2004) fullføres utbedringen av strekningen Horgheimseidet – Sogge bru i Romsdalen i første fireårsperiode. Videre legges det opp til å starte utbedringen av strekningen Monge – Marstein i Romsdalen. Prioriteringen av den videre utbedringen av E136 i Romsdalen i forhold til ny innfartsveg til Ålesund må vurderes ved revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Midlene til gang- og sykkelveger vil i hovedsak bli benyttet til å bedre trafikkforholdene i Lesja.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 79,8 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på strekningen Horgheimseidet – Sogge bru, som ventes åpnet for trafikk i desember 2006. I tillegg er det forutsatt midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2005, ble det bevilget 40 mill. kr til strekningen Kolomoen – Ulsberg og ny kryssing ved Innset/Ulsberg på rv 3. Som følge av bindinger knyttet til fullføring av prosjektet Gullikstad – Ulsberg i Sør-Trøndelag, har Statens vegvesen økt rammen til denne ruta med 30 mill. kr i første fireårsperiode, mot en tilsvarende reduksjon i siste del av tiårsperioden. Prosjektet Hovda bru – Fjell i Hedmark, som åpnes for trafikk i november 2005, er fullfinansiert gjennom varige omdisponeringer som følge av innsparinger på andre stamvegprosjekter.

I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 50 mill. kr for 2006. Prosjektet Gullikstad – Ulsberg videreføres, og ventes åpnet for trafikk i oktober 2006. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Rv 4 Oslo – Mjøsbrua

Som følge av Stortingets prioritering av prosjektet Fossumdiagonalen er rammen til ruta økt med 210 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2004–2005), legges det opp til å fullføre omleggingen av rv 4 forbi Raufoss i første fireårsperiode. Prosjektet er delvis bompengefinansiert. For å sikre rasjonell gjennomføring har Statens vegvesen økt rammen i første fireårsperiode med 20 mill. kr, mot en tilsvarende reduksjon i siste del av tiårsperioden. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) legges det opp til at prosjektet Roa – Jaren, som inngår i andre fase av bompengeopplegget for rv 4 i Oppland, gjennomføres i siste del av tiårsperioden. Stortinget har lagt til grunn forsering av utbyggingen av rv 4 i Oppland, men innenfor rammen i St.meld. nr. 24 (2003–2004). Tilpasning av standarden til ny stamvegnormal innebærer at strekningen må bygges som firefelts veg. På grunn av kostnadsøkninger er det derfor ikke rom for å gjennomføre prosjektet innenfor tildelte planleggingsrammer for tiårsperioden. Lokalt arbeides det med et finansieringsopplegg som kan føre til forsering av prosjektet. Foreløpig legges det til grunn anleggsstart i siste del av tiårsperioden med fullføring etter 2015.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 114 mill. kr for 2006. Rammen vil i all hovedsak bli benyttet til å videreføre omleggingen ved Raufoss. I tillegg er det forutsatt midler til etablering av bomstasjon på ny rv 4 ved Grøndalen, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003).

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
Rv 4	Omlegging ved Raufoss	407	94,7	12

Rv 4 Omlegging ved Raufoss

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 160, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 118. Prosjektet inngår i første fase av den delvis bompengefinanserte utbyggingen av rv 4 i Oppland, jf. St.prp. nr. 74 (2000–2001) og St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 13 km ny veg øst for Raufoss sentrum. Anleggsarbeidene startet i november 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2006. Av foreslåtte midler i 2006 forutsettes 3,5 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til denne ruta i 2006.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med veg- og jernbaneforbindelser til svenskegrensen

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Som følge av Stortingets prioriteringer, er rammen til ruta økt med totalt 420 mill. kr, fordelt med 160 mill. kr til E6 i Nord-Trøndelag inkl. Nes bru, 160 mill. kr til Helgelandspakken og 100 mill. kr til rv 80 Fauske – Bodø. I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn en rammeøkning på 200 mill. kr i første fireårsperiode.

Som det framgår av St.meld. nr. 24 forutsettes byggingen av ny E6 gjennom Steinkjer fullført i første fireårsperiode. På deler av strekningen legges det nå opp til å bygge firefelts veg, jf. St.prp. nr. 1 (2004–2005). Deler av rammeøkningen til E6 i Nord-Trøndelag er benyttet til å dekke kostnadsøkningen ved dette. Videre ble prosjektet E12 Umskaret startet opp i 2004. Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003–2004), forutsettes prosjektet fullfinansiert i 2006.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004), prioriterer Statens vegvesen arbeidet med å utbedre strekninger på E6 i Nordland med svært lav standard. Det legges bl.a. opp til å bygge om to trange jernbaneunderganger på E6 ved Majavatn i første fireårsperiode. Forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av en Hel-

gelandspakke, kan det bli aktuelt å starte flere prosjekter på E6 i Nordland med bompengemidler. Dette er foreløpig ikke lagt inn i handlingsprogrammet. Det arbeides også med et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på rv 80, Vegpakke Salten. Forutsatt at det blir tilslutning til dette opplegget kan det bli aktuelt å starte ombyggingen av strekningen Røvika – Straumsnes med bompengemidler i første fireårsperiode. Dette er foreløpig ikke lagt inn i handlingsprogrammet.

I første fireårsperiode prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, herunder bygging av om lag 13 km midtrekkverk.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 256 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E6 i Steinkjer og på E12 i Umskaret. I tillegg fullfinansieres arbeidene med å legge E6 i kulvert ved Røra mellom Verdal og Steinkjer. Prosjektet åpnes for trafikk i november 2005. I tillegg forutsettes midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E6	Vist – Jevika – Selli	910	120,0	200
E12	Umskaret	247	85,0	21

E6 Vist – Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13–14, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 105.

Etter at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen se på mulighetene for en raskest mulig utbygging av delstrekningen Jevika – Figga til firefelts veg, jf. St.prp. nr. 1 (2004–2005), er det startet nytt reguleringsplanarbeid for denne strekningen, samt en forlengelse sørover fra Jevika til Vist ved kryss med rv 761. Vegen vil følge tidligere vedtatt trasé. Mellom kryssene på Vist og i Sørlia vil dagens E6 bli lokalveg. Ny E6 planlegges som firefelts veg med 16 m vegbredde og midtrekkverk på en vel 5 km lang strekning. Det er foreløpig lagt til grunn at utvidelsen av prosjektet med forlengelse og bygging av firefelts veg vil føre til en kostnadsøkning på om lag 140 mill. kr (14 pst.).

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Strekningen Sneppen – Selli ble åpnet for trafikk i juli 2004, mens strekningen Løsberga – Sneppen åpnes for trafikk i oktober 2005. Forutsatt godkjent reguleringsplan høsten 2005 er det ventet at strekningen Vist – Løsberga kan åpnes for trafikk i 2008, ett år senere enn opprinnelig forutsatt.

E12 Umskaret

Prosjektet er omtalt i St. meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 87 og side 105.

Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 9,5 km lang strekning. I utbyggingen inngår bl.a. en 3,6 km lang tunnel.

Anleggsarbeidene startet i april 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2006.

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og veg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Som følge av Stortingets prioritering av E6 på strekningen Narvik – Bjerkvik, er rammen til ruta økt med 100 mill. kr i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

Som forutsatt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vil rammen i første fireårsperiode i hovedsak bli benyttet til å fullføre den igangsatte utbyggingen av Lofotens fastlandsforbindelse på E10.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 252 mill. kr for 2006. Rammen vil i all hovedsak bli benyttet til å videreføre arbeidene på E10 Lofotens fastlandsforbindelse. I tillegg fullføres arbeidene på E6/rv 80 i Fauske sentrum.

(i mill. 2006-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2006	Restbehov pr. 01.01.2007
E10	Lofotens fastlandsforbindelse	1 124	230,0	325

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 167, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 16, og i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 105.

Prosjektet er en videreføring av tidligere anlegg som ble avsluttet med bru over Raftsundet. Videreføringen omfatter bygging av ny veg fra Raftsundet, langs Ingelsfjorden og over til Øksfjorden som krysses med to bruer. Videre går vegen i tunnel på østsiden av Innerfjorden og gjennom Sørdalen til Gullesfjordbotn der den knyttes til eksisterende E10. Totalt omfatter prosjektet om lag 30 km ny veg.

Anleggsarbeidene startet i august 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2007.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Som følge av Stortingets prioritering av utbygging av E6 vest for Alta, er rammen til denne ruta økt med 210 mill. kr. i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). I handlingsprogrammet legger Statens vegvesen til grunn rammeøkning i siste del av tiårsperioden.

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) og Stortingets prioritering legges det opp til å starte utbedringen av E6 vest for Alta i første fireårsperiode, med videreføring i siste del av tiårsperioden. Det legges opp til en utbedring med hovedvekt på å fjerne flaskehalser på den om lag 50 km lange strekningen mellom Storsandnes og Alta. I første fireårsperiode prioriteres strekningen Langnesbukta – Jansnes i Alta kommune. Dette vil føre til en utbedring av vegen over høydedraget Storberget, som utgjør en flaskehals for tungtrafikken vinterstid. I første fireårsperiode prioriteres i tillegg mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 35 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen legges det opp til å starte arbeidet med å utbedre E6 på strekningen Langnesbukta – Jansnes. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Fylkesfordelt ramme (investeringer på øvrige riksveger, inkl. rassikring)

På grunnlag av St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, og Stortingets behandling, har Samferdselsdepartementets utarbeidet retningslinjer for arbeidet med handlingsprogrammet der rammen til øvrige riksveger for 2006–2009 er økt med til sammen 2 280 mill. kr (post 30 og post 60) i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004), inkl. økningen til alternativ bruk av riksvegmidler til kollektivformål. I tillegg er rammen for rassikringsmidler (post 31) økt med 420 mill. kr.

Med utgangspunkt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og Samferdselsdepartementets føringer, har Statens vegvesen utarbeidet forslag til handlingsprogram for investeringer på øvrig riksvegnett, inkl. post 31 Rassikring, i perioden 2006–2015. Som grunnlag for arbeidet har Statens vegvesen utarbeidet forslag til fylkesvis fordeling av rammen til rassikring og rammeøkningen til alternativ bruk av riksvegmidler til kollektivformål.

Videre har Statens vegvesen utarbeidet forslag til planleggingsrammer for byforsøkene (post 60) i 2006 og 2007. For fylkesforsøkene (post 60) inngår de fylkesfordelte planleggingsrammene til de aktuelle fylkene i 2006 og 2007 i sin helhet, med unntak av den delen av rammen til Hordaland som skal gå til Bergen. Det var derfor en forutsetning at forsøksområdene gjennom sine prioriteringer sikrer at vedtatte bompengeprosjekter og andre større prosjekter som det er knyttet bevilgningsvedtak til, følges opp.

Forslaget til handlingsprogram er forelagt fylkeskommunene, forsøksområdene og de seks storbyområdene 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 fylkeskommunen/forsøksområdet og Statens vegvesen, skal saken sendes til Samferdselsdepartementet som har endelig avgjørelsesmyndighet.

Ved den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015, er det i

liten grad framkommet uenighet om prioriteringene i første fireårsperiode. Prioriteringene i siste seksårsperiode er foreløpige og skal vurderes på nytt i forbindelse med revisjonen av Nasjonal transportplan 2010–2019. Samferdselsdepartementet forutsetter imidlertid at de lokalpolitiske prioriteringene følges opp gjennom videre planlegging, slik at det er grunnlag for å prioritere aktuelle prosjekter ved neste revisjon.

På grunnlag av den lokalpolitiske behandlingen, har Statens vegvesen fastsatt endelig handlingsprogram for 2006–2009 for de enkelte fylker, inkl. forsøksområdene. Ev. mindre gjenstående uenigheter forutsettes avklart i forbindelse med de årlige budsjetter. Etterfølgende tabeller viser fordelingen av de økonomiske rammene for handlingsprogrammet til øvrige riksveger (post 30/60) og rassikring (post 31) for perioden 2006–2009, sammenholdt med rammene i St.meld. nr. 24 (2003–2004), jf. økning i rammen på bakgrunn av Stortingets behandling av transportplanen. Videre er det under det enkelte fylke gitt en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene i handlingsprogrammet for denne perioden.

Samferdselsdepartementets forslag til budsjett for 2006 er basert på prioriteringene i handlingsprogrammet. Tabellene viser forslaget til investeringsprogram i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009. For å sikre rasjonell anleggsdrift er det lagt opp til en viss skjevfordeling av rammene mellom de enkelte år. Dette er hovedårsaken til at oppfølgingsgraden i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009 varierer noe mellom fylkene. Variasjonene forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2006–2009. Ved utarbeidelsen av forslaget er de fylkesvise rammene til øvrige riksveger (post 30/post 60) og rassikring (post 31) sett i sammenheng.

Samferdselsdepartementet legger opp til en ekstra satsing på kollektivtrafikktiltak i 2006. I tillegg går departementet inn for en sterkere skjerming av trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger enn forutsatt i de lokale budsjettforslagene. Dette har ført til reduserte oppstartbevilgninger og utsatt oppstart for enkelte nye prosjekter.

I fylkesomtalene er det gitt en nærmere omtale av prioriteringene i 2006. Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekter med en anslått totalkostnad på over 200 mill. kr gis en kort omtale. Videre er foreslått investering i 2006 tatt med for disse prosjektene, samt kostnadsøkning i forhold til opprinnelig overslag dersom denne er større enn 10 pst. og ikke er omtalt tidligere. Åpningstidspunkt angis bare for prosjekter som ventes åpnet for trafikk i løpet av 2006. I tillegg omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Det er i 2006 planlagt anleggsstart på følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) på øvrig riksvegnett:

- Rv 283 Øvre Sund bru i Buskerud
- Rv 465 Kjørrefjord-Ulland i Vest-Agder
- Rv 44 Omkjøringsveg Klepp i Rogaland
- Rv 48 Hafskorberget i Hordaland
- Rv 57 Espeland-Herland i Hordaland
- Rv 557 Ringveg vest i Bergen i Hordaland.

I tillegg er det lagt opp til oppstart på Bybanen i Bergen.

Investeringsprogrammet 2006–2009 og forslag 2006 – fylkesfordelt ramme inkl. post 60

(i mill. 2006-kr)

	Statlige bevilgninger					Annen finansiering			
Fylke	St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009	Endring	Handlings-program 2006-2009	Forslag 2006	Forslag 2006 i pst. av HP	Handlings-program 2006-2009	Anslag 2006	Anslag 2006 i pst. av HP	Til investeringer totalt i 2006
Østfold	207	61	268	59,0	22,0	443			59
Akershus	508	198	706	127,0	18,0	1 076	131	12,2	258
Oslo	571	264	835	130,0	15,6	1 034	153	14,8	283
Hedmark	156	43	199	37,0	18,6				37
Oppland	145	44	189	29,5	15,6	182			30
Buskerud	446	141	587	106,0	18,1	68	60	88,2	166
Vestfold	176	63	239	51,3	21,5	872	227	26,0	278
Telemark	322	106	428	85,2	19,9				85
Aust-Agder	156	43	199	42,0	21,1	3	3	100,0	45
Vest-Agder	228	100	328	50,5	15,4	124	55	44,4	106
Rogaland	550	206	756	156,0	20,6	3 083	218	7,1	374
Hordaland	882	321	1 203	236,5	19,7	4 446	806	18,1	1 043
Sogn og Fjordane	342	125	467	156,0	33,4				156
Møre og Romsdal	591	184	775	217,0	28,0	956	240	25,1	457
Sør-Trøndelag	197	82	279	54,0	19,4				54
Nord-Trøndelag	218	61	279	60,0	21,5	34	34	100,0	94
Nordland	311	107	418	109,0	26,1	484			109
Troms	207	72	279	55,0	19,7	138	36	26,1	91
Finnmark	187	62	249	80,0	32,1				80
Sum	6 400	2 283	8 683	1 841,0	21,2	12 943	1 963	15,2	3 804

Investeringsprogrammet 2006–2009 og forslag 2006 – fylkesfordelt ramme post 31 rassikring

(i mill. 2006-kr)

	Statlige bevilgninger					Annen finansiering			
Fylke	St.meld. nr. 24 (2003-2004) 2006-2009	Endring	Handlings-program 2006-2009	Forslag 2006	Forslag 2006 i pst. av HP	Handlings-program 2006-2009	Anslag 2006	Anslag 2006 i pst. av HP	Til investeringer totalt i 2006
Østfold									
Akershus			2						
Oslo									
Hedmark			1						
Oppland			27						
Buskerud			7						
Vestfold			4						
Telemark			20						
Aust-Agder			31						
Vest-Agder			137	20	14,6	17	17	97,6	37
Rogaland			81	24	29,6				24
Hordaland			177	60	33,9	89	7	7,9	67
Sogn og Fjordane			170	2		60			
Møre og Romsdal			214	38	17,8				38
Sør-Trøndelag			3						
Nord-Trøndelag			12	8					
Nordland			110	27	24,5				27
Troms			179	33	18,4				33
Finnmark			70	3	4,3				3
Sum	830	415	1 245	215	17,3	166	24	14,2	229

Østfold

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres mindre investeringstiltak med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. Fylkeskommunen har i hovedsak sluttet seg til Statens vegvesens forslag til handlingsprogram, men vil prioritere framkommelighet for kollektivtrafikken på riksveger i sentrale strøk høyere. Statens vegvesen har lagt fram et justert forslag til handlingsprogram for 2006–2009, som også omfatter et opplegg for å finansiere utbedring av Hvalertunnelen på rv 108. Det er ventet at saken vil bli behandlet av fylkeskommunen i løpet av høsten 2005. Stortinget vil bli orientert om endringene i statsbudsjettet for 2007.

Det har vært arbeidet med et opplegg for en fase 2 av Østfoldpakka, som omfatter transportsystemene i Mosse-, Fredrikstad/ Sarpsborg- (Nedre Glomma-) og Haldenregionen. Det har ikke lykkes å komme fram til et felles bompengeopplegg. Det er imidlertid lokalpolitisk tilslutning til at prosjektet rv 108 Kråkerøyforbindelsen, med bl.a. nytt veg- og brusamband til Kråkerøy i Fredrikstad kommune i hovedsak blir finansiert med bompenger i perioden 2006–2009. Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 59 mill. kr for 2006. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Akershus

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det til grunn at Oslopakke 1 og Oslopakke 2 videreføres etter 2007, jf. Stortingets vedtak våren 2005 ved behandlingen av E18 Bjørvikaprosjektet.

I perioden 2006–2009 prioriteres mindre investeringstiltak, særlig kollektivtrafikktiltak. Arbeidet med å styrke kollektivtilbudet videreføres, bl.a. gjennom utvikling og utbygging av banesystemet vest i fylket. Det legges opp til anleggsstart på Fornebubanen i 2007. Saken vil bli lagt fram for Stortinget når det foreligger endelig kostnadsoverslag og finansieringsplan, jf. også nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 116–117, og i St.prp. nr. 64 (2004–2005).

Videre legges det opp til å starte arbeidene med ombygging av Kolsåsbanen i Akershus i 2009. Akershus fylkeskommune legger opp til at valg av baneløsning skal avklares ved årsskiftet 2005/ 2006. Fylkeskommunen forutsetter at det utarbeides en finansieringsplan som gir en rasjonell og hensiktsmessig framdrift i forhold til utbyggingen i Oslo. Saken vil bli lagt fram for Stortinget når det foreligger endelig kostnadsoverslag og finansieringsplan for prosjektet, og det er enighet om framtidig drift av banestrekningen, jf. også nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (2004–2005).

I tillegg prioriteres bl.a. videreføring av arbeidet med å øke framkommeligheten for buss og trikk i hovedstadsområdet.

I perioden prioriteres også bygging av gang- og sykkelveger, bl.a. gjennom bompenger fra Oslopakke 1. I tillegg til tiltak innenfor det geografiske området for Oslopakke 1, prioriteres regionale gang- og sykkelveger for å etablere sammenhengende nett. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak, først og fremst utbedring og ombygging av ulykkesutsatte kryss og bygging av rundkjøringer.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 127 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 287 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, hvorav 87 mill. kr fra Oslopakke 2. Av bompengene forutsettes det 156 mill. kr til investeringer på stamvegnettet og 131 mill. kr til tiltak på øvrig riksvegnett.

Rammen til øvrig riksvegnett vil i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Det forutsettes benyttet om lag 120 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2006, hvorav 28 mill. kr i statlige midler. Innenfor denne rammen prioriteres videre satsing på utvikling av knutepunkter og terminaler, samt tiltak for å bedre framkommeligheten for busser.

Oslo

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres mindre investeringstiltak, særlig kollektivtrafikktiltak. Det legges opp til å utvide arbeidet med å oppnå 20 pst. hastighetsøkning på de viktigste linjene for buss og trikk i hovedstadsområdet. Videre legges det til rette for opprusting av eksisterende linjenett på T-banen. Kolsåsbanen foreslås ombygd fram til Akershus grense i 2007, jf. nærmere omtale under Akershus. I tillegg prioriteres Furusetbanen.

Det legges også opp til opprusting av flere T-banestasjoner, bl.a. Carl Berners plass T-banestasjon, for å få lettere omstigning etter åpning av T-baneringen. Videre prioriteres bygging og utbedring av en rekke knutepunkter, stoppe- og omstigningssteder, bl.a. Jernbanetorget knutepunkt med tilhørende vegnett og ny gateterminal i Schweigaards gate.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 117, forutsettes T-baneringen ferdigstilt i 2006. Med bakgrunn i kostnadsøkninger er det foretatt midlertidige omdisponeringer av til sammen 230 mill. kr i bompengemidler innenfor Oslopakke 2 for å dekke kommunens del av finansieringen. I handlingsprogrammet er det lagt til grunn at Oslo kommune skal betale tilbake 115 mill. kr i perioden 2006–2009 og 115 mill. kr etter 2009. Oslo kommune hadde ikke merknader til opplegget for tilbakebetaling i sin høringsuttalelse til handlingsprogrammet, men foreslår at det omdisponeres ytterligere 54 mill. kr som følge av nye kostnadsøkninger.

Kommunen har i brev av 29.06.2005 sluttet seg til Statens vegvesens forslag til opplegg for omprioriteringer innenfor rammen til kollektivtrafikktiltak i 2006. Bystyret vil behandle tilbakebetaling av forskutteringen i forbindelse med kommunens behandling av økonomiplan for perioden 2006–2009 og budsjett for 2006. Samferdselsdepartementet forutsetter at Oslo kommune også innarbeider omdisponeringen på 54 mill. kr i tilbakebetalingsplanen.

I perioden 2006–2009 er det lagt opp til å utbedre rv 161 på Carl Berners plass, et område preget av høy trafikk og uoversiktlige trafikkforhold. Prosjektet vil bedre forholdene for flere trafikantgrupper samt øke kvaliteten på nærmiljøet. Videre legges det opp til å starte ombyggingen av rv 161/ Ring 2 fra Carl Berners plass til Blindernveien med bygging av holdeplasser, kollektivfelt og et godt tilbud for syklister. Prosjektene på rv 161 må ses i sammenheng med den planlagte utbyggingen av T-banestasjonen ved Carl Berners plass. I tillegg legges det i perioden opp til å ruste opp rv 168 Bogstadveien, som er en av Oslos mest ulykkesutsatte gater. Prosjektet vil bidra til bedre trafikksikkerhet og framkommelighet, spesielt for gående og syklende og for kollektivtrafikken.

I perioden 2006–2009 prioriteres også utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett i Oslo. Det er definert et hovedsykkelvegnett i Oslo på til sammen 180 km, der Statens vegvesen har utbyggingsansvar for 115 km. Det er behov for å utbedre nærmere 40 km av det statlige nettet, og tiltakene spenner fra mindre punkttiltak til omfattende utbyggingstiltak over lengre strekninger. Det legges opp til å utbedre om lag 10 km i perioden 2006–2009. Arbeidene forutsettes videreført i neste planperiode.

I forbindelse med finansiering av E18 Bjørvikaprosjektet, har Stortinget vedtatt å videreføre nåværende bompengeordning fra 01.01.2008 til senest 31.12.2012. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utreder i samarbeid med Statens vegvesen et opplegg med trafikantbetaling til erstatning for Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Dersom Stortinget godkjenner en ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Innføring av en ev. Oslopakke 3 vil kunne medføre behov for justering av handlingsprogrammet for Oslo og Akershus.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 130 mill. kr for 2006. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 638 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, hvorav 133 mill. kr fra Oslopakke 2. Av bompengene forutsettes det 485 mill. kr til investeringer på stamvegnettet, inkl. nødvendig låneopptak til E18 Bjørvikaprosjektet, og 153 mill. kr til tiltak på øvrig riksvegnett.

Rammen til øvrig riksvegnett vil i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak. Det forutsettes benyttet om lag 200 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i 2006, hvorav 54 mill. kr i statlige midler. Innenfor denne rammen prioriteres videreføring av T-baneringen samt tiltak på T-banenettet for bl.a. å bedre omstigningsforholdene ved Carl Berners plass T-banestasjon og utbedre tilstøtende linjenett i forbindelse med åpning av T-baneringen. I tillegg prioriteres tiltak for å bedre framkommeligheten for buss og trikk.

Hedmark

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det opp til at de ordinære riksvegmidlene skal benyttes til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak. Rassikringsmidlene er prioritert til mindre tiltak på riksvegnettet i Hedmark.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 37 mill. kr for 2006. Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Oppland

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 255 Jørstad – Segelstad, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Dagens veg på strekningen er smal og svingete med sammenhengende randbebyggelse og mange direkte avkjørsler. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken. I tillegg prioriteres utbe-

dring av rv 33 på en om lag 5 km lang strekning mellom Odnes og Sollien sør for Dokka. Med denne utbedringen blir det sammenhengende god vegstandard med gang- og sykkelveg på rv 33 fra Odnes og fram til Dokka. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

En vesentlig del av rassikringsmidlene vil bli benyttet til å starte byggingen av tunnel på rv 33 ved Skreiaberga, med fullføring i siste del av tiårsperioden.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 29,5 mill. kr for 2006. Midlene skal benyttes til å starte arbeidene på prosjektet rv 33 Odnes – Sollien. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, samt midler til planlegging.

Buskerud

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriterer Regionrådet for Buskerud, Telemark, Vestfold (BTV-rådet) oppfølging av Vegpakke Drammen innenfor de ordinære riksvegmidlene. I tillegg til å fullføre prosjektet rv 283 Kreftingsgate, legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 283 Øvre Sund bru i planperioden. Det er lokalpolitisk tilslutning til at byggingen av Øvre Sund bru delvis finansieres ved lån av udisponerte bompengemidler i Vegpakke Drammen, mot tilbakebetaling i perioden 2010–2015. Som forutsatt legges det også opp til refusjon av forskotterte midler fra Drammen kommune for bygging av undergang på rv 283 under jernbanen på Grønland. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene er prioritert til mindre tiltak på riksvegnettet i Buskerud.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 106 mill. kr til forsøksordningen for 2006. I tillegg er det regnet med at Buskerud får stilt til disposisjon 60 mill. kr i bompenger fra Vegpakke Drammen som lån til rv 283 Øvre Sund bru.

Prosjektet rv 283 Kreftingsgate er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2006. Det er ventet kostnadsreduksjoner på prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til størrelsen på reduksjonen i forbindelse med statsbudsjettet for 2007. Det foreslås en bevilgning på 3 mill. kr. Sammen med midler som er bevilget tidligere år, vil dette være tilstrekkelig til å dekke anleggsvirksomheten i 2006.

Det legges opp til anleggsstart på rv 283 Øvre Sund bru i 2007. I 2006 er det lagt opp til å benytte totalt 90 mill. kr til bl.a. grunnerverv. For å få bedre utnytting av Kreftingsgate i påvente av Øvre Sund bru, legges det i tillegg opp til å etablere en tilknytning til Nedre Eikervei. Videre legges det opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer, samt midler til planlegging.

Vestfold

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legger BTV-rådet opp til at den statlige rammen i sin helhet skal gå til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak. Bompengemidlene til Tønsbergpakken vil bli benyttet til å fullføre byggingen av rv 311 Ringveg øst – vest Kjelle -Kilen og øvrige tiltak innenfor fase 1 av Tønsbergpakken. I en lokal folkeavstemning i juni 2005 var det ikke flertall for å gjennomføre den planlagte fase 2 av pakken. I handlingsprogrammet er det ikke lagt til grunn en slik videreføring.

I handlingsprogrammet legges det videre opp til å bygge ny rv 306 på strekningen Kirkebakken – Re grense i Horten kommune i perioden 2006–2009, forutsatt tilslutning til bompengefinansiering av prosjektet. Prosjektet omfatter bygging av ny hovedforbindelse mellom Horten og ny E18, og vil avlaste dagens veg som har dårlig standard og randbebyggelse. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken.

Rassikringsmidlene er prioritert til mindre tiltak på riksvegnettet i Vestfold.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 51,3 mill. kr for 2006 til forsøksordningen. I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 227 mill. kr i bompenger til videreføring av Tønsbergpakken. Arbeidene på prosjektet rv 311 Ringveg øst – vest samt gang- og sykkelvegen langs rv 308 mellom Kjøpmannskjær og Verdens ende videreføres. Forutsatt avklaring av endelig løsning, legges det i tillegg opp til å starte arbeidene med ny trafikkløsning for Sykehuset i Vestfold – Tønsberg. Den statlige rammen er prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Telemark

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriterer BTV-rådet å videreføre utbedringen av rv 38 innfartsveg til Kragerø. Delparsellen Kalstadkrysset – Eklund fullfinansieres, og delparsellen Eklund – Sannidal forutsettes gjennomført i perioden.

Videre legges det opp til en sterk satsing på mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

Rassikringsmidlene er prioritert til mindre tiltak på riksvegnettet i Telemark.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 85,2 mill. kr for 2006 til forsøksordningen. Midlene skal bl.a. benyttes til å fullfinansiere rv 38 Kalstadkrysset – Eklund som åpnes for trafikk i november 2005. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak samt bygging av gang- og sykkelveger.

Aust-Agder

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det opp til å fullføre arbeidene på rv 42 Blakstad bru. Resten av rammen er prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer.

Innenfor rammen til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen prioriteres bygging av gang- og sykkelveger samt kollektivtrafikktiltak.

Rassikringsmidlene vil i all hovedsak bli benyttet til rassikringstiltak på rv 9 i Setesdalen. Dette vil bidra til å øke den statlige andelen til Setesdalspakka, jf. den nærmere omtalen av de rutevise prioriteringene på stamvegnettet.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 42 mill. kr for 2006, herav 5 mill. kr til forsøksordningen. I tillegg er det regnet med at Aust-Agder får stilt til disposisjon 3 mill. kr i kommunalt tilskudd til delfinansiering av tiltak på rv 451 i Vegårdshei kommune. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet rv 42 Blakstad bru. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres mindre utbedringer.

Vest-Agder

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres oppfølgingen av Listerpakken med bl.a. bygging av ny rv 465 på strekningen Kjørrefjord – Ulland mellom Farsund og kryss med E39. Sammen med E39 Handeland – Feda, som åpnes for trafikk i 2006, er prosjektet et viktig bidrag til å utvikle Listerregionen til en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Videre er det forutsatt statlige midler til å følge opp en ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen etter at dagens bompengeordning avsluttes i 2007. Lokal behandling av en mulighetsstudie våren 2005 viste at det er grunnlag for å arbeide videre med en slik pakke.

Innenfor rammen til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen prioriteres bygging av gang- og sykkelveger samt kollektivtrafikktiltak.

En vesentlig del av rassikringsmidlene vil bli benyttet til å videreføre prosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen som inngår i Listerpakken. I tillegg prioriteres rassikring av rv 466/E39 ved Flikka i Flekkefjord kommune, samt en rekke mindre rassikringstiltak både på stamvegnettet, øvrige riksveger og fylkesveger i Vest-Agder.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 70,5 mill. kr for 2006, herav 25 mill. kr til forsøksordningen og 20 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon 72 mill. kr i bompenger fra Listerpakken. Innenfor denne rammen legges det opp til å starte arbeidene på prosjektet rv 465 Kjørrefjord – Ulland i Farsund og Kvinesdal kommuner. Prosjektet omfatter omlegging av vegen på en 10 km lang strekning fra Ulland, noe som vil føre til en innkorting på om lag 4 km. I tillegg legges det opp til mindre utbedringer av eksisterende veg på strekningen videre mot Ulland. Kostnadsoverslaget er 235 mill. kr. Totalt legges det opp til å benytte 65,5 mill. kr til dette prosjektet i 2006, hvorav 50 mill. kr i bompenger.

I tillegg videreføres arbeidene på rv 43 Aunevik – Bukkesteinen som forutsettes åpnet for trafikk i desember 2006. Dessuten prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Rogaland

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger. En vesentlig del av rammen vil gå til å følge opp statens andel til Nord-Jærenpakken. Bompengebidraget er forutsatt benyttet til videreføring av prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland og gjennomføring av prosjektene rv 44 Omkjøringsveg Klepp og rv 510 Solasplitten. I tillegg legges det opp til anleggsstart på rv 44 Gandsfjordkryssingen i planperioden, jf. nærmere omtale av det reviderte opplegget for Nord-Jærenpakken.

Videre prioriteres oppfølging av statens andel til utbyggingen av T-forbindelsen. Det legges opp

til anleggsstart i 2007 med fullføring i perioden 2010–2015. Kostnadene er foreløpig anslått til om lag 1 mrd. kr. I forhold til St.prp. nr. 72 (1999–2000), er det i handlingsprogrammet foreslått å øke statens andel av finansieringen fra 21 pst. til 32 pst. Det skal gjennomføres en endring av reguleringsplanen, og det er derfor fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget.

Det legges i handlingsprogrammet opp til å gjennomføre prosjektet rv 519 Fastlandssamband til Finnøy i perioden 2006–2009. Det er lokalpolitisk tilslutning til et finansieringsopplegg som i hovedsak er basert på alternativ bruk av ferjetilskudd og bompenger. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

I perioden 2006–2009 legges det også opp til å starte arbeidene på rv 13 Ryfylkeforbindelsen, med bygging av undersjøiske tunneler mellom Solbakk i Strand kommune og Hundvåg i Stavanger kommune, og mellom Hundvåg og E39 i Stavanger. Kostnadene er foreløpig anslått til om lag 2,9 mrd. kr, som i hovedsak skal finansieres med bompenger, forutsatt at det blir tilslutning til det skisserte bompengeopplegget. Det er fattet lokalpolitiske vedtak om delvis bompengefinansiering av transportsystemet i Haugalandsregionen. Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme en egen proposisjon om denne saken.

Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av rv 45 i Gjesdal kommune videreføres i perioden.

Rassikringsmidlene prioriteres brukt til sluttfinansiering av rv 503 i Gloppedalen, inkl. refusjon av forskutterte midler. I tillegg prioriteres bygging av en tunnel på rv 13 ved Osberg i Suldal kommune.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 180 mill. kr for 2006, herav 156 mill. kr til forsøksordningen og 24 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon 213 mill. kr i bompenger, fordelt med 185 mill. kr til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken, 20 mill. kr til videre planlegging og grunnerverv i forbindelse med T-forbindelsen og 8 mill. kr til videre utbygging av rv 45 i Gjesdal kommune. I tillegg er det regnet med 5 mill. kr i fylkeskommunalt tilskudd til kollektivtrafikktiltak.

Innenfor den statlige investeringsrammen har Vestlandsrådet sluttet seg til å fullfinansiere utbedringen av rv 13 på strekningen Askvik – Pundsnes. Strekningen ventes åpnet for trafikk i august 2006. I tillegg er det forutsatt midler til rassikringen av rv 503 i Gloppedalen, inkl. refusjoner. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak.

Av bompengemidlene til Nord-Jærenpakken, vil 120 mill. kr gå til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland. Videre legges det opp til å starte arbeidene på prosjektet rv 44 Omkjøringsveg Klepp.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 2 (2002–2003), gav Stortinget tillatelse til å kreve inn forskuddsbompenger til planlegging av delprosjekter innenfor Ryfylkepakken. Planleggingsutgiftene var anslått til om lag 26 mill. kr, fordelt med 17 mill. kr til rv 13 Ryfylkeforbindelsen, 8 mill. kr til rv 519 Fastlandssamband til Finnøy og 1 mill. kr på øvrige prosjekter. Kostnadene ved planleggingen er blitt høyere enn anslått. Innkrevingen ble avsluttet 31.07.2005 etter 2 ½ års innkreving, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003). Av bompenger vil det totalt bli stilt til disposisjon om lag 22 mill. kr til planleggingen av Ryfylkeforbindelsen og om lag 9 mill. kr til Fastlandssambandet til Finnøy. Det er behov for ytterligere midler til planlegging av Ryfylkeforbindelsen som vil bli dekket ved statlige midler.

Nord-Jærenpakken

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998–99), har Stortinget gitt samtykke til bompengeinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren, jf. Innst. S. nr. 151 (1998–99). Bompengeinnkrevingen startet i 2001, og i utgangspunktet er det lagt til grunn en bompengeperiode på 10 år.

I forhold til St.prp. nr. 14 (1998–99), har det vært en vesentlig økning i den samlede kostnadsrammen for Nord-Jærenpakken. Nettoinntektene var imidlertid lavere enn forutsatt. Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005) gav Stortinget sin tilslutning til endringer i innkrevingsopplegget. Bompengetakstene ble økt til 13 kr for lette kjøretøy og 26 kr for tunge kjøretøy, og innkrevingen skal skje kontinuerlig, dvs. hele døgnet alle ukedager. Det ble lagt til grunn at den endelige utformingen av Nord-Jærenpakken etter 2005 ville bli endelig avklart i forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

Rogaland fylkeskommune sluttet seg i møte i fylkestinget 08.06.2004 til et revidert forslag til Transportplan for Jæren – Handlingsplan 2005–2015. Handlingsplanen omfattet også et foreløpig forslag til utbyggingsplan for prosjekter og tiltak for kommunene på Sør-Jæren. Det ble forutsatt at handlingsplanen for Sør-Jæren skulle vurderes nærmere høsten 2004, parallelt med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015. I

løpet av denne prosessen ble det avklart at kommunene på Sør-Jæren ikke ønsket å gå videre med en ekstraordinær finansiering med bompenger. Handlingsplanen for Sør-Jæren baserer seg derfor på midler fra staten og fylkeskommunen. Prosjekter og tiltak innenfor statens ansvarsområde er prioritert innenfor handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

På Nord-Jæren er prosjekter og tiltak i den reviderte handlingsplanen forankret i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren. Den samlede kostnadsrammen for vegdelen i den reviderte pakken er om lag 3,7 mrd. kr. Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadene fordi mange av prosjektene og tiltakene er på et tidlig stadium i planleggingen.

I handlingsplanen er det lagt til grunn at utbyggingsperioden forlenges fra 2011 til 2015, men det er foreløpig ikke gitt lokalpolitisk tilslutning til å forlenge bompengeperioden ut over 2011. Gjennom behandlingen av Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006–2015, har fylkeskommunen gitt sin tilslutning til prioriteringene innenfor Nord-Jærenpakken i perioden 2006–2009. I tillegg til å fullføre prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland, prioriteres følgende prosjekter og tiltak i denne perioden:

- *Rv 44 Omkjøringsveg Klepp*. Prosjektet omfatter bygging av om lag 4 km ny riksveg utenom Kleppekrossen.
- *Rv 510 Solasplitten*. Prosjektet omfatter bygging av ny forbindelsesveg mellom E39 og Stavanger Lufthavn i en lengde av om lag 4 km.
- *Rv 44 Gandsfjordkryssingen*. Prosjektet omfatter bygging av om lag 2 km ny veg fra kryss med rv 44 på Lura og fram til kryss med rv 13 på Vatne. Hovedelementene i prosjektet er ny bru over Gandsfjorden og tunnel/veg i dagen videre fram til Vatne. Det er lagt til grunn delfinansiering gjennom Nord-Jærenpakken, forutsatt at det i tillegg blir tilslutning til et eget bompengeopplegg for prosjektet.
- *E39 Eiganestunnelen fra Schancheholen til Smiene/Tasta*. Prosjektet omfatter bygging av firefeltstunnel gjennom Stavanger vest med nødvendige kryssombygginger, miljøkulverter m.m. Framdriften av prosjektet må ses i sammenheng med rv 13 Ryfylkeforbindelsen, både når det gjelder finansiering og framdrift, jf. den nærmere omtalen av de rutevise prioriteringene på stamvegnettet.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. bygging av kollektivfelt langs eksisterende rv 44 på strekningen Hillevåg – Vaulen og langs rv 509 fra Madlakrossen til Ragbakken. Videre er det forutsatt midler til tiltak for å bedre trafikkavviklingen for både bil- og kollektivtrafikk gjennom bruk av trafikkregulerende tiltak/trafikkstyringsteknologi. I samsvar med den opprinnelige handlingsplanen legges også til grunn en fortsatt satsing på utvikling av et høyverdig gang- og sykkelvegnett, miljøtiltak som støyskjerming og miljøgater, og trafikksikkerhetstiltak. Dobbeltsporet for jernbanen mellom Stavanger og Sandnes er fortsatt en del av pakken.

I St.prp. nr. 1 (2004–2005) var de årlige nettoinntektene etter endringene i innkrevingsopplegget foreløpig anslått til 210 mill. kr. Foreløpige oversikter viser at nettoinntektene vil bli noe lavere. Dette vil få konsekvenser for gjennomføringen av prosjekter og tiltak innenfor pakken.

Hordaland

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for 2006–2015 viste fylkeskommunen til sitt tidligere vedtak om at rammen til øvrige riksveger i Hordaland i perioden 2002–2011 skal fordeles med 50 pst. til prosjekter og tiltak i Bergen og 50 pst. til prosjekter og tiltak i resten av fylket. I perioden 2002–2005 er det bevilget mindre til Bergen enn det som følger av denne fordelingen, og det legges derfor opp til at dette blir kompensert fram til 2011. Dette innebærer en fordeling av rammen for perioden 2006–2009 med 710 mill. kr til Bergen og 500 mill. kr til Hordaland utenom Bergen. Fylkeskommunen tar forbehold om at fordelingen må behandles på nytt dersom de årlige bevilgningene i perioden blir redusert.

Innenfor den statlige investeringsrammen til Hordaland utenom Bergen, prioriteres i all hovedsak strekningsvise investeringer, bl.a. til å følge opp statens andel til bompengeprosjektet rv 544 Halsnøysambandet. Videre legges det opp til å gjennomføre prosjektene rv 48 Hafskorberget og rv 57 Espeland – Herland. I tillegg legges det i handlingsprogrammet opp til å gjennomføre prosjektet rv 567 Hauge – Lonevåg forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering. Det arbeides også med planer om delvis bompengefinansiering av prosjektet rv 48 Løfallstrand – Årsnes med ferjekai. Omfanget av prosjektet vil bli vurdert nærmere. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til sakene. For flere av tiltakene er det lagt til grunn forskuttering av deler av midlene.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. I perioden 2006–2009 legges det videre opp til å fullføre bompengeprosjektet rv 546 Austevollbrua. I handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 er det i tillegg lagt opp til anleggsstart på rv 7/rv 13 Hardanger-

brua. Det vises til egen stortingsproposisjon om saken.

Gjennom overgangsordningen for store fylkesvegprosjekter har det vært adgang til å prioritere tilskudd på inntil 50 mill. kr til slike prosjekter innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002–2005. Ved behandlingen av budsjettproposisjonen for 2005 bevilget Stortinget 30 mill. 2005-kr til Jondalstunnelen. Gjennom Samferdselsdepartementets retningslinjer for arbeidet med handlingsprogrammet ble det åpnet for å utvide overgangsordningen til å omfatte perioden 2006–2009 for dette prosjektet. Fylkeskommunen går inn for å prioritere tilskudd til Jondalstunnelen i perioden 2006–2009, slik at statens samlede tilskudd til prosjektet blir på om lag 50 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Innenfor den statlige rammen til Bergen prioriteres oppfølgingen av Bergensprogrammet, jf. St.prp. nr. 76 (2001–2002) og St.prp. nr. 75 (2004–2005). I den reviderte finansieringsplanen for Bergensprogrammet er det lagt til grunn en investeringsramme på om lag 3,4 mrd. kr i perioden 2006–2009, hvorav om lag 2,5 mrd. kr i bompenger. Innenfor denne rammen legges det opp til en parallell utbygging av prosjektene Ringveg vest og Bybanen. Hensynet til en optimal økonomisk løsning, planavklaring og rasjonell anleggsdrift vil styre fremdriften av det enkelte anlegg, inkl. tidspunkt for anleggsstart. Den konkrete framdriften i prosjektene vurderes nærmere i lys av dette. Det er en forutsetning at det ikke startes opp ytterligere prosjekter i Bergensprogrammet før utbyggingen av de to prosjektene er kommet så langt at man har full oversikt over kostnadsutviklingen i prosjektene og inntektsutviklingen fra bompengeinnkrevingen. Tidspunktet for det tredje store prosjektet, Skansentunnelen, må vurderes i lys av disse forhold.

Videre prioriteres fullføring av prosjektene Kanalvegen på kommunalt vegnett, samt kryssene Fjøsangervegen/Minde allé og Kanalvegen/ Minde allé. I tillegg inngår forlengelse av dagens Solheimsgate. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak, samt midler til planlegging.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres tiltak på E16 ved Sivle-/Stalheimtunnelene på rv 7 ved Furlo og på rv 13, bl.a. ved Deildo, ved Ulvundøyne og på strekningene Bugjelet – Kobberstille og Navragjelet – Brimnes. For flere av tiltakene er det lagt til grunn forskuttering av deler av midlene.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Hordaland på 296,5 mill. kr, herav 236,5 mill. kr til forsøksordningene og 60 mill. kr til rassikring. Av forsøksmidlene utgjør 129 mill. kr de statlige samferdselsmidlene til forsøket med oppgavedifferensiering knyttet til samferdsel i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet), mens 107,5 mill. kr utgjør de statlige midlene til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 813 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd. Av dette er 546 mill. kr forutsatt til prosjekter og tiltak i Bergen. Da Bergensprogrammet og Bergen kommune representerer det samme geografiske området, inngår annen finansiering til tiltak på øvrig riksvegnett av praktiske grunner rent teknisk i forsøket i Bergen. Dette innebærer imidlertid ikke at Bergen kan disponere midler til annen finansiering fritt, da disse bl.a. er bundet opp til å sikre rasjonell framdrift på store prosjekter som Ringveg vest og Bybanen.

Innenfor fylkesforsøket prioriterer Vestlandsrådet oppfølging av Halsnøysambandet på rv 544. Det er satt av totalt 155 mill. kr til dette prosjektet i 2006, hvorav 15 mill. kr i tilskudd og 80 mill. kr i bompenger. Videre fullføres arbeidene med rasikringsprosjektet Syreflot – Aga på rv 550 i Ullensvang kommune. I tillegg er det satt av midler til mindre investeringstiltak. For eksterne midler videreføres utbyggingen av Austevollsbrua på rv 546 med 130 mill. kr, hvorav 65 mill. kr i tilskudd og 65 mill. kr i bompenger. Det er regnet med 15 mill. kr i forskudd til å starte arbeidene med utbedringen av rv 48 Hafskorberget, og 20 mill. kr i forskudd til oppstart av prosjektet rv 57 Espeland – Herland.

Innenfor byforsøket prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres prosjektene rv 557 Ringveg vest og Bybanen. Til Ringveg vest er det regnet med totalt 130 mill. kr i bompenger. Til Bybanen er det regnet med totalt 290 mill. kr, hvorav 285 mill. kr i bompenger. Arbeidene på Kanalvegen, kryssene Fjøsangerveien/ Minde allé og Kanalvegen/ Minde allé og Solheimsgaten videreføres i 2006.

Det er satt av 60 mill. kr til rassikring i 2006. I tillegg er det regnet med 7 mill. kr i forskudd. Det legges opp til å fullfinansiere arbeidene med tiltak på rv 7 ved Furlo, på rv 13 ved Menes og på E16 ved Sivle-/Stalheimtunnelene. Videre startes arbeidene på rv 13 ved Navragjelet – Brimnes og Bugjelet – Kobberstille.

Sogn og Fjordane

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres fullføring av rassikringen av Stedjeberget på rv 55

mellom Sogndal og Leikanger og av rv 617 på strekningen Gotteberg – Kapellneset nord for Måløy. Det legges opp til å starte arbeidene på andre del av fastlandssambandet til Ytre Bremanger gjennom oppstart på prosjektet rv 616 Langesjø – Kolset, med fullføring i perioden 2010–2019. I tillegg er det forutsatt midler til mindre investeringstiltak, bl.a. mindre utbedringer.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres bygging av tunnel i Fatlaberget på rv 55 mellom Sogndal og Leikanger. Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken. I tillegg legges det opp til å starte arbeidene på rv 53 mellom Øvre Årdal og Årdalstangen, med bl.a. forlengelse av Naustbukttunnelen, og på rv 5 mellom Hammarsgrovi og Stølsneset ved Kjøsnesfjorden i Jølster kommune.

Vestlandsrådet/fylkeskommunen støtter i hovedsak Statens vegvesens forslag til handlingsprogram, men går inn for å starte byggingen av Dalsfjordsambandet på rv 609 i perioden 2006–2009. Å starte opp dette prosjektet med et lite beløp i 2009 vil skape store bindinger ved inngangen til perioden 2010–2015. Det vil også føre til utsettelse av bl.a. utbedringen av rv 60 mellom Olden og Innvik, en strekning med lav standard og rasproblemer. Kostnadene ved Dalsfjordsambandet er foreløpig anslått til om lag 600 mill. kr. I tillegg kommer kostnadene med tilknyting til rv 57 ved Nishammar og nødvendig omlegging her. Delvis bompengefinansiering og alternativ bruk av ferjetilskudd har vært vurdert. Det er ikke trafikkgrunnlag for delvis bompengefinansiering.

Vestlandsrådet/fylkeskommunen mener primært at staten selv bør forskuttere statens framtidige innsparinger, eller at fylkeskommunen forskutterer. Statens vegvesen viser til at ved ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd er det et vilkår at lokale myndigheter og/eller bompengeselskap forskutterer statens framtidige innsparinger, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). At staten skulle forskuttere vil være i strid med ordningen og innebære en høy grad av overkompensasjon. Statens vegvesen mener videre at selv om lokale myndigheter forskutterer statens framtidige innsparinger vil det ikke være mulig å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet uten en vesentlig økning av rammen til øvrige riksveger i Sogn og Fjordane for perioden 2010–2013. Statens vegvesen går derfor inn for at forslaget til handlingsprogram for 2006–2009 legges til grunn. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til denne vurderingen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 158 mill. kr for 2006, herav 156 mill. kr til forsøksordningen og 2 mill. kr til rassikring. Vestlandsrådet har sluttet seg til å videreføre rassikringen av Stedjeberget på rv 55 og av rv 617 på strekningen Gotteberg – Kapellneset nord for Måløy. Videre fullfinansieres halvferdige utbedringsarbeider på rv 61 mellom Naveosen og grensen mot Møre og Romsdal. I tillegg er det satt av midler til mindre investeringstiltak.

Møre og Romsdal

I handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 legges det opp til å fullføre arbeidene på rv 653 Eiksundsambandet og rv 680 Imarsundprosjektet. I tillegg planlegges det å gjennomføre ferjeavløsningsprosjektet rv 64 Atlanterhavstunnelen, som vil gi fast vegsamband mellom Averøy kommune og Kristiansund gjennom bygging av en undersjøisk tunnel. Det er lokalpolitisk tilslutning til et finansieringsopplegg som i hovedsak er basert på bompenger, lokale tilskudd og alternativ bruk av ferjetilskudd. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdseldepartementet vil komme tilbake til saken. I planperioden prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres prosjektet rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda, som bl.a. omfatter bygging av tunnel på en svært rasutsatt strekning i Sunndal og Nesset kommuner. Prosjektet vil i tillegg gi en innkorting på 1,5 km. Videre legges det opp til å starte arbeidene med rassikring av rv 60 nord for Hellesylt i Stranda kommune. Det blir arbeidet med opplegg for forskuttering av statlige midler etter 2009, slik at prosjektet kan fullføres i første fireårsperiode.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 255 mill. kr for 2006, herav 38 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon 240 mill. kr i bompenger, tilskudd og forskudd. Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte totalt 262 mill. kr til å videreføre arbeidene på Eiksundsambandet, hvorav 70 mill. kr i bompenger og 12 mill. kr i tilskudd. Det er forutsatt at bompengeselskapet forskutterer 158 mill. kr til å sluttføre arbeidene på Imarsundprosjektet, jf. ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2006. I tillegg videreføres rassikringsprosjektet rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda. Videre er det satt av midler til mindre investeringstiltak og refusjoner.

Sør-Trøndelag

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres ombygging av Fjesetbakkene på rv 30 vest for

Singsås i Midtre Gauldal. Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Gaula og vil både eliminere en trang jernbaneundergang og en strekning med dårlig vertikal- og horisontalkurvatur. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Innenfor rammen til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Trondheim, legges det opp til en sterk satsing på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene er prioritert til mindre tiltak på riksvegnettet i Sør-Trøndelag.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 54 mill. kr for 2006, herav 16 mill. kr i forsøksmidler. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak.

Nord-Trøndelag

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det opp til å fullføre Namdalsprosjektet i Namsos, inkl. refusjon av forskutterte midler fra bompengeselskapet. I tillegg prioriteres oppstart på prosjektet rv 769 Lænn – Sørenget nord for Namsos med omlegging og utbedring av eksisterende veg i et område med mye randbebyggelse. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. trafikksikkerhetstiltak.

Rassikringsmidlene er prioritert til sikring av flere rasutsatte punkt ved Rautinnkammen på rv 720 nord for Verrabotn.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 68 mill. kr for 2006, herav 8 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 34 mill. kr i bompenger til Namdalsprosjektet. Rammen vil i all hovedsak gå til å videreføre Namdalsprosjektet. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger. Rassikringen ved Rautinnkammen på rv 720 videreføres i 2006.

Namdalsprosjektet

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2004–2005), side 124–125, mangler det 43 mill. kr til å fullfinansiere Namdalsprosjektet dersom den nye brua over Namsen skal tilknyttes rv 17 via Mettedalen, forutsatt at fylkeskommunen opprettholder sitt vedtak om å stille ytterligere 20 mill. kr til disposisjon til prosjektet i perioden 2006–2009. Samferdselsdepartementet foreslår at dette ev. finansieres gjennom innsparinger på gjenværende prosjekter innenfor Namdalsprosjekter (20 mill. kr), økt bompengbidrag (10 mill. kr) og en økning av rammen til øvrige riksveger i Nord-Trøndelag i perioden 2006–2009 (13 mill. kr). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når den lokalpolitiske behandlingen av trasévalg for tilknytningen til rv 17 og finansieringsløsning er sluttført.

Ved reduserte rammer i handlingsprogramperioden, går fylkeskommunen inn for at det forutsatte tillegget på 20 mill. kr til Namdalsprosjektet faller bort. Ut fra hensynet til rasjonell anleggsdrift finner ikke Statens vegvesen å kunne slutte seg til dette. Samferdselsdepartementet er enig i Statens vegvesens vurdering.

I påvente av planavklaring og finansieringsløsning legges det nå opp til å etablere en midlertidig tilknytning av den nye brua over Namsen til rv 17 via kommunalt vegnett, slik at brua kan tas i bruk når arbeidene fullføres i oktober 2005. I 2006 legges det opp til å videreføre arbeidene på strekningen Høknes – Orientkrysset. Byggingen av ny bru over Namsen vil føre til en vesentlig trafikkreduksjon på denne strekningen, og det legges opp til en opprydding gjennom avkjørselssanering, ombygging av kryss til rundkjøringer, bygging av gang- og sykkelveg og støyskjerming. I tillegg prioriterer Samferdselsdepartementet 3,1 mill. kr i tilskudd til bygging av gang- og sykkelveg langs den kommunale Holmenvegen på Spillumstranda. Dette innebærer at forutsatte innsparinger på gjenværende prosjekter kan reduseres tilsvarende.

Nordland

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres videre utbedring av rv 808 mellom Finneidfjord og Hemnesberget. I tråd med fylkeskommunens vedtak legges det opp til å avgrense utbedringen til strekningen Finneidfjord – Lakshusnes – Åsen. I tillegg fullføres opprustingen av eksisterende rv 81 på Hamarøy. I planperioden legges det videre opp til anleggsstart på Toventunnelen på rv 78, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom Vegpakke Helgeland. Det legges også opp til anleggsstart på prosjektet rv 17 Tverrlandet – Godøystraumen, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom Vegpakke Salten. I tillegg prioriteres en rekke mindre prosjekter og tiltak, bl.a. bygging av ny ferjekai på Røst.

Rassikringsmidlene er i all hovedsak prioritert til tiltak på E10 gjennom Fjøsdalen i Lofoten med bl.a. bygging av en om lag 1,6 km lang tunnel.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 136 mill. kr for 2006, herav

27 mill. kr til rassikring. De ordinære riksvegmidlene vil bli benyttet til å videreføre arbeidene på rv 808 Finneidfjord – Lakshusnes – Åsen. Opprustingen av rv 81 på Hamarøy fullføres. I tillegg legges det opp til å starte utbedring av rv 85 på strekningen Kåringen – Lødingen. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. Rassikringsmidlene vil gå til tiltak på E10 i Fjøsdalen.

Troms

I handlingsprogrammet for 2006–2009 prioriteres utbedring av rv 867 på strekningen Samamoa – Ervik, gjennom delvis omlegging av vegen utenom boligområdet og bygging av fortau og gang- og sykkelveg. Dette vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på den gjenstående strekningen av rv 867 mellom Harstad sentrum og Stornes ferjekai.

I perioden legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 86 Internveg Torsken. Sammen med Internveg Berg, som ble åpnet for trafikk i 2004, vil dette prosjektet bidra til å binde sammen lokalsamfunnene på Ytre Senja. Videre legges det i handlingsprogrammet opp til anleggsstart på ferjeavløsningsprosjektet rv 858 Ryaforbindelsen, forutsatt at det blir tilslutning til et finansieringsopplegg der alternativ bruk av ferjetilskudd og bompenger inngår. Prosjektet vil binde søndre del av Kvaløya sammen med fastlandet i Balsfjord. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Tromsøpakke 2, med innkreving av drivstoffavgift til utgangen av juni 2008, er forutsatt fulgt opp gjennom utbedring av Langnestunnelen. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. På grunn av kostnadsøkninger på Langnestunnelen, legges det opp til en del omprioriteringer innenfor pakken.

Rassikringsmidlene er i hovedsak prioritert til tiltak på fylkesvegnettet i Troms. I perioden 2006–2009 legges det opp til å bygge tunnel på fv 347 på Arnøy i Skjervøy, som første byggetrinn på den planlagte rassikringen av fylkesvegnettet på Arnøy.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 88 mill. kr for 2006, herav 33 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med om lag 36 mill. kr i drivstoffavgift fra Tromsøpakke 2. De ordinære riksvegmidlene vil bli brukt til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. Innenfor Tromsøpakke 2 vil midlene i 2006 i all hovedsak gå til utbedring av Langnestunnelen. For å sikre rasjonell anleggsdrift legges det opp til låneopptak, jf. St.prp. nr. 64 (2004–2005). Saken er forelagt Tromsø kommune og fylkeskommunen med sikte på en snarlig avklaring. Anleggsstart er utsatt til 2006.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å fullfinansiere arbeidene på prosjektet rv 91 Ura og til statlig andel til prosjektet fv 294 Isbergan. Videre prioriteres mindre tiltak på E6.

Finnmark

I handlingsprogrammet for 2006–2009 legges det opp til å fullføre utbyggingen av rv 888 til Nordkyn til helårsveg i 2008. Dette innebærer en forsering i forhold til det som var forutsatt i handlingsprogrammet for 2002–2011. Videre prioriteres oppstart på punktutbedringer av rv 98 over Ifjordfjellet for å gjøre det enklere og sikrere å holde vegen åpen vinterstid. I tillegg prioriteres oppstart på bygging av ny Skjåholmen bru på rv 94 på Kvaløya. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Rassikringsmidlene prioriteres til tiltak både på stamvegnettet, øvrige riksveger og fylkesveger, bl.a. på rv 889 Havøysundvegen.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 83 mill. kr for 2006, herav 3 mill. kr til rassikring. Innenfor denne rammen prioriteres videreføring av arbeidene med utbygging av rv 888 til Nordkyn til helårsveg.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1330	Særskilte transporttiltak	356 227	362 800	449 500	23,9
	Sum kategori 21.40	356 227	362 800	449 500	23,9

Særskilte transporttiltak er en samlekategori uten innbyrdes sammenheng mellom de ulike ordningen som inngår. For 2006 omfatter kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, samt post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes.

Bevilgningsforslaget under post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport gjelder belønningsordningen som ble opprettet i 2004 med hensikt å styrke kollektivtransporten i de større byområdene, samt en ny tilskuddsordning i forbindelse med tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikk-forbedring). Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 449,5 mill. kr, en økning på 23,9 pst. fra saldert budsjett 2005. Økningen skyldes 35 mill. kr i økt satsing på belønningsordningen for å styrke kollektivtransporten og minske bilbruken i storbyområdene, samt en nysatsing på 50 mill. kr tiltenkt tilgjengelighetstiltak for funksjonshemmede gjennom BRA-programmet. Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport er foreslått avviklet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	84 656	116 300	200 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	195 848	222 500	249 500
71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser, *kan overføres*	17 223		
73	Tilskudd til lengre reiser	46 500		
74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	12 000	24 000	
	Sum kap. 1330	356 227	362 800	449 500

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 200 mill. kr. for 2006, fordelt på 150 mill. kr. til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene og 50 mill. kr. til oppstart av en ny tilskuddsordning i forbindelse med tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Regjeringen ønsker gjennom belønningsordningen å premiere byområder som legger til rette for at flere velger å bruke kollektivtransport fremfor privatbil. I samsvar med signaler gitt i St meld nr 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St prp nr 1 (2002–2003), ble ordningen startet opp i 2004.

Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger ble tildelt 75 mill. kr fra belønningsordningen i 2004. I disse byområdene er utfordringene knyttet til miljø og framkommelighet størst, og det er spesielt viktig å stimulere til et kollektivtilbud som kan konkurrere med privatbilen. Tildelte midler i 2004 ble i hovedsak brukt til takstreduksjoner og framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

Rapporterte trafikktall for kollektivtransporten fra disse fem byområdene viser i hovedsak en positiv utvikling for 2004. Ifølge byområdene selv er årsaken til dette bl.a. den økte satsingen som følge av belønningsmidler. På denne bakgrunn ble tilskuddet til belønningsordningen økt med over 50 pst. i 2005, til 115 mill. kr.

På bakgrunn av de positive erfaringene med belønningsordningen så langt, foreslår Regjeringen å øke tilskuddene med ytterligere 30 pst., til 150 mill. kr. Som i foregående år fordeles midlene av Samferdselsdepartementet etter søknad fra det forvaltningsnivå eller samarbeidsorgan som er ansvarlig for kollektivtransporten i det aktuelle byområdet. Ordningen vil inkludere de samme byområdene som tidligere. I tillegg inviteres Tromsø til å søke.

Formålet med belønningsordningen, slik det framgår av retningslinjene, er å stimulere til bedre helse, miljø og framkommelighet i storbyområdene, ved å dempe veksten i transportbehovet og øke antall kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål og tildeles for et år av gangen.

Belønningsordningen er i utgangspunktet en resultatbasert ordning som skal premiere dokumenterte resultater, det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. I en oppstartsfase av ordningen har det likevel vært nødvendig å tildele midler på basis av planlagte og politiske vedtatte transporttiltak. En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Eksempler på tiltak som reduserer personbiltrafikken er parkeringsrestriksjoner, avgifter, trafikksanering og tidsdifferensierte bompengesatser. Hva angår bruken av midlene, stiller ikke departementet andre krav enn at de skal bidra til å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Eksempler på tiltak som fremmer kollektivtransportens konkurranseevne er framkommelighetstiltak, økt tilbud (økt frekvens, nye linjer) og bedre tilpasning av tilbudet (f. eks. gjennom pris- og rabattordninger).

Som det fremgår av retningslinjene for belønningsordningen, vil Samferdselsdepartementet evaluere ordningen etter tre år. En slik prosess vil derfor startes opp i 2007.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak og oppfølging av BRA-programmet.

Regjeringen foreslår å avsette 50 mill. kr. til en ny tilskuddsordning for å følge opp BRA-programmet i 2006.

I St. meld nr 40 (2003–2004) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer la Regjeringen fram politikken for personer med nedsatt funksjonsevne for de kommende årene. Meldingen legger vekt på å utvikle et mer tilgjengelig samfunn gjennom sektoransvarsprinsippet og strategien universell utforming.

For å følge opp Regjeringens mål om tilgjengelighet for alle også på transportområdet, presenterte Samferdselsdepartementet tilgjengelighetsprogrammet BRA i St.meld.nr.24 (2002–2003) Nasjonal transportplan 2006–2015 (NTP). BRA står for Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring.

BRA-programmet skal bidra til at flere kan benytte kollektive transportløsninger uten behov for spesielle løsninger. BRA-programmet retter særlig fokus mot universell utforming som prinsipp i arbeidet for bedre tilgjengelighet, og at prinsippet må gjelde for hele reisekjeden fra reisen starter til den avsluttes. Reisekjeden inkluderer både informasjon før og under reise, adkomst til/fra holdeplass/terminal, holdeplass/terminal, billetteringssystemer og selve transportmiddelet. God tilgjengelighet gjennom hele reisekjeden krever derfor innsats fra Samferdselsdepartementet

og departementets virksomheter, men også fra andre aktører. For eksempel ligger de fleste holdeplasser som krever tilgjengelighetstiltak ved kommunale veger og gater. Videre er det fylkeskommunene som i de fleste tilfeller avgjør hvilke krav som skal stilles med hensyn til tilgjengelighet på buss.

Tiltak for bedre tilgjengelighet til transportinfrastruktur innenfor statens ansvarsområde finansieres over Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS sine ordinære budsjett. Alle nye investeringsprosjekter, og utbedringer av gammel infrastruktur, skal gjennomføres etter prinsippene for universell utforming. For å sikre en raskere og bedre samordnet innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet, foreslår Regjeringen å opprette en ny tilskuddsordning på Samferdselsdepartementets budsjett for oppfølging av BRA-programmet. Tilskuddsordningen skal delfinansiere kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etater og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og som samtidig er avgjørende for at hele reisekjeden blir tilgjengelig. Det kan f eks være informasjonstiltak, tiltak på kommunal infrastruktur eller materiell. Vegdirektoratet vil få i oppgave å administrere midlene for å sikre best mulig koordinering av den samlede innsatsen for bedre tilgjengelighet. For å stimulere lokale myndigheter til å prioritere arbeidet med tilgjengelighet for alle, vil det bli avkrevd en egenandel fra fylker/kommuner som mottar tilskudd. Enkle og kostnadseffektive løsninger vil bli prioritert, og innsatsen vil i første omgang bli særlig konsentrert om relativt trafikktunge knutepunkt og strekninger for å gi størst mulig samfunnsøkonomisk gevinst. Sammen med blant annet Jernbaneverket, Vegdirektoratet og Avinor arbeider nå Samferdselsdepartementet med å velge ut passende områder og strekninger som skal det skal rettes særlig fokus mot de første årene.

For å konkretisere virkemidler og tiltak under BRA-programmet ytterligere arbeides det nå med en handlingsplan for BRA. Planen vil bli lagt fram i løpet av høsten, og sikter mot å bedre tilgjengeligheten for alle, med særlig fokus rettet mot personer med nedsatt funksjonsevne. Planen vil inkludere både juridiske, administrative og økonomiske virkemidler.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes

Sjøtransporttjenesten Bergen – Kirkenes ble konkurranseutsatt høsten 2004 basert på St.meld. nr. 16 /Innst. S. nr. 125 (2003–2004). Det vises nærmere til omtalen av denne saken i St. prp. nr. 1 (2004–2005) og St. prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004–2005).

Hurtigruteavtalen for 2002–2004 ble fra og med 2005 erstattet av kontrakt om Kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Avtalen innebærer at staten kjøper sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 1 899,7 mill. 2005-kr i hele kontraktsperioden.

Trafikken med kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer viste en nedgang på 3,6 pst. fra 2003 til 2004. I første halvår 2005 viste den samme trafikken en nedgang på 7,3 pst. sammenlignet med tilsvarende periode i 2004. Tallet for antall passasjerer viste en nedgang på 6,3 pst. i samme periode.

Budsjettforslaget på 249,5 mill. kr er i tråd med den nye avtalen.

Post 74 Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport

Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport ble innført i samband med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Ordningen omfattet i prinsippet all skinnegående elektrifisert transport unntatt persontogtrafikk med NSB AS, dvs. flytoget, trikk, T-bane og godstransport på jernbanen. Ordningen foreslås avviklet i 2006. Avviklingen av ordningen må ses i sammenheng med en kraftig økning i forslag til bevilgning til belønningsordningen for bedre kollektivtransport.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 856 362	4 270 000	4 396 000	3,0
1351	Persontransport med tog	1 436 000	1 502 000	1 577 000	5,0
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	24 749	26 800	31 700	18,3
1355	BaneService AS		221 718		-100,0
	Sum kategori 21.50	6 317 112	6 020 518	6 004 700	-0,3

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	549 786	546 418	391 200	-28,4
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	19			
5611	Aksjer i NSB AS			116 000	
5623	Aksjer i BaneService AS			1 400	
	Sum kategori 21.50	549 806	546 418	508 600	-6,9

De sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Viktige sider av jernbanepolitikken er også drøftet i St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. Bevilgningene til jernbaneformål skal 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 togtrafikken har høyeste prioritet. For persontrafikken vil jernbanenettet rundt de store byene, InterCity-triangelet og hovedstrekningene bli prioritert.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i jernbanepolitikken skjer bl.a. ved å stille midler til disposisjon for Jernbaneverket for at målsatte krav til jernbaneinfrastruktur skal nås. Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog er et viktig virkemiddel for å oppnå jernbanepolitiske mål. Statens jernbanetilsyn har bl.a. ansvar for tilsyn med sikkerheten ved de ulike deler av jernbanevirksomheten.

Til jernbaneformål samlet er det foreslått bevilget om lag 6 mrd. kr, en økning på 3,6 pst. fra saldert budsjett 2005 korrigert for at sistnevnte omfatter engangsutgifter i samband med etableringen av BaneService AS. Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på om lag 4,4 mrd. kr, en økning på 3 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2005. Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 577 mill. kr, en økning på 5 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2005. For Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 31,7 mill. kr, en økning på 18,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2005. Sistnevnte økning reflekterer økte oppgaver for tilsynet.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedmålene i jernbanepolitikken er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Viktige sider ved jernbanepolitikken er også drøftet i St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. Jernbanen er en viktig del av Regjeringens satsing på kollektivtransport.

For å bidra til et mer effektivt og kvalitativt bedre jernbanetilbud, legger Regjeringen opp til å gradvis konkurranseutsette persontrafikken som i dag inngår i avtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om kjøp av persontrafikktjenester med tog. Samtidig pågår det i europeisk sammenheng et omfattende arbeid som skal legge til rette for internasjonal jernbanetrafikk på tvers av landegrensene.

For å få mer produksjon for bevilgningene til jernbanenettet vil konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet gjennomføres i samsvar med forutsetningene. De foreløpige erfaringene viser at konkurranseutsettingen har gitt lavere priser. Samferdselsdepartementet vil med utgangspunkt i at sikkerheten skal ha første prioritet, i samarbeid med Jernbaneverket løpende vurdere erfaringene fra konkurranseutsettingen.

Ved høy kapasitetsutnyttelse har jernbanetransport miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler og har dessuten svært lav ulykkesrisiko. På lengre strekninger har jernbanen stor konkurranse fra andre transportformer som fly og ekspressbuss. Ekspressbussene tar det meste av trafikkveksten fra personbil. Tilrettelegging for økt konkurranse i luftfarten og en mer liberal ekspressbusspolitikk har imidlertid samlet sett gitt et bedre kollektivt transporttilbud. Resultatet for publikum har blitt et mer differensiert og variert transporttilbud som er bedre tilpasset ulike behov, og flere velger å reise kollektivt framfor å reise med personbil. Dette er positivt.

I et spredt befolket land som Norge, vil persontransport med tog ha sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet, og med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet mener derfor at det er riktig å prioritere mye av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCity-trafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo. Annen lokal- og nærtrafikk vil bli opprettholdt med et rutetilbud som er best mulig tilpasset reisebehovet. Departementet mener dessuten at bruk av konkurranseutsetting for persontrafikken er nødvendig for å få til nytenkning og for å få mer ut av ressursinnsatsen i jernbanesektoren. Utforming av transportsystemer påvirker over tid lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser, og utbygging rundt knutepunkter reduserer samfunnets totale transportbehov og legger forholdene til rette for gang/sykkel og kollektive transportmidler.

Det er viktig å sørge for god tilgjengelighet til tog for funksjonshemmede. Jernbaneverket planlegger og utformer større og mindre enkeltprosjekter med utgangspunkt i prinsippet om universell utforming og tilgjengelighet for alle.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store faste volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene og utenlandsstrekningene av større betydning for godstrafikken enn for persontrafikken. For godstransport prioriteres særlig investeringer i terminaler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som profilutvidelse og kryssingsspor for å utvikle kombi- og containertransport, samt utbygging av hensiktsmessig terminalkapasitet.

En hovedutfordring for jernbanen, i tillegg til sikker og effektiv drift, er å bedre interoperabiliteten/samtrafikkevnen med det europeiske jernbanenettet for å redusere og på sikt fjerne tekniske og administrative hindre for økt grensekryssende jernbanetrafikk. Det pågår bl.a. utvikling av ett felles europeisk trafikkstyringssystem (ERTMS). Det arbeides med å videreutvikle bruken av GSM-R som transmisjonsbærer for flere funksjoner. Andre prosjekter er formidling av trafikkinformasjon til publikum ved hjelp av internett eller SMS. Det arbeides også med å forbedre kommersiell GSM-telefonforbindelse langs det norske jernbanenettet.

I samarbeid med de øvrige transportetater deltar Jernbaneverket i modellutviklingsarbeid for person- og godstrafikk, som er særlig viktig for virkningsberegninger av tiltak i infrastrukturen. I 2005 vil både regional og nasjonal modell for persontrafikk være ferdig, og man går over i en uttestingsfase. I tillegg vil det i 2006 bli lagt mye arbeid i å analysere effektiviseringsmuligheter i intermodale godsterminaler. Hensikten er å bidra til mer effektive terminaler for å styrke muligheten for å overføre mer gods på sjø og bane.

Det overordnede sikkerhetsmålet er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell (nullvisjonen). Aktivt arbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er viktig, og overføring av person- og godstransport fra veg til bane vil bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge.

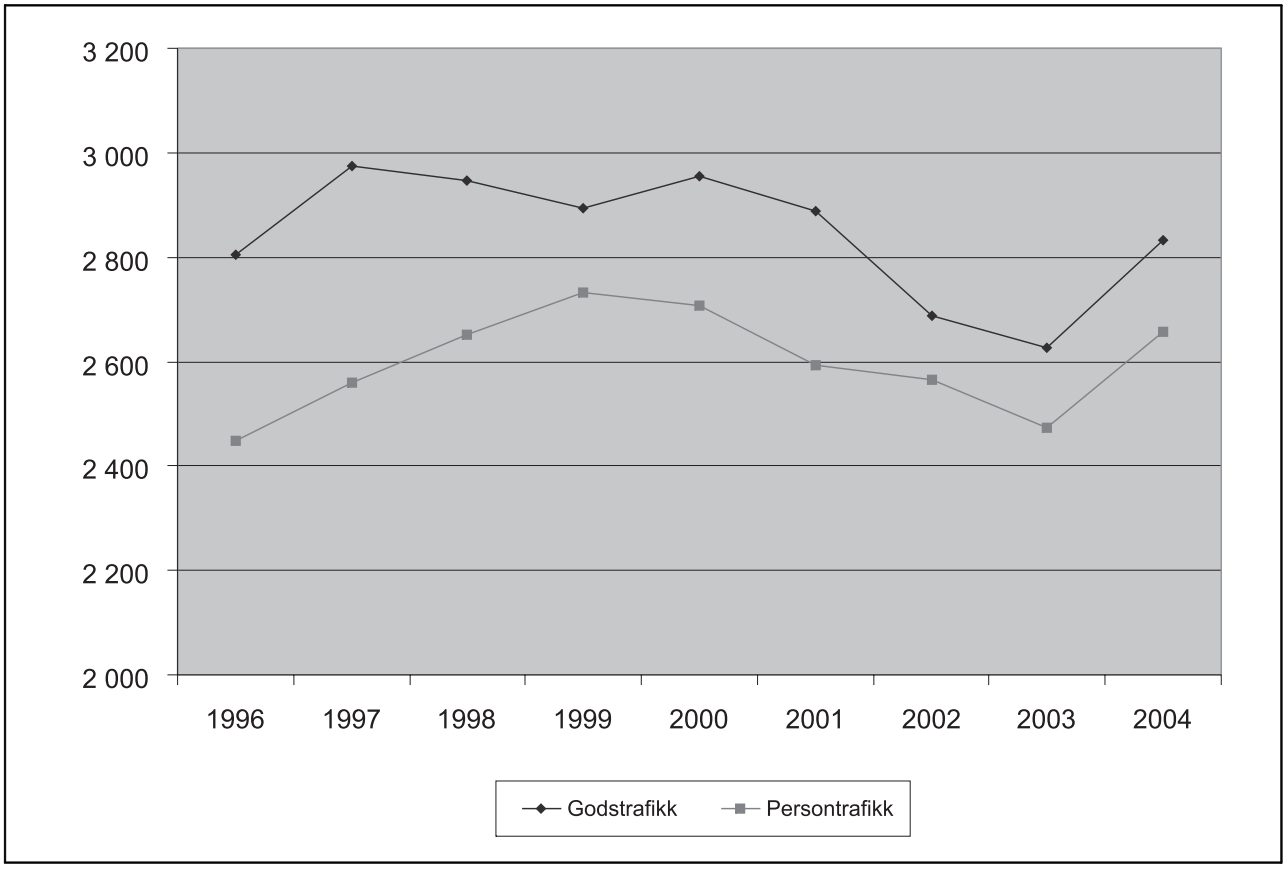
Jernbaneverket har et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbane-

infrastruktur i Norge, og koordinerer arbeidet mot trafikkutøvere. Jernbaneverkets arbeid innenfor samfunnssikkerhet og beredskap er nært knyttet opp til, og henger sammen med det øvrige arbeidet med sikkerhet på jernbane. For Jernbaneverket er det nødvendig å se safety (trygghet mot ulykker og utilsiktede hendelser) og security (trygghet mot overlagte handlinger) i sammenheng. Jernbaneverkets beredskapsplaner integrerer derfor i størst mulig grad både safety- og security-relatert beredskap.

Beredskapen innen Jernbanevirksomhet i Norge består av et samspill mellom Jernbaneverket og de 11 trafikkutøvere som i dag trafikkerer det norske jernbanenettet. Hovedutfordringene for Jernbaneverket og togselskapene i 2006 vil være å videreutvikle beredskapsplaner for infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet i tråd med endringene som inntreffer i trusselbildet mot jernbanevirksomhet i Norge.

Samferdselsdepartementet vektlegger arbeidet med å redusere jernbanens negative miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder støy og inngrep i natur- og kulturmiljø.

Persontransporten med jernbane økte med om lag 31 pst. og godstransporten med om lag 11 pst. fra 1990 til 2000. Godstrafikken hadde en negativ utvikling i perioden 1999–2003, som i hovedsak skyldtes driftsproblemer og omstrukturering av produksjonen i 2000 og 2001. Persontrafikken har etter en markant økning på 1990-tallet fram til 1999/2000, hatt en nedgang fra 2000 til 2003. Utviklingen i 2004 og hittil i 2005 har vært positiv for både persontrafikk og godstrafikk. Godstrafikken med jernbane har hatt en meget positiv utvikling de to siste årene med en vekst på om lag 30 pst. Både for regiontog og lokaltog har det på viktige strekninger vært en betydelig passasjerøkning i 2004 sammenlignet med 2003, og trenden har fortsatt i 2005. Trafikken med NSBs lange regiontog økte betydelig fra 2003 til 2004. Størst økning hadde strekningen Oslo–Kristiansand med om lag 15 pst. De korte regiontogstrekningen hadde en enda større økning. Strekningen Oslo-Halden økte med om lag 23 pst. Samferdselsdepartementet vil gjennom jernbanepolitikken legge til rette for at denne positive trenden fortsetter. Figuren under viser utviklingen i persontrafikk og godstrafikk fra 1996 til 2004.



Figur 6.4 Antall personkilometer persontrafikk og tonnkilometer godstrafikk (mill. person/tonn km.)

Note: Tall for godstrafikk er inklusiv tall for Combiekspress.

Bevilgningene til statens kjøp av persontransporttjenester med tog har økt med om lag 50 pst. de seneste årene, uten en tilsvarende økning i togtilbudet. Det er en stor utfordring å bremse veksten i bevilgningene til statens kjøp av persontransporttjenester med tog, samtidig som det opprettholdes et godt togtilbud der jernbanen har samfunnsmessige fordeler framfor annen transport.

Samferdselsdepartementet mener at det er viktig at Jernbaneverket har et koordineringsansvar som sikrer at infrastrukturen og togtilbudet kan utvikles og utnyttes mest mulig optimalt. Jernbanenettet i Norge er et sammenhengende system der utvikling og bruken av ny infrastruktur må skje med utgangspunkt i eksisterende infrastruktur i et samvirke med utviklingen av togtilbudet. Innføring av konkurranse om sporet for persontransport og liberalisering av tilgangen til sporet for godstransport gir tilleggsutfordringer knyttet til samordning mellom ulike togselskaper og utvikling og utnyttelse av infrastrukturen. For å sikre dette samordningsbehovet, legges det opp til at Jernbaneverket kan bidra med beskrivelser av ulike rutemodeller og muligheter for optimalisering av bruken av infrastrukturen, både i forhold til dagens infrastruktur og ved framtidig utvikling av infrastrukturen.

Rapportering

I det følgende er rapporteringen gruppert i områdene sikkerhet, miljø og punktlighet.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid i tillegg også trekke fram Jernbaneverkets arbeid når det gjelder universell utforming og tilgjengelighet for alle til tog. I samband med byggingen av nytt dobbeltspor Sandvika-Asker, er Asker st. utvidet og modernisert, herunder tilrettelagt for funksjonshemmede. Lignende tiltak er utført ved Kongsberg st., nye Nedre Elvehavn st. (ny holdeplass i Trondheim), og det arbeides med tiltak på Lillestrøm st. I tillegg er det gjennomført en rekke mindre strakstiltak på stasjoner og knutepunkter, bl.a. merking av prioriterte parkeringsplasser, forbedret tilgjengelighet til trafikkinformasjon samt generell oppgradering av adkomstforholdene.

Sikkerhet

Siden 1996 har det vært arbeidet med å modernisere sikkerhetstenkingen for innenfor jernbanen. Betydelige ressurser settes inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbanevirksomheten. For Jernbaneverket har dette resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i styringssystemet, omfattende kompetanseutvikling, etablering av sikkerhetsdokumentasjon og systematisk registrering av tilstanden til infrastrukturen. Til sammen vil disse aktivitetene bidra til en forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

Gjennomførte risikoanalyser viser et spesielt behov for tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog på ikke-fjernstyrte strekninger, påkjørsler på planoverganger og påkjørsler av personer i sporet. Det legges særlig vekt på følgende aktiviteter:

– Tiltak for å øke sikkerheten ved planoverganger, inkl. sanering av planoverganger med spesielt høy ulykkesrisiko.
– Utbygging av sikker togkommunikasjon, GSM-R og fjernstyring på Nordlandsbanen.

I perioden 1980–2003 er det i gjennomsnitt drept om lag 10 personer pr. år ved ulykker i forbindelse med jernbanevirksomheten i Norge. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet.

Ulykkestallet i 2004 var på et historisk lavt nivå med til sammen tre drepte, alle på planoverganger. Også for antall avsporinger, sammenstøt og planovergangsuhell uten personskade, var 2004 ett av de beste årene noensinne. I første halvår 2005 har ingen personer mistet livet ved ulykker tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge.

Miljø

Hensynet til natur- og kulturmiljø skal integreres bedre i planlegging, utbygging og drift av jernbaneanlegg. Jernbaneverket vil søke å unngå inngrep i vernede naturområder og viktige leveområder for dyr og planter, samt verdifulle kulturområder i samsvar med St.meld. nr. 42 (2000–2001) Biologisk mangfold. I prosjekter hvor det gjøres avbøtende tiltak for biologisk mangfold, skal det utføres etterundersøkelser for å dokumentere effekten av tiltakene. Dokumentasjon om bevaringsverdige naturtyper som kommunene har kartlagt langs jernbanen, skal gjøres tilgjengelig og benyttes i forbindelse med miljøoppfølgingsplaner og skjøtselsplaner for vegetasjon. For utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter i Jernbaneverkets regi, utarbeides det miljøoppfølgingsprogrammer som en del av prosjektenes kvalitetssikringssystem. Hensynet til biologisk mangfold er en viktig del av miljøoppfølgingsprogrammene.

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en nasjonal verneplan for kul-

turminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. Verneplanen planlegges vedtatt i 2005, og arbeidet med fredning av museumsbanene startes deretter opp. I 2006 vil det bli arbeidet med oppfølgingen av verneplanen, samt å sluttføre fredningen av museumsbanene. Dette innebærer opprusting/ istandsetting/tilbakeføring av strekningene, bygningene og de andre objektene som blir vedtatt vernet.

Jernbanen bidrar i meget liten grad direkte til CO2-utslipp eller annen luftforurensing. Tog har et lavere energiforbruk enn andre former for transport, og ca. 80 pst. av dagens togtilbud drives av hydroelektrisk energi med lite eller intet utslipp.

Beregninger gjennomført av Statistisk sentralbyrå (SSB) viser en nedgang i støyplager fra jernbane på 15 pst. fra 1999 til 2002. Nedgangen skyldes hovedsakelig støyreduksjon på grunn av skinnesliping og andre støyskjermingstiltak, samt nytt togmateriell. I forurensingsforskriften stilles det krav om at støy fra jernbane kartlegges utendørs etter krav i EU-direktiv og innendørs som en videreføring av støyforskriften. I tillegg skal Jernbaneverket levere støykart til kommunene i henhold til retningslinjer for arealbruk i støyutsatte områder slik at de kan innarbeides i behandling av plan- og byggesaker.

Jernbaneverket etablerte i 1998 et miljøledelsessystem som en integrert del av etatens styringssystem, som revideres jevnlig. Styringssystemet utvikles for å sikre at miljøhensyn integreres i alle deler av Jernbaneverkets virksomhet. Jernbaneverket har utarbeidet en miljøplan for perioden 2006–2009.

Punktlighet

Punktligheten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og flytoget regnes togene 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.

Punktligheten i togtrafikken har vært jevnt økende de senere årene og med en ytterligere forbedring i 1. tertial 2005 for alle togtyper. Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Flytoget AS er satt til 95 pst. Punktligheten er nå den beste siden målingene startet på 70-tallet, og punktligheten er av de aller beste i Europa. Dersom punktligheten for 1. halvår 2005 opprettholdes i 2. halvår 2005, vil det være første gang Jernbaneverket og trafikkutøverne når de fastsatte punktlighetsmålene for alle typer persontog.

(i pst.)

	2002	2003	2004	Pr. 1. halvår 2005
Persontog:				
Nærtrafikk Oslo	84	86	89	92
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	91	90	93	95
Flytoget	96	95	95	97
Mellomdistanse	80	83	88	92
Langdistanse	79	85	91	91
Godstog:				
Combi-express	78	82	85	87

Mål og prioriteringer

Stortingets behandling av St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, ligger til grunn for de overordnede mål og prioriteringer som gjøres i budsjettforslaget for 2006.

Det er i 2006 lagt opp til en styrking innsatsen på drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dette er svært viktig for å oppnå en sikker og driftsstabil togframføring.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at omstilingsarbeidet i Jernbaneverket videreføres, slik at gevinstene ved konkurranseutsettingen av

Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet kan oppnås så raskt som mulig, uten å gå på akkord med sikkerheten. Avsatt beløp til omstillingen i Jernbaneverket er økt betydelig fra 2005.

I 2006 vil videreføring av utbyggingen av en tidsmessig og sikker togkommunikasjon, GSM-R, på hele det nasjonale jernbanenettet, være en viktig del av innsatsen for ytterligere å forbedre sikkerheten og stabiliteten i jernbanetransporten. Denne utbyggingen er også sentral for å legge til rette for konkurranse om sporet. Fullføring av utbygging av fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen er tiltak i samme gate.

Jernbaneverket er i 2006 ved starten av en ny planperiode for Nasjonal transportplan. Det er innenfor Jernbaneverkets investeringsbudsjett foreslått oppstart for tre større og nye prosjekter, prosjektene Lysaker st., nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger samt ombygging av Brattøra godsterminal. Sistnevnte for å gi plass til Nordre avlastningsveg i Trondheim. I tillegg er det avsatt midler til oppstart av detalj- og reguleringsplanarbeidet på strekningen Kolbotn-Ski, samt Ski st. Det er i 2006 videre satt av midler til videreføring av Ganddal godsterminal, samt mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter.

Samferdselsdepartementet legger opp til å opprettholde persontogtilbudet som omfattes av statlig kjøp, på om lag samme nivå i 2006 som i 2005. På Gjøvikbanen der NSB Anbud AS overtar driften 2. halvår 2006, forventes det et betydelig forbedret tilbud. Det er lagt opp til at nattogene skal opprettholdes, og at tilbudet moderniseres og markedstilpasses sett i forhold til dagens konkurransebilde.

Samferdselsdepartementet har igjen styrket budsjettet for Statens jernbanetilsyn betydelig utover forventet pristigning, som reflekterer at tilsynet har fått flere oppgaver.

Oppfølging av handlingsprogram 2006–2009 for Jernbaneverket

(i mill. 2006-kr)

		Handlingsprogram 2006-2009	Forslag 2006	Oppfølging i pst.
23	Drift og vedlikehold	11 740	2 895,0	24,7
30	Investeringer i linjen	9 768	1 355,0	13,7
	Sum kap. 1350[1]	21 508	4 230,0	19,7

[1] Post 22 Omstruktureringskostnader og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen inngår ikke i Jernbaneverkets handlingsprogram 2006–2009.

Oppfølgingsprosenten i forhold Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan 2006–2015 er på 24,4 pst. Oppfølgingsprosenten som fremgår av tabellen for jernbaneinvesteringer henger sammen med Stortingets vedtak i samband med behandlingen av St. meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, om å øke de årlige jernbaneinvesteringene med 1 mrd. kr. Dette medførte en tilsvarende økning i handlingsprogrammet. Stortinget signaliserte at den store ekstrasatsingen på jernbaneinvesteringer ev. kunne finansieres med lån. Samferdselsdepartementet har i en omtale under «Andre saker» redegjort for hvorfor departementet ikke anser det hensiktsmessig å ta i bruk lån for jernbaneinvesteringer.

Virkninger på sentrale måleparametere

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015. Tabellen gir en oversikt over virkningene som følge av budsjettforslaget for 2006.

	Handlings-program 2006-2009	Forslag 2006	Oppfølging i pst.
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill. kr)	270	32	12
Reduksjon av samfunnets transportkostnader (i mill. kr)	-4 000	-145	4
Reduksjon av bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (i mill. kr)	-1 800	-32	2
Reduksjon av antall drepte og skadde	17	1,7	10
Reduksjon av ulykkeskostnader	-350	-35	10
Reduksjon av antall personer svært plaget av støy	-3 800	-1	0
Reduksjon av årlig klimagassutslipp	- 15	-0,6	4

Sikkerhetseffektene som presenteres i tabellen, uttrykker kun effekter av tiltak som tas i bruk i 2006, og som er rettet mot ordinær jernbanedrift, som f.eks. nedleggelse av planoverganger og tekniske sikringstiltak. Sikkerhetseffekter som følge av overført trafikk fra veg til jernbane inngår ikke i de beregnede virkningene.

Nytten av større tiltak vil inngå i framstillingen i det budsjettåret anlegget er ferdigstilt og tas i bruk.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005[1]	Forslag 2006
22	Omstruktureringskostnader, *kan overføres*		35 000	90 000
23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	2 930 385	2 773 000	2 895 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*	68 107	74 000	76 000
30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*	1 857 870	1 388 000	1 335 000
	Sum kap. 1350	4 856 362	4 270 000	4 396 000

[1] Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2005: Ved behandlingen av St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 240 (2004–2005), ble post 22 økt med 40 mill. kr, mens post 23 og post 30 til sammen ble økt med 200 mill. kr, som en engangsbevilgning for å korrigere overgangsproblematikk i samband med at jernbanens infrastruktur ble innlemmet i merverdiavgiftssystemet fra 01.01.2005. Post 30 ble i tillegg tilført 25 mill. kr til økt satsing på sikkerhet.

Det foreslås en bevilgning til Jernbaneverket på 4 396 mill. kr, en økning på 126 mill. kr eller 3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2005. Budsjettet til drift og vedlikehold er styrket betydelig med 122 mill. kr eller 4,4 pst. fra saldert budsjett 2005. Der er satt av 90 mill. kr til omstillingsarbeidet i Jernbaneverket. Departementet legger stor vekt på at omstillingen skjer raskt. Investeringsbudsjettet er om lag 50 mill. kr lavere enn i saldert budsjett 2005. Men fordi storprosjektet nytt dobbeltspor Sandvika-Asker nå er fullført, øker handlingsrommet i investeringsbudsjettet fra 2005 til 2006.

Jernbaneverket er tillagt forvaltningsansvaret for det statlige jernbanenettet, som bl.a. omfatter drift og vedlikehold, trafikkstyring og kapasitetsfordeling. Jernbanenettet består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som elektriske baneanlegg, signal-, sikrings- og kommunikasjonsanlegg, offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg. Statens jernbanenett omfatter

også stasjons- og terminalområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. I praksis omfatter forvaltningsansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av private havnespor, private sidespor og private godsterminaler.

Jernbaneverket hadde 2 962 faste ansatte pr. 15.07.2005.

Post 22 Omstruktureringskostnader

Samferdselsdepartementet foreslår at det settes av 90 mill. kr til omstillingstiltak i Jernbaneverket.

I forbindelse med konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsoppgaver, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005), har Jernbaneverket i 2005 gjennomført en omfattende omstillingsprosess. Det er i løpet av 1. halvår 2005 gjennomført en omstiling som omfatter totalt 281 ansatte, hvorav 73 ansatte har fått nye stillinger i Jernbaneverket innenfor inspeksjon, kontroll og visitasjon, mens 208 ansatte har fått tilbud om sluttpakker, studiestøtte og/eller etableringsstøtte. I tillegg forventes mellom 40 og 70 ansatte å slutte uten omstillingstiltak. Omstillingen vil gi et vesentlig bidrag til effektivisering av jernbanen slik at man får mer ut av pengene som bevilges til dette formålet.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
Drift	1 861 185	1 735 400	1 790 000
Vedlikehold	1 069 200	1 037 600	1 105 000
Sum post 23	2 930 385	2 773 000	2 895 000

Det foreslås bevilget 2 895 mill. kr til drift og vedlikehold i 2006, en økning på 122 mill. kr eller 4,4 pst. i forhold til saldert budsjett for 2005. Samferdselsdepartementet mener det er viktig å øke vedlikeholdsinnsatsen for å sikre stabilitet og punktlighet i togtrafikken.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Det er lagt til grunn et driftsbudsjett for 2006 på 1 790 mill. kr, om lag samme realnivå som i 2005. Av dette vil om lag 980 mill. kr disponeres til drift av infrastrukturen (linjen, stasjoner), 160 mill. kr til drift av omformerstasjoner, 350 mill. kr til trafikkstyring og 300 mill. kr til sentral og regional administrasjon, herunder utviklingsprosjekter.

Trafikkstyring omfatter bl.a. kapasitetsfordeling (ruteplanlegging) og operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum. Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, inkl. snørydding, banestrømforsyning, planlegging og teknisk /administrativ støtte.

Jernbaneverkets driftsbudsjett omfatter også driften av lokomotivførerutdanningen som offentlig fagskole. I forbindelse med etablering av en nasjonal lokomotivførerutdanning og annen jernbanefaglig utdanning, er det anslått driftsutgifter på 25 mill. kr i 2006. Disse utgiftene inngår i Jernbaneverkets ordinære driftsbudsjett. I tillegg kommer en økning i driftsutgifter til drift av GSM-R-systemet. Disse driftskostnadene vil kunne reduseres så snart de gamle systemene (SCANET) kan utfases.

Vedlikehold

Det foreslås å avsette 1 105 mill. kr til vedlikehold i 2006, nominell økning med om lag 70 mill. kr eller 6,5 pst. i forhold til saldert budsjett for 2005. I 2006 prioriteres oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling, samt ivareta behovet for fornyelse av anleggene.

Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med om lag 170 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 375 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 560 mill. kr til fornyelse av anlegg. Samferdselsdepartementet leg-

ger til grunn at alt prosjektrettet vedlikehold skal konkurranseutsettes i 2006. Dette innebærer at vedlikeholdsprosjekter i størrelsesorden 400–450 mill. kr konkurranseutsettes i 2006. Se for øvrig egen omtale av konkurranseutsetting av Jernbaneverkets vedlikehold under omtalen av «Andre saker».

I 2006 videreføres arbeidet med utbedring av Lieråsen tunnel og vedlikeholdsdelen av Trondheim trafikkstyringssentral, samt prosjektering ny Rolvsøysund bru på Østfoldbanen. Av andre større tiltak prioriteres arbeid med ballastrens og forberedelser til ballastrens på Bergensbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen. Videre vil det bli startet opp nødvendig opprusting av Meråkerbanen, herunder utskifting av skinner og sviller. Dette er tiltak som er viktige for å bedre sporkvaliteten og unngå saktekjøringer. Det vil også bli gjennomført skinne-, sville- og sporvekselfornyelser på de mest tiltrengte strekninger. En betydelig del av fornyelsen skjer på Ofotbanen hvor slitasjen er spesielt sterk pga. malmtrafikken.

Det prioriteres korrosjonsbeskyttelse på Minnesund bru og fjellsikringstiltak og snøoverbygg på Bergensbanen. Det vil bli arbeidet med fornyelse av kontaktledningsanleggene på strekningen Kristiansand-Egersund. Når det gjelder signal- og sikringsanlegg, vil det i tillegg til Trondheim trafikkstyringssentral foregå oppgradering av anlegg på Oslo S, fjernstyringsanlegg på Ofotbanen og en del mindre arbeider i form av bytte av drivmaskiner mv.

Med bakgrunn i tidligere planutredning av togdriftsentraler ved NSB, utarbeidet Jernbaneverket en hovedplan for opprettelse av en ny trafikkstyringssentral i Trondheim som la til grunn en felles lokalisering av togledelse, fjernkontroll av banestrømsforsyning, publikumsinformasjon og andre aktuelle tekniske systemer. Trafikkstyringssentralen har kapasitet til å håndtere alle stasjoner i regionen og fysisk ha plass til operatørplasser for full utbygging av fjernstyring (CTC) langs Nordlandsbanen. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 94,8 mill. kr. Forventet sluttsum pr. 01.05.2005 er på 85 mill. kr. Prosjektet ble igangsatt i 2001 og finansieres dels over vedlikeholdsbudsjettet. Sentralen var opprinnelig planlagt ferdigstilt medio 2005, men er utsatt til medio 2006 i takt med utbygging av fjernstyringen på Nordlandsbanen. Ferdigstillelsen av prosjektet belaster vedlikeholdsbudsjettet med 20 mill. kr i 2006.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 76 mill. kr.

Drift og vedlikehold av Gardermobanen er brukerfinansiert, jf. kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen, og utgiftene til drift og vedlikehold av denne banestrekningen holdes atskilt fra utgiftene til drift og vedlikehold av det øvrige jernbanenettet. 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 på det øvrige jernbanenettet.

For å kunne dekke periodisk tyngre vedlikehold med forholdsvis stabile avgiftssatser for bruk av banestrekningen, er det lagt opp til at innbetalingen i et normalår for bruk av Gardermobanen (jf. kap. 4350, post 07) bør være om lag 2,5 mill. kr høyere enn utgiftene til drift og vedlikehold. Differansen mellom utgifter og innbetalinger til Gardermobanen akkumuleres opp og rapporteres i de årlige budsjettproposisjonene og i statsregnskapet. I 2004 ble det et overskudd på brukerfinansieringen av drift og vedlikehold på 19,2 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at Jernbaneverket viderefører arbeidet med å effektivisere drift og vedlikehold på banestrekningen slik at kostnadene for togselskapene blir lavest mulig, uten å gå på akkord med driftsstabilitet og sikkerhet. Departementet legger opp til at kostnadene til drift og vedlikehold av banestrekningen, som er beregningsgrunnlaget for brukeravgiftene, og beregningsmetodikken for fastsettelse og fakturering av brukeravgiftene, regelmessig blir gjennomgått og kvalitetssikret av en uavhengig tredjepart. Det legges opp til at en slik kvalitetssikring vil påbegynnes i løpet av høsten 2005, noe som vil bidra til å underbygge at banestrekningen drives kostnadseffektivt og at brukeravgiftene er riktig fastsatt.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 1 335 mill. kr til investeringer i linjen, en nedgang på 53 mill. kr fra saldert budsjett 2005. I saldert budsjett 2005 ligger det imidlertid inne 760 mill. kr til prosjektet nytt dobbeltspor Sandvika-Asker, mens det i 2006 kun er satt av en restbevilgning på 72 mill. kr til dette prosjektet. Handlingsrommet for investeringsbudsjettet er således økende fra 2005 til 2006.

I det følgende omtales investeringsforslaget i tabell og tekst. Forslaget er gruppert under nyanlegg, mindre planleggingsoppgaver og programområder. Programområdene er delt inn i sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, og stasjoner/knutepunkter, herunder kundeinformasjon.

(i mill. kr)

Prosjekter	Kostnads-overslag[1]	Utbetalt t.o.m. 2004 og bevilgning 2005	Forslag 2006
Nytt dobbeltspor Sandvika-Asker	4 165	3 632,0	72,0
Lysaker st.	1 004	156,0	140,0
GSM-R Togradio	1 791	929,5	510,0
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	1 517	69,0	150,0
Ganddal Godsterminal	337	59,0	129,0
Brattøra godsterminal	76	0,0	40,0
Fjernstyring Grong-Mosjøen	155	118,8	28,5
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	313	27,0	43,0
Kolbotn-Ski/Ski st.	2 640	23,0	35,0
Sum nye anlegg			1 147,5
Planlegging og grunnerverv mv. herunder nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika, ombygging av Alnabru godsterminal, dobbeltspor Fløen-Bergen st.			48,0
Sikkerhet			60,5
Kapasitetsøkende tiltak			36,0
Stasjoner og knutepunkter [2]			43,0
Sum programområder			139,5
Sum post 30			1 335,0

[1] Kostnadsoverslag for kvalitetssikrede prosjekter (Sandvika-Asker, Lysaker st., GSM-R og Sandnes-Stavanger) er lik prosjektets kostnadsramme, kostnadsoverslag for andre prosjekter er prosjektets forventede sluttkostnad (tilsv. styringsramme).

[2] Programområdet «Stasjoner og knutepunkter» inkluderer tiltak for kundeinformasjon m.v.

Drammensbanen, Skøyen-Asker

Videreføring av utbyggingen til fire spor fra Asker mot Skøyen er ett av de viktigste jernbaneprosjektene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Drammensbanen har i dag en så høy trafikkbelastning at den er svært sårbar for forsinkelser. Kapasitet på strekningen er 12 tog i timen i hver retning, og denne er fullt utnyttet i rushtidsperiodene. Trafikken på Drammensbanen er sammensatt og består av: fjerntog på Sørlandsbanen og Bergensbanen, regiontog på Vestfoldbanen, flytog, lokaltogpendlene til Kongsberg, Drammen, Spikkestad og Asker og godstog mellom Østlandet og Sør- og Vestlandet.

Strekningen Lysaker-Asker er foreslått gjennomført som tre utbyggingsetapper. Sandvika-Asker ble åpnet og tatt i bruk i august 2005, noe som gir en kapasitetsforbedring på inntil 2 tog i hver retning pr. time på strekningen Sandvika-Asker. Trafikkavviklingen forventes å være mindre sårbar ved avvikssituasjoner. Ved å bygge Lysaker st. i tillegg til Sandvika-Asker oppnås en ytterligere kapasitetsforbedring med inntil 4 tog pr. time. Etter fullført utbygging av Lysaker st. og strekningen Lysaker-Asker vil eksisterende og nytt dobbeltspor til sammen ha kapasitet for dobbelt så mange togbevegelser som dagens infrastruktur.

Sandvika-Asker

Prosjektet omfatter 11,6 km nytt dobbeltspor, samt ombygging av Asker st. Anleggsarbeidene på parsellen ble ferdigstilt sommeren 2005, og parsellen ble tatt i bruk og offisielt åpnet i august 2005. Endringer i togtilbudet vil skje i forbindelse med ruteendringen ved årsskiftet 2005/2006.

Prosjektets kostnadsramme omregnet til 2006-priser var 4 165 mill. kr. Forventet sluttkostnad er 3 710 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 72 mill. kr til sluttfinansiering av prosjektet i 2006.

Lysaker st.

Prosjektet Lysaker st. omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkl. ny jernbanebru over Lysakerelva. Ny jernbane skal samordnes med ny busstasjon og med tilknytning til banebetjening av Fornebu. Nødvendige konstruksjoner for Fornebubanens endestasjon planlegges gjennomført av Jernbaneverket på vegne av Akershus fylkeskommune, som er ansvarlig for utbyggingen av bane til Fornebu.

Lysaker er en flaskehals når det gjelder knutepunktstasjonene på strekningen Oslo S-Asker, og utbygging av Lysaker st. vil bedre strekningens kapasitet. Utbygging av Lysaker st. er viktig for betjening av Lysaker-området og kollektivreisende til/fra Fornebu. Reguleringsplanene ble godkjent i Bærum og Oslo kommune i desember 2004. Detaljplan ble godkjent sommeren 2005, og byggeplanleggingen ferdigstilles i løpet av 2005. De største usikkerhetene er knyttet til konsekvens av reguleringsplanvedtaket, der pålegg om å utvide lokket over E18 som en del av prosjektet er påklagd til Fylkesmannen i Oslo og Akershus, til valg av sikringsanlegg og til avtaleinngåelse med de øvrige aktørene på Lysaker. Videre er det knyttet stor usikkerhet til prisingen i entreprenørmarkedet på grunn av stor aktivitet i markedet.

Prosjektet er kvalitetssikret i henhold til retningslinjene for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter på over 500 mill. kr, og det har en kostnadsramme på 1 004 mill. kr og en styringsramme på 924 mill. kr. I tillegg kommer finansieringsbidrag fra Thon-gruppen og Statens vegvesen på om lag 94 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2006 avsettes 140 mill. kr til oppstart av prosjektet. Prosjketet er planlagt sluttført i 2009.

GSM-R

Utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har godkjent togkommunikasjon, ble startet opp i 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003).

Utbyggingen av GSM-R, fase 1 og fase 2, er planlagt å dekke om lag 4 000 km toglinje. Radiodekningen av sporet utenfor tunneler vil kreve anslagsvis 500 basestasjoner. GSM-R er nå bygget ut og satt i drift på Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen, Meråkerbanen og strekningen Stavne-Leangen i 2004. I 2005 blir Flåmsbana, Gjøvikbanen og Østfoldbanen, østre linje, satt i drift, i tillegg til at komplett togradiofunksjonalitet implementeres i nettet. I 2006 er det lagt opp til å bygge ut GSM-R på resterende hovedbanenett, mens en del sidebaner og lavtrafikkerte baner er planlagt ferdigstilt i 2007. Dette innebærer utfasing av eksisterende analog togradio, samt at GSM-R blir bygget ut i alle tunneler hvor det i dag ikke er eksisterende SCANET togradio.

Prosjektet er kvalitetssikret i henhold til retningslinjene for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter på over 500 mill. kr. Kostnadsrammen for hele GSM-R-utbyggingen er på 1 791 mill. kr, justert for prisstigning og økt arbeidsomfang, mens styringsrammen er på 1 696 mill. kr. Gjenstående risiko er i hovedsak knyttet til grunnervervsprosesser på nye utbyggingsstrekninger, samt omfattende utbygginger i tunneler på Bergens- og Sørlandsbanen.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 510 mill. kr til GSM-R-prosjektet i 2006. Utbyggingen er planlagt sluttført i 2007.

Ganddal godsterminal

Den nye godsterminalen på Ganddal vil erstatte dagens terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen vil gi rasjonell drift for togselskaper og speditører. Terminalanlegget muliggjør kjøring med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, lossing og lasting, samt retur til Oslo innenfor ett døgn. For persontogtrafikken medfører utbyggingen av Ganddal godsterminal en forbedring av tilgjengelig sporkapasitet mellom Ganddal og Stavanger, som i dag brukes til godstog (om lag 8–10 godstog i døgnet). Den frigjorte sporkapasiteten vil gi økt fleksibilitet i ruteplanleggingen og driften av banestrekningen som nå er høyt belastet. Utbyggingen av Ganddal godsterminal må for øvrig sees i sammenheng med den planlagte utbyggingen til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, der de tyngste anleggsarbeidene vil bli gjennomført etter at godstrafikken er fjernet fra strekningen.

Første utbyggingsetappe består av en dobbeltsidig og en ensidig lastegate med tre 600 meter lange terminalspor. Jernbaneverket har beregnet kostnadene for Ganddal godsterminal til 337 mill. kr for den delen av godsterminalen som Jernbaneverket har ansvaret for. De største usikkerhetsfaktorene er knyttet til geoteknikk og erverv av grunn samt markedssituasjonen i entreprenørmarkedet.

Anleggsarbeidet er planlagt startet i september 2005, med en ferdigstillelse høsten 2007. Til gjennomføring av anleggsarbeider og grunnerverv foreslår Samferdselsdepartementet å avsette 129 mill. kr i 2006.

Sandnes-Stavanger

Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er prioritert i Nasjonal transportplan 2006–

2015. Prosjektet planlegges for anleggsstart høsten 2006, med sluttføring i 2010.

Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det i dag lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog. Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder, og de tekniske anleggene har passert sin teknisk/økonomiske levetid. Banestrekningen har også høy trafikkbelastning. Utbygging til dobbelspor mellom Sandnes og Stavanger vil kunne gi en teoretisk kapasitet på strekningen som er om lag fem ganger høyere enn i dag. Kapasitetsøkningen vil gi en vesentlig forbedring av driftsstabiliteten på banestrekningen, samtidig som den muliggjør nye og mer kundetilpassede rutemodeller for lokal- og regiontogtrafikken til/fra Stavanger. Ut fra godkjent konsekvensutredning og vedtatte reguleringsplaner, er tiltaket definert som utbygging til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes-Stavanger langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg, i alt 14,5 km. Tre nye holdeplasser for persontrafikk og oppgradering av en eksisterende holdeplass, inkl. atkomst og parkering inngår i prosjektet. Reguleringsplanene ble vedtatt i Sandnes og Stavanger i 2004.

Prosjektet var opprinnelig planlagt gjennomført med korte togfrie perioder for å legge om spor og koble nye spor på linjen. Jernbaneverket har gjort en revidering av plangrunnlaget for prosjektet, som viser et potensial for betydelige kostnadsbesparelser ved å legge inn en togfri periode på 6 mnd. på slutten av anleggsperioden. Kvalitetssikringen av prosjektet viser en betydelig reduksjon av kostnadene og kostnadsrisikoen i prosjektet ved å gjennomføre prosjektet på denne måten. Med en trafikkfri periode på minimum seks måneder forventes prosjektet ferdigstilt i 2009. For passasjerene vil det bli en betydelig reduksjon i usikkerhet knyttet til sviktende regularitet og punktlighet i togtrafikken i anleggsperioden. Samferdselsdepartementet legger til grunn at ev. direkte merkostnader som påføres trafikkutøverne, som følge av en lengre togfri periode, skal belastes prosjektet. Departementet vil sammen med Jernbaneverket, berørt trafikkutøver og lokale myndigheter vurdere om det ev. bør åpnes for en lengre stenging av banen for ytterligere å redusere risiko og kostnader knyttet til arbeid nær eksisterende spor i drift. En grunnleggende forutsetning for å vurdere stenging av banestrekningen i deler av anleggsperioden er at Ganddal godsterminal sluttføres i henhold til planen.

I 2005 blir det gjennomført prosjektering og grunnerverv, herunder utarbeidelse av byggeplan. Prosjektet er kvalitetssikret i henhold til retningslinjene for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter på over 500 mill. kr, og det har en anbefalt kostnadsramme på 1 517 mill. kr og en styringsramme på 1 344 mill. kr. Dette inkluderer vedlikehold/fornyelse av eksisterende spor/anlegg, som er anslått å koste om lag 217 mill. kr. Usikkerheten er i hovedsak knyttet til forhold i entreprenørmarkedet, arbeidsomfang, samt organisering og styring av prosjektet. Det er spesielt knyttet usikkerhet til arbeid nær spor i trafikk (eksisterende spor).

Kvalitetssikringen av prosjektet har også omfattet oppdatering av nytte/kostnadsvurderingene for prosjektet. Med anbefalt gjennomføringsstrategi har prosjektet en beregnet bruttonytte på 553 mill. kr, beregnet nettonytte er negativ på -876 mill. kr, og nettonytte/kostnad er beregnet til minus 0,63. Flere faktorer knyttet til by-/regionutviklingen i forhold til prosjektet er det ikke tatt hensyn til i nytteberegningene. Samferdselsdepartementet vektlegger at dobbeltsporet er en sentral forutsetning for regionens vedtatte og delvis iverksatte arealplaner med tilhørende fortetting langs jernbanetraseen, og det er forventet fortsatt sterk befolkningsvekst i regionen. For at jernbanen skal ta del i denne veksten, er det avgjørende å ha rom for en betydelig økning i kapasiteten sammenlignet med dagens togtilbud.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 150 mill. kr til oppstart av prosjektet i 2006.

Ombygging av Brattøra godsterminal

I forbindelse med Statens vegvesens utbyggingsplaner for Nordre avlastingsveg i Trondheim, må Jernbaneverket gjennomføre tiltak på jernbaneområdet ved ombygging av spor til lastegatene på Brattøra godsterminal for å klargjøre areal for fremføring av vegen, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Kostnadsoverslaget for arbeidene er foreløpig beregnet til 76 mill. kr. Det er usikkerhet rundt kostnadsoverslaget. Forberedende arbeider til prosjektet ble påbegynt i 2005 og foreslås videreført i 2006.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 40 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2006, med sikte på ferdigstilling i 2007.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Utbygging av fjernstyring (CTC) og automatisk togkontroll (ATC) på Nordlandsbanen mellom Grong og Bodø er prioritert i Nasjonal transportplan både for 2002–2011 og for 2006–2015.

Utbyggingen er delt inn i to atskilte og uavhengige prosjekter: Grong-Mosjøen og Mosjøen-Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på

banestrekningen ved at alle kryssingsspor (herunder stasjoner) kan benyttes. Driftskostnadene reduseres ved at dagens driftsmodell med manuell togekspedering avvikles. Dette vil i tillegg forenkle/effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Utbygging av fjernstyring og GSM-R langs Nordlandsbanen medfører en betydelig modernisering av banestrekningen. Tiltakene er viktige for sikkerheten og forventes å gi en vesentlig forbedret og mer fleksibel driftssituasjon på Nordlandsbanen med bedre punktlighet og regularitet for alle togtyper. Særlig godstransporten forventes å ha stor nytte av prosjektet. Fjernstyringen av Nordlandsbanen vil skje fra trafikkstyringssentralen i Trondheim.

Fjernstyring Grong – Mosjøen

Det foreslås avsatt 28,5 mill. kr i 2006 til sluttføring av fjernstyring på strekningen Grong-Mosjøen. Utbyggingen av delstrekningen startet i 2002, og det vil ved utgangen av 2005 være investert 118,5 mill. kr i fjernstyring og automatisk togkontroll. Arbeidet med Eiterstraum kryssningsspor på Nordlandsbanen ble påbegynt i 2005 og foreslås videreført og avsluttet i 2006. Eiterstraum kryssningsspor vil gi høyere kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling på Nordlandsbanen. Jernbaneverket legger opp til å utvide antall fjernstyrte spor på Mosjøen st. fra to til tre spor, som gir en merkostnad på 8 mill. kr. Statens jernbanetilsyn har dessuten bedt om at det bygges ut full ATC (FATC, som inkluderer hastighetskontroll), i stedet for delvis ATC (DATC, som kun omfatter automatisk togstopp). Dette gir en ytterligere kostnadsøkning med 7 mill. kr. Samlet kostnadsoverslag for fjernstyring av strekningen Grong-Mosjøen øker dermed med 15 mill. kr, fra 140 mill. kr til 155 mill. kr.

Fjernstyring Mosjøen – Bodø

Utbyggingen av fjernstyringsanlegg og anlegg for automatisk togkontroll på strekningen Mosjøen-Bodø startet i 2005. Det planlegges idriftsettelse av anleggene i løpet av 2008. Kostnadsoverslaget er på 313 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 43 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2006. Det er ikke knyttet vesentlig usikkerhet til kostnadene i prosjektet.

Kolbotn-Ski/Ski st.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for dobbeltsporutbyggingen på strekningen Kolbotn – Ski og godkjent reguleringsplan for ombyggingen av Ski st. For 2006 foreslås avsatt 35 mill. kr til oppstart av detalj- og reguleringsplanarbeid på dobbeltsporutbyggingen på strekningen Kolbotn – Ski, samt til byggeplanarbeid, grunnerverv og oppstart av ombyggingen av Ski st. Det planlegges at ombyggingen av Ski st. som første byggetrinn, ferdigstilles i 2008.

Planlegging og prosjektering

Det foreslås avsatt 48 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.v. av nye investeringsprosjekter. Planlegging omfatter utarbeidelse av hovedplaner, reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner etc. Nye investeringsprosjekter som ligger til planlegging er bl.a. utbygging av nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika, utbygging til dobbeltspor Bergen-Fløen samt ombygging av Alnabru godsterminal.

Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika

Prosjektet Lysaker-Sandvika omfatter 5,6 km nytt dobbeltspor. Den nye traseen vil gå i tunnel under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet, og på hver side av Drammensbanen langs Engervannet inn til Sandvika st. Hovedplan Lysakerelva-Hønsveien er godkjent og kommunedelplan er vedtatt. Prosjektets foreløpige kostnadsoverslag, basert på hovedplan, utgjør 2 150 mill. kr. Detaljplanlegging forventes fullført i 2005. Forslag til reguleringsplan blir oversendt Bærum kommune og planen forventes lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2005. Godkjenning av reguleringsplanen forventes våren 2006. Som omtalt i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005), er det av framdriftsmessige og anleggstekniske forhold hensiktsmessig å gjennomføre utbyggingen av Lysaker st. og nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika mest mulig sammenhengende. Prosjektet skal kvalitetssikres før det tas opp til bevilgning. Ekstern kvalitetssikring av nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika planlegges gjennomført i 2006.

Alnabru godsterminal

Samferdselsdepartementet går inn for å bygge om Alnabru godsterminal for å modernisere terminalen tilpasset økt container- og kombitransport. Prosjektet består av bygging av ny godsterminal på østre del av dagens skifteområde på Alnabru. Prosjektet vil bestå av fjerning av spor og sporveksler på skifteområdet og bygging av nye spor og lastegater. Det vil inngå to lastegater med tilhørende fire lastespor i tillegg til et omkjøringsspor mellom lasteområdet og skifteområdet. I 2005 skal detaljplan utarbeides. Bygging planlegges gjennomført i

løpet av perioden 2007–2008. Prosjektet har et foreløpig kostnadsoverslag på 194 mill. kr. Det er usikkerhet rundt kostnadene knyttet til geotekniske tiltak, sporforbindelser, lastegater og driftsopplegg.

Programområder

Programområdene omfatter tiltak innenfor sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter. Samferdselsdepartementet foreslår at det totalt settes av 139,5 mill. kr til programområdene i 2006.

Sikkerhet

Programområdet sikkerhet omfatter planlegging, organisering og utførelse av tiltak med det formål å kontinuerlig forbedre trafikksikkerheten. I programområdet inngår bl.a. tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, og tunnelsikkerhet.

Det overordnede målet for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. Jernbaneverket har bl.a. utarbeidet strekningsvise risikoanalyser som grunnlag for en samlet prioritering av sikkerhetsrelaterte tiltak. En samlet vurdering av foreliggende risikobilde tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger. Sikkerheten på det norske jernbanenettet er gjennom de siste tiårene gradvis forbedret med tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger. Fortsatt finnes det enkelte områder hvor slike feilhandlinger kan føre til ulykker, men Jernbaneverket gjennomfører suksessivt mindre tiltak for å forbedre og supplere tekniske barrierer for å redusere mulighetene for uønskede hendelser.

Mange tiltak til rassikring 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 utbedringer.

Ved inngangen til 2005 hadde jernbanenettet 4 399 planoverganger. I løpet av 2005 er det planlagt sanert 109 planoverganger slik at det ved utgangen av 2005 er om lag 4 290 planoverganger på jernbanenettet. Tiltak for sikring og sanering av planoverganger som bedrer sikkerheten vil bli prioritert. I tillegg til fortsatt sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for sikker ferdsel over planoverganger.

Innenfor tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for sikker selvevakuering (nødlys, evakueringsskilting), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak (fjerning/tildekking av PE-skum). Ny teknologi innføres for nødlys i tunneler.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 60,5 mill. kr til programområdet for sikkerhet i 2006.

Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å utføre mindre investeringstiltak som forlenging av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne m.v. I tillegg vil det være behov for prosjektering og forberedelse av andre kapasitetsøkende tiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 36 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak i 2006, som i hovedsak vil bli brukt til utbygging av kryssingsspor på Østfoldbanen.

Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service. I tillegg kommer tiltak for å forbedre trafikkinformasjon til togselskapenes kunder, både ved stasjoner og ved å ta i bruk andre aktuelle medier samt informasjon til togselskapene og andre transportmidler. Tiltakene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt.

For 2006 foreslås det å prioritere investeringer i plattformer for å forbedre atkomst og sikkerhet under opphold og av- og påstigning. Det videreføres større ombyggingstiltak på Haugenstua, Strømmen og Heimdal stasjoner.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 43 mill. kr til tiltak på stasjoner og knutepunkter i 2006.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Kjørevegsavgift	24 019	42 800	33 500
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	227 292	190 500	100 000
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	163 061	173 500	179 100
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	87 344	76 500	78 600
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	119		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	5 164		
17	Refusjon lærlinger	1 426		
18	Refusjon av sykepenger	41 362		
95	Overføring av eiendeler til BaneService AS		63 118	
	Sum kap. 4350	549 786	546 418	391 200

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften omfatter kun godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt fra avgiften 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 kostnadsdekningssiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med.

For 2006 foreslår Samferdselsdepartementet å fjerne kjørevegsavgiften for ordinær vognlast under 22,5 tonn aksellast. Dette vil likestille ordinær vognlast og kombitransporter. Tiltaket gjøres for å stimulere godstransporten på jernbane, og dermed få overført mer gods fra veg til bane.

For godstrafikk med høyere aksellast enn 22,5 tonn opprettholdes kjørevegsavgiften, og prisomregnet fastsettes den til 1,90 øre pr. brutto tonnkilometer. Dette gjelder i all hovedsak godtrafikk på Ofotbanen.

Det foreslås etter dette budsjettert med 33,5 mill. kr i kjørevegsavgift. Siden inntektene avhenger av utviklingen av transportvolumet, er anslaget beheftet med usikkerhet.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Det foreslås budsjettert med 100 mill. kr, en reduksjon på 90,5 mill. kr fra saldert budsjett 2005. De reduserte inntektene skyldes at Jernbaneverket ikke lenger vil konkurrere om eksterne oppdrag, og at en justert infrastrukturavtale mellom Jernbaneverket og BaneTele AS om utleie av teleinfrastruktur m.v. gir Jernbaneverket lavere inntekter, jf. egen omtale av sistnevnte under «Andre saker»

Det foreslås at Samferdselsdepartementet 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, jf. forslag til romertallsvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften i Norge, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996–97). Videresalget til togselskapene skjer til kostpris. Det foreslås budsjettert med 179,1 mill. kr i inntekter fra videresalg av strøm.

Det er knyttet usikkerhet til togselskapenes årlige behov for elektrisk kraft, samt prisen for elektrisitet, og dermed størrelsen på innbetalingene. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet 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, jf. forslag til romertallsvedtak. Med denne fullmakten vil ikke togselskapenes bruk av elektrisk kraft få negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det vises til tidligere omtale av saken, sist i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005). Etter forslag fra Jernbaneverket, la Samferdselsdepartementet opp til at det ble innført egne satser for tilleggstjenester knyttet til driften av flytogterminalene på Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen (prioriterte stasjonstjenester), slik at kjørevegsavgiften for Gardermobanen kun skal dekke drift og vedlikehold av selve banestrekningen og ikke stasjonene. Det ble lagt opp til at avgiften for tilleggstjenester på flytogterminalene blir beregnet pr. togbevegelse. Avgiften for bruken av sporet baseres på antall togkm som togselskapene tildeles i ruteplanen (planlagt togproduksjon).

For togselskaper som ikke har fått tildelt ruteleie i den ordinære ruteplanen, beregnes kjørevegsavgiften i henhold til utkjørte togkm. En slik differensiering av brukeravgiften medfører at de godstogene som benytter banestrekningen, ikke betaler for tjenester som utelukkende er knyttet til persontogdriften (stasjonstjenester). Godstog vil imidlertid bli fakturert for både ordinær kjørevegsavgift pr. tonnkm, jf. post 01, og avgift for bruk av Gardermobanen pr. togkm.

Det er regnet med at årlige innbetalinger for bruk av Gardermobanen bør ligge om lag 2,5 mill. kr høyere enn utgiftene til drift og vedlikehold, slik at brukeravgiftene kan holdes stabile over tid og samtidig kan dekke periodisk tyngre vedlikehold på banestrekningen. Avgiftssatser for 2006 er vist i tabell.

I 2006 fastsettes følgende avgiftssatser for betaling for bruk av Gardermobanen:

	Avgiftssats
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	kr 14,30 pr. togkm.
Avgift for priorterte stasjonstjenester:	
– Oslo S flytogterminalen	kr 92,90 pr. togbevegelse
– Lillestrøm	kr 15,50 pr. togbevegelse
– Gardermoen	kr 61,90 pr. togbevegelse

På denne bakgrunn foreslås det budsjettert med 78,6 mill. kr i innbetalinger for bruk av Gardermobanen i 2006. Det vises ellers til omtale av kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
70	Kjøp av persontransport med tog	1 436 000	1 502 000	1 577 000
	Sum kap. 1351	1 436 000	1 502 000	1 577 000

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 1 577 mill. kr til statlig kjøp av persontransport med tog i 2006, en økning på 75 mill. kr eller 5 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

Statlig kjøp av persontrafikktjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk, region- og lokaltog, samt nattog. Bevilgningen inkluderer foruten ordinært direkte kjøp av persontransport med tog fra NSB AS, også kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen der NSB Anbud AS overtar togdriften fra 2. halvår 2006. Av foreslått bevilgning settes om lag 1 510 mill. kr av til kjøp av persontransport med tog fra NSB AS, hvorav 20 mill. kr holdes av til resultatavhengig tilskudd, og om lag 67 mill. kr mill. kr settes av til kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen, Det legges opp til å utvide bruken av kvalitetskontrakter til å gjelde alle jernbanestrekninger som omfattes av statlig kjøp f.o.m. 2007. Videreføring av kompensa-

sjon for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort er inkludert i kjøpsbeløpet.

Kjøp av persontransport med tog fra NSB AS

Statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er regulert gjennom en rammeavtale for perioden 2003–2006, som ligger til grunn for kjøpsavtalen for 2006. Budsjettforslaget for 2006 innebærer en økning av bevilgningen til statlig kjøp til tross for ar Gjøvikbanen er tatt ut av avtalen. I forhold til rammeavtalen har NSB fått avgiftslette som følge av innføring av merverdiavgift med lav sats på persontransport.

Rammeavtalen legger til grunn en gjennomsnittlig takstøkning på NSB AS' billettpriser som tilsvarer konsumprisindeksen pr. 01.01.2006 pluss et påslag på ett prosentpoeng. Departementet vil vurdere takstendringer i de videre forhandlinger med NSB.

NSB AS har hatt en inntektssvikt i forhold til det som var forventet ved inngåelsen av rammeavtalen, til tross for at det nå er vekst i passasjertallet og det økonomiske resultatet er forbedret. Fra og med 2. halvår i 2003 har det vært en økning i antall passasjerer for togprodukter som omfattes av statlig kjøp, og økningen har vært på om lag 9 pst. fra 1. tertial 2004 til 1. tertial 2005. Lokaltog i Osloområdet og Jærbanen er ikke inkludert, men ifølge NSB har også disse togene hatt en klar trafikkøkning etter 2002.

Det arbeides med å utvikle en ny langsiktig avtale som skal gjelde fra og med 2007. Hensikten med langsiktige avtaler er på den ene siden å gi NSB AS større forutsigbarhet i planlegging og drift av virksomheten, slik at selskapet bedre kan ivareta risikoen knyttet til driften av denne togproduksjonen, og på den andre siden å gi staten forutsigbarhet når det gjelder hvilket togtilbud som tilbys og nivået på det statlige tilskuddet i avtaleperioden.

I de senere år har NSB AS hatt en betydelig trafikknedgang på nattogene mellom Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. NSB AS mener at trafikknedgangen har sammenheng med økt konkurranse, spesielt fra flytrafikken, men også fra ekspressbusser. Fra 2003 til 2004 hadde nattogene en trafikkvekst på vel 10 pst. Trafikken i 2004 lå likevel på et nivå som var vel 6 pst. lavere enn i 2001. Sviktende bedriftsøkonomisk grunnlag for fortsatt nattogdrift på disse strekningene har medført at disse er blitt inkludert i avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester fra og med 2005. Nattogene mellom Oslo-Stavanger og Trondheim-Bodø har også tidligere vært omfattet av kjøpsavtalen. For å begrense de store underskuddene og markedstilpasse nattogtilbudet, vil tilbudet bli endret og modernisert. Basert på undersøkelser av kundenes behov, vil de eldste sovevognene bli utfaset, mens øvrige sovevogner blir oppgradert. Dette innebærer redusert antall soveplasser og salg av hele tokøys kupeer, men opprettholdelse av antall sitteplasser og økt komfort for de sittende.

Ny dobbeltsporparsell mellom Asker og Sandvika ble åpnet i august 2005. For å ta ut gevinstene av økt kapasitet på sporet i vestkorridoren, vil NSB fra og med ruteendringen i januar 2006 snu dagens pendel mellom Lillestrøm og Drammen i Asker, samt forlenge pendelen mellom Dal og Skøyen til Drammen. Dette vil gi en bedre utnyttelse av kapasitetsøkningen. Strekningen Asker-Skøyen vil få ett tog mer i timen. Drammen vil få en togavgang mindre pr. time, dvs. tre i stedet for fire, men til gjengjeld vil det bli bedre spredning på avgangene enn i dag. NSB vil dessuten som en prøveordning stoppe rushtidstogene på Vestfoldbanen i Sandvika for å bedre tilbudet for pendlerne på Vestfoldbanen. Utover endringene i togtilbudet vil kapasitetsøkningen som følge av den nye dobbeltsporparsellen mellom Asker og Sandvika, bidra til bedre driftsstabilitet i togtilbudet.

Staten avsluttet sitt kjøp av regiontogtilbudet Vøgne (Oslo-Geilo) fra og med juni 2005. Dette var et togtilbud med lavt belegg og hvor statlig tilskudd pr. reise var høyt. Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005), ga Stortinget sin tilslutning til å stanse det statlige kjøpet av Vøgne, og at ansvaret for den lokale kollektivtrafikken som ble dekket av Vøgne skulle overføres til Buskerud fylkeskommune. Det ble ved behandlingen av St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 240 (2004–2005) bevilget 1,75 mill. kr i kompensasjon til fylkeskommunen for ansvarsoverføringen i 2. halvår 2005. Buskerud fylkeskommune vil som følge av funksjonsendringen, motta en årlig kompensasjon på 3,5 mill. kr gjennom inntektssystemet på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Buskerud fylkeskommune har inngått en midlertidig avtale med Hallingdal Billag om to daglige bussavganger mellom Geilo og Oslo ut 2005. Samferdselsdepartementet er kjent med at Buskerud fylkeskommune arbeider med å etablere et nytt togtilbud på strekningen.

Staten har inngått tiårs kontrakt med ny operatør, NSB Anbud AS, om persontogdrift på Gjøvikbanen fra ruteterminskiftet i juni 2006, jf. egen omtale. Persontogdrift på Gjøvikbanen vil dermed ikke omfattes av statens avtale om direkte kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS etter denne dato. Det vil bli trukket ut et beløp i størrelsesorden 30 mill. kr fra avtalen for 2006, som vil gå til å finansiere NSB Anbud AS' persontogdrift på Gjø-

vikbanen. Fra og med 2007 forventes at beløpet vil utgjøre om lag 80 mill. kr. Forhandlingene mellom departementet og NSB er ikke avsluttet.

Kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen

Samferdselsdepartementet gjennomfører en gradvis innføring av konkurranse om avtaler om persontransport på jernbanen. Den første konkurransen er nå gjennomført. Den omhandlet retten til å drive lokal og regional persontransport på Gjøvikbanen fra ruteterminskiftet juni 2006 og ti år fremover. Selskapet NSB Anbud AS vant konkurransen og avtale med Samferdselsdepartementet ble inngått i juni 2005. NSB Anbud AS er et nyopprettet og heleid datterselskap av NSB AS. Selskapets konkurrenter var DSB Gjøvikbanen AS og Connex Tog AS. Departementet legger til grunn at alle mål med konkurransen om Gjøvikbanen nås, at det blir flere som reiser med tog på Gjøvikbanen, at driften av togtilbudet effektiviseres og at kvaliteten på togtilbudet bedres. I tillegg legges det opp til at togtilbudet blir bedre integrert med annet kollektivtilbud.

Den inngåtte avtalen er basert på en nettomodell på samme måte som ved direktekjøp av persontransport fra NSB AS, hvilket innebærer at NSB Anbud AS beholder alle inntektene fra salg av billetter til de reisende. I tillegg vil selskapet få et fast, årlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet. Dette medfører at det er NSB Anbud AS som bærer den kommersielle og markedsmessige risikoen. Takstene som NSB Anbud AS skal operere med, må selskapet fastsette innenfor de rammer Samferdselsdepartementet har satt.

Samlet tilskudd fra Samferdselsdepartementet for drift av persontransport på Gjøvikbanen for hele tiårsperioden er på om lag 686 mill. 2005-kr. Tilskuddet inflasjonsjusteres årlig. Avtalen med NSB Anbud AS inneholder elementer av økonomiske insentiver og sanksjoner og innebærer et bedre togtilbud til lavere pris. Det faste årlige beløpet kan øke med inntil 6 mill. kr avhengig av passasjerutviklingen. Tilsvarende vil beløpet kunne reduseres hvis selskapet innstiller avganger. Det er regnet med at avtalen med NSB Anbud AS vil gi en årlig besparelse på om lag 10 mill. kr sammenlignet med en videreføring av dagens avtale med NSB AS. I tillegg er det planlagt et bedre rutetilbud.

Samferdselsdepartementet vil i 2006 sette av om lag 67 mill. kr til kjøp av persontransport på Gjøvikbanen, som også dekker oppstartskostnader for NSB Anbud AS.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Driftsutgifter	24 749	26 800	31 700
	Sum kap. 1354	24 749	26 800	31 700

Post 01 Driftsutgifter

For 2006 foreslås det bevilget 31,7 mill. kr til driften av Statens jernbanetilsyn, en økning på 4,9 mill kr fra saldert budsjett 2005. Økningen reflekterer at tilsynet har fått økte oppgaver. Pr. 30.06.2005 hadde tilsynet 27 tilsatte.

Statens Jernbanetilsyns hovedaktiviteter i 2006 vil være tilsyn med sikkerhet hos virksomhetsutøverne, regelverksutvikling, godkjenningsprosesser for rullende materiell og infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat og virksomhetstillatelser, herunder sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket.

Den pågående konkurranseutsettingen og åpning av tilgang til jernbanenettet skaper økt arbeidsmengde for Jernbanetilsynet i form av flere søknader om lisens, sikkerhetssertifikat og virksomhetstillatelser og søknader om godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og infrastruktur/kjøreveg. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport medfører at antallet tilsynsobjekter vil øke. Det er i dag ni trafikkutøvere på det nasjonale jernbanenettet med regulær trafikk. En av disse driver med både person- og godstransport, tre trafikkutøvere driver med persontransport, mens fem driver med godstransport. I tillegg kommer tre utøvere av tunnelbane og sporvei, åtte utø-

vere av museumsbaner og ni tilsynsobjekter for side-/industrisporvirksomhet.

Tilsynet har en viktig oppgave å påse at konkurranseutsetting gjennomføres samtidig som det høye sikkerhetsnivået blir opprettholdt. Dette vil kreve økt ressursbruk. Spesielt vil konkurranseutsetting av drift og vedlikeholdsoppgaver i Jernbaneverket kreve særlig fokus i 2006.

Samferdselsdepartementets forskrift om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften) og forskrift om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor med mer (tillatelsesforskriften), forventes å tre i kraft fra 01.01.2006. Håndheving av nye/endrede forskrifter og implementering av EU-direktiver medfører økt ressursbehov. Videre vil arbeidet med ferdigstilling av nye trafikkregler for det nasjonale jernbanenettet videreføres i 2006.

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet som følger av EØS-avtalen, delegeres til Statens jernbanetilsyn, forutsatt at oppgavene ikke kommer i konflikt med tilsynets øvrige roller. Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid har økt og bidrar positivt ved å gi påvirkningsmuligheter på internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen, som også berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa.

Jernbanetilsynet er delegert oppgaver som omfatter behandling av klager fra trafikkutøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning m.v. (jf. Direktiv 2001/14/EC Art. 30), og er i ferd med å bygge opp sin kompetanse på dette området.

Jernbanetilsynet er delegert oppgaven med å opprette og drifte registre over infrastruktur og rullende materiell (jf. Direktiv 2001/16/EC Art. 24). Arbeidet vil kreve internasjonal koordinering, samt noen investeringer i IKT. Arbeidet med etablering av databasestruktur, kommunikasjonslogikk og innkjøp av datautstyr m.v. vil pågå i 2006.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
82	Utbytte			116 000
	Sum kap. 5611			116 000

Post 80 Utbytte

Regnskap for 2004 og balanse pr. 31.12.2004 for NSB-konsernet ble fastsatt i ordinær generalforsamling 13.05.2005. Konsernets driftsinntekter i 2004 var på 8 242 mill. kr. Dette er en økning på 3,4 pst. i forhold til i 2003. Konsernets resultat før skatt i 2004 ble 170 mill. kr, noe som er en forbedring av resultatet på 51,8 pst. fra 2003. Resultatet før skatt på 112 mill. kr i 2003 må ses i sammenheng med regnskapsmessige disposisjoner i forbindelse med salg av Flytoget AS, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002–2003). Korrigert for dette viser resultatet før skatt i 2004 en forbedring på 299 mill. kr.

I alt 46,5 mill. passasjerer reiste med NSBs persontog i løpet av 2004. Dette er om lag 3 pst. flere enn i 2003. Lokaltrafikken i Oslo viste en liten økning i antall togreiser i 2004 etter en kraftig vekst 2. halvår 2003. Lokaltrafikken utenfor Oslo-området utviklet seg positivt i 2004. Dette har bidratt til å forbedre driftsresultatet for konsernets persontogvirksomhet med 119 mill. kr. Punktligheten forbedret seg også. 90 pst. av alle persontog var i rute ved ankomst på sine endestasjoner mot 87 pst. året før.

Egenkapitalen i morselskapet NSB AS, utgjorde 6 525 mill. kr per 31.12.2004, som tilsvarer en egenkapitalandel på 55,2 prosent. Tilsvarende tall for NSB-konsernet er 5 816 mill. kr (45 pst.) pr. 31.12.2004. Samferdselsdepartementet har med utgangspunkt i kapitalverdimodellen fastsatt et avkastningskrav på 7,2 pst. etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen. Faktisk egenkapitalrentabilitet i 2004 var på 1,6 pst. som er en tilbakegang på 1,1 prosentpoeng fra 2003. Det er ikke tatt ut utbytte fra NSB i 2005 (for regnskapsåret 2004).

Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2006 budsjetteres med et utbytte fra selskapet på 116 mill. kr, som tilsvarer 75 pst. av prognostisert årsresultat for 2005. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Kap. 5623 Aksjer i BaneService AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
80	Renter			1 400
	Sum kap. 5623			1 400

Post 80 Renter

Ved utskillelse av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet, ble BaneService AS etablert som eget selskap fra 01.01.2005. Selskapet ble i forbindelse med etableringen gitt et statslån på 38,3 mill. kr. Lånet er gitt på kommersielle vilkår og har en varighet på tre år. Lånet er gitt til rentevilkår på NIBOR med et tillegg av 1,5 prosentpoeng. Selskapet velger selv renteperiode for lånet, fra 1 mnd til 12 mnd. I 2006 budsjetteres det med 1,4 mill. kr i renter på lånet.

Andre saker

Konkurranseutsetting av drift og vedlikehold av jernbanenettet

Det vises til omtale av status for omstillingsarbeidet i Jernbaneverket under kap. 1350, post 22 Omstruktureringskostnader.

Formålet med konkurranseutsettingen er å få mer igjen for de ressursene som settes av til drift og vedlikehold av jernbanenettet. Erfaringene hittil viser at konkurranseutsettingen har gitt lavere priser. Enkelte delmarkeder må utvikles for å få mer konkurranse. Dette gjelder særlig markedet for mindre jernbanespesifikke vedlikeholdsoppdrag. 53 pst. av de gjennomførte konkurransene har gitt lavere priser enn forventet, 27 pst. har gitt priser i samsvar med forventingene, mens 20 pst. har gitt høyere priser enn forventet. I de fleste konkurransene har det vært levert inn to til fire tilbud, og det er observert til dels stor variasjon i pris på de innleverte tilbudene. Det har vist seg krevende å gjennomføre gode konkurranser og framforhandle gode kontrakter. Økt konkurranseutsetting krever derfor styrket kompetanse og kapasitet på kontraktssiden, i tillegg til behov for flere byggeledere for oppfølging av prosjektene.

Jernbaneverket har overfor departementet foreslått å bruke lenger tid på konkurranseutsettingen. Dette gjelder både prosjektrettet vedlikehold i fase 1 og beredskapsavhengig drift og vedlikehold i fase 2. Jernbaneverket foreslår at inntil tre strekninger i fase 2 konkurranseutsettes med utlysing i 2006 oppstart i 2007. Etaten tilrår at det i de første tre til fem årene, avhengig av bl.a. kontraktslengde, benyttes aktivitetsbaserte kontrakter for å sikre en tilfredsstillende kontroll med tilstanden på den aktuelle strekningen. Jernbaneverket tenker seg en gradvis overgang til funksjonskontrakter. I perioden 2007–2009 skal de utlyste strekningene evalueres. De øvrige kontraktene utlyses/tildeles i perioden 2010–2012, basert på evalueringene.

Samferdselsdepartementet legger opp til at konkurranseutsetting av vedlikeholdet av jernbanenettet fortsetter i samsvar med forutsetningene i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005). En sentral forutsetning for konkurranseutsettingen, er at den skal skje på en slik måte at den ikke reduserer driftsstabiliteten i togtrafikken, og at sikkerheten alltid har førsteprioritet. Det er også lagt vekt på at konkurranseutsettingen skal tilpasses den markedsmessige utviklingen og Jernbaneverkets behov for kontroll med egen kjernekompetanse.

På enkelte områder har det så langt vist seg at leverandørmarkedet for mindre jernbaneteknisk vedlikehold er lite utviklet. Virksom konkurranse er en forutsetning for at konkurranseutsetting skal gi effektiviseringsgevinster og mer jernbane for pengene. Konkurranseutsetting av jernbaneteknisk vedlikehold må skje på en måte som stimulerer til utvikling av leverandørmarkedet. Departementet er derfor opptatt av at Jernbaneverket fortsetter konkurranseutsetting av prosjektrettet vedlikehold (fase 1) og arbeider videre med å konkurranseutsette beredskapsavhengig vedlikehold for å stimulere til utviklingen av et fungerende og effektivt leverandørmarked for jernbaneteknisk vedlikehold. Utvikling av et bedre fungerende marked forutsetter en konsekvent gjennomføring av konkurranseutsettingen. Samferdselsdepartementet mener derfor det er viktig å holde et jevnt tempo i konkurranseutsettingen, med fortløpende tilbakeføring av erfaringer fra gjennomførte konkurranser og inngåtte kontrakter.

Samferdselsdepartementet vil sammen med Jernbaneverket løpende vurdere erfaringene fra konkurranseutsettingen og vil orientere Stortinget i forbindelse med de årlige budsjettframlegg.

Jernbaneverket foreslår at beredskapsavhengig vedlikehold av kontaktledningsanlegg (KL-anlegg) likestilles med behandlingen av signal- og teleanlegg, av hensyn til å sikre kritisk kompetanse og opprettholde beredskap for feil som direkte påvirker punktlighet og regularitet. Dette innebærer i tilfelle at Jernbaneverket inntil videre beholder denne kompetansen, og at beredskapsavhengige oppgaver innenfor dette området ikke konkurranseutsettes, mens prosjektrettet vedlikehold (fornyelse og noe forebyggende vedlikehold) fortsatt skal settes ut i konkurranse.

Beredskapsavhengig vedlikehold av KL-anlegg har stor betydning for å opprettholde driftsstabilitet og regularitet på jernbanenettet og omfatter et begrenset volum, anslagsvis 80–90 mill. kr pr. år. Da det er viktig at Jernbaneverket har kontroll med driftsstabiliteten og regulariteten i jernbanenettet, mener Samferdselsdepartementet at det er riktig å unnta KL-anlegg i de første strekningsvise konkurranseutsettingene. Departementet legger imidlertid til grunn at det etter hvert som Jernbaneverket vinner erfaring med strekningsvis konkurranseutsetting, skal gjøres en nærmere vurdering av hensiktsmessigheten av å inkludere også KL-anlegg i konkurransen. Det vises i denne sammenheng til at også signal- og teleanlegg skal konkurranseutsettes etter hvert som anleggene fornyes.

Konkurranseutsetting av persontransport med tog

Regjeringens mål med å ta i bruk konkurranse om drift av persontogtilbud er å få mer kollektivtransport igjen for ressursene som settes inn samt å legge til rette for bedre tilbud som vil få flere til å reise med tog. Erfaringene fra den første konkurransen om drift av togtilbudet på Gjøvikbanen gir et godt grunnlag for at målene for videre konkurranseutsetting kan nås. For konkurransen om Gjøvikbanen var det fastsatt et bredt spekter av mål og Samferdselsdepartementet forventer at alle målene nås. Avtalen som nå er inngått om Gjøvikbanen, innebærer bl.a. at de reisende sikres et betydelig bedre rutetilbud gjennom langt flere avganger og nyrenoverte tog. Til tross for kvalitetsøkningen vil det årlige statstilskuddet reduseres med om lag 10 mill. kr, sammenlignet med dagens avtale med NSB AS

Regjeringen fastholder sin strategi om å gjennomføre konkurranser om persontogtilbudet på Sørlandsbanen og Bergensbanen, som de to neste trafikkpakkene. Samferdselsdepartementet arbeider nå med å utarbeide rammebetingelsene for gjennomføring av disse konkurransene. Utlysning av konkurransene vil skje så snart rammevilkår er fastsatt og konkurransestrategier er utarbeidet. Det vil i denne sammenheng bli arbeidet spesielt med å skape forutsetninger for konkurransenøytral tilgang til viktige produksjonsfaktorer. Departementet legger til grunn at det vil ta omtrent to år fra utlysning av konkurranse til vinnende trafikkutøver kan iverksette drift av togtilbudet.

Samferdselsdepartementet har høstet viktige erfaringer i arbeidet med konkurransen om Gjøvikbanen. Dette gjelder både med hensyn til fastsettelse av mål, detaljering av krav til togtjenestene, utforming av avtaletekst og til selve prosessen med å gjennomføre konkurransen. I tillegg får Samferdselsdepartementet løpende erfaring med å følge opp den inngåtte avtalen. Samferdselsdepartementet har allerede i en tidlig oppstartsfase innhentet erfaringer og innspill fra interesserte markedsaktører og igangsatt et samarbeid med berørte fylkeskommuner og kommuner. Gjennom den etablerte dialogen med involverte parter vil departementet få et bredt tilfang av erfaringer og innspill før vilkårene for utlysning av konkurranse fastsettes. Departementet vil bruke disse erfaringene i arbeidet med Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken.

Lånefinansiering av jernbaneinvesteringer

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24/ Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, fattet Stortinget følgende romertallsvedtak:

> «Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneformål med 10 mrd. kroner i perioden 2006–2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B. Rekkefølgje kan fravikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l. Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneformål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.»

Det er utarbeidet etatsvise handlingsprogrammer basert på Stortingets vedtak, herunder har Jernbaneverket utarbeidet et handlingsprogram basert på 1 mrd. kr ekstra pr. år til investeringer.

Regjeringen mener at en låneordning for jernbaneinvesteringer ikke bør tas i bruk siden den norske stat ikke mangler midler (i motsetning til hva som kan være begrunnelsen for liknende ord-

ninger i andre land). Som argumenter mot en låneordning kan bl.a. anføres at:

- Bygging finansiert ved lån vil ha de samme realvirkninger på aktiviteten i økonomien som ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. Økt statlig aktivitet finansiert ved lån i tillegg til det ordinære statsbudsjettet, vil dermed kunne føre til uønskede negative effekter når det gjelder pris- og lønnspress i markedet.
- Stortingets ønske kan oppnås på en ryddig måte ved å prioritere ønsket satsing på jernbaneinvesteringer innenfor en samlet finanspolitisk ramme i de årlige statsbudsjetter.
- Etablering av en låneordning vil være fordyrende (renter) og kompliserende for staten sammenlignet med ordinære bevilgninger over statsbudsjettet.
- Finansiering av nye investeringsprosjekter ved lån slik Stortinget åpnet for ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015, er basert på tilbakebetaling over statsbudsjettet i senere budsjettår. Det er lite hensiktsmessig at staten skal låne til seg selv eller ta opp statslån på en enkelt sektor. En slik ordning vil videre skille seg fra den opprinnelige finansieringsplanen for utbyggingen av Gardermobanen med brukerbetaling (hvor det senere ble gjennomført en gjeldssanering) og bompengeordningene på veg, som bl.a. er basert på tilbakebetaling fra trafikantene.
- En låneordning vil binde opp Regjeringens og Stortingets handlingsrom.

Regjeringen mener på bakgrunn av administrative, kostnadsmessige og finanspolitiske hensyn at en statlig låneordning for finansiering av jernbaneinvesteringsprosjekter ikke bør etableres.

Reforhandling av avtaler mellom Jernbaneverket og BaneTele AS

Det vises til omtale av saken i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005). Med bakgrunn i overføringen av eierskapet til BaneTele AS fra Samferdselsdepartementet v/Jernbaneverket til Nærings- og handelsdepartementet den 20.12.2002, møttes partene våren/sommeren 2003 for å gå igjennom avtaleverket. Partene ble enige om at det var grunnlag for å reforhandle avtalene. I forhandlingene har BaneTele AS vært opptatt av det økonomiske omfanget av leieavtalene mellom partene samt å få på plass en mer presis definering av ulike elementer i leieavtalene. Jernbaneverket har vært opptatt av å opprettholde etatens økonomiske interesser i leieforholdet, samt å få bedre kontroll over visse deler av infrastrukturen. Forhandlingene pågikk fram til vinteren 2004, hvoretter partene oversendte saken til henholdsvis Samferdselsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet, uten å foreslå en omforent løsning.

De to departementene ba partene om å ta opp igjen forhandlingene for å komme til enighet om en løsning, evt. oppnevne en meklingsmann for å komme fram til en omforent løsning. Vinteren 2005 forelå resultatet fra meklingen i form av en forliksavtale. Viktige hensyn ved utformingen av forliksavtalen var:

1. Statens behov for å sikre jernbanens interesser ut i fra hensynet til mest mulig sikker og kostnadseffektiv togdrift.
2. Hensynet til markedsmessige vilkår i forholdet mellom Jernbaneverket og BaneTele AS.
3. Hensynet til å gi BaneTele AS et godt grunnlag for å være forretningsmessig bærekraftig, samt sikre verdiene i selskapet.
4. Jernbaneverkets inntekter på den infrastruktur som ble benyttet som tingsinnskudd i BaneTele AS.
5. De føringer som foreligger i St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000–2001).

Forliksavtalen innebærer at Jernbaneverket får 31,6 mill. kr mindre i årlige leieinntekter fra BaneTele AS enn tidligere lagt til grunn. Motposten for Jernbaneverket er bl.a. at det har fått tilbakeført rettigheter til visse deler av infrastrukturen, særlig transmisjonsutstyr og aksessnettet, som har begrenset kommersiell verdi for BaneTele AS, men som er viktige for Jernbaneverkets drift.

Forliksavtalen, med tilhørende revisjon av underliggende avtaleverk som er undertegnet av partene, er i samsvar med de føringene som ligger i St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000–2001).

Avkastningskrav og utbyttepolitikk for BaneService AS

Samferdselsdepartementet legger vekt på at BaneService AS underlegges et avkastningskrav som reflekterer selskapets kapitalstruktur og relative risiko, dvs. at avkastningskravet baseres på den såkalte kapitalverdimodellen. På bakgrunn av styrets strategiarbeid og forretningsplan, herunder analyser av framtidige kontantstrømmer, er det sannsynliggjort at selskapet vil kunne forsvare et avkastningskrav på egenkapitalen etter skatt på mellom 11,0 pst. og 16,4 pst.. Beregningene er beheftet med usikkerhet, bl.a. på grunn av at det ikke finnes sammenlignbare selskaper med målbar forretningsrisiko, og på grunn av at selskapets primære marked (Jernbaneverket) ikke fullt ut er åpnet for konkurranse.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at selskapet på sikt vil komme i utbytteposisjon og vil være i stand til å betale utbytte til eier. Departementet legger opp til at utbyttepolitikken for selskapet følger samme mønster som for mange andre statlige heleide aksjeselskaper, hvor utbyttet beregnes med utgangspunkt i statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital, begrenset oppad til 75 pst. av selskapets resultat etter skatt. Selskapets forretningsplan tilsier at virksomheten vil kunne drive med overskudd fra 2010.

Internasjonale saker, EU/EØS-saker

Jernbanepakke 3

EU-kommisjonen la våren 2004 frem forslag til nye/endrede rettsakter på jernbaneområdet, jernbanepakke 3. Det foreslås bl.a. liberalisering av internasjonal jernbanetransport, inkludert kabotasje. Det vil imidlertid gis anledning til å begrense tilgangen til nettet på strekninger som inngår i offentlig kjøp av persontransporttjenester under forutsetning av at slike kjøp er i overensstemmelse med gjeldende EU-regelverk om offentlig kjøp av persontransporttjenester. Videre er det foreslått å innføre sertifikat for lokførere og annet ombordpersonale med sikkerhetsansvar på fellesskapets jernbanenett, som et ledd i ønsket om å fjerne hindringer for grenseoverskridende trafikk og øke sikkerheten. To forslag til forordninger har bl.a. som formål å styrke passasjerenes rettigheter ved internasjonal jernbanestransport og innføre kompensasjonsordninger ved kontraktsbrudd i godstransport. Disse forslagene er EØS-relevante.

Europeisk organ for jernbanesikkerhet og samtrafikk (European Railway Agency – ERA)

Forordning (EF) nr. 881/2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA) ble tatt inn i EØS-avtalen i juni 2005 med forbehold om Stortingets samtykke. En egen stortingsproposisjon om innlemmelse av forordningen vil bli lagt frem i løpet av høsten 2005. Formålet med opprettelsen av ERA er å sikre at Europakommisjonen og medlemslandene har tilgjengelig nødvendig ekspertise og støtte på det jernbanefaglige området, slik at målene om sikkerhet og økt samtrafikkevne mellom jernbanesystemene kan oppnås gjennom et harmonisert regelverk i Europa. ERA er ikke tildelt myndighetsoppgaver. Kostnadsrammene for ERA vil anslagsvis være i størrelsesorden 13,6 mill. euro per år. Norges bidrag til ERA vil utgjøre om lag 273 000 euro, eller om lag 2,3 mill, kr årlig.

Prioriteringsrekkefølge mellom prosjektene Haug-Onsøy og Sandbukta-Moss-Såstad (Mossetunnelen) på Østfoldbanen

I forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, ble Samferdselsdepartementet bedt om en vurdering av prioritetsrekkefølge og framdrift av prosjektene Haug-Onsøy og Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket foretatt en gjennomgang av prosjektene, der nye kostnadsberegninger og virkningsberegninger, sammen med andre kvantitative og kvalitative vurderinger, er lagt til grunn for sammenligningen.

Det er utarbeidet en tilleggsutredning/kostnadsoppdatering av dobbeltsporet på delstrekningen Sandbukta-Moss st.. Tilsvarende er det utført en kostnadsoppdatering av dobbeltsporet Haug-Onsøy. For begge parsellene er det gjennomført nye kostnadsberegninger. For strekningen Moss-Såstad er det i denne omgang ikke gjennomført nye beregninger.

Følgende kriterier er sentrale ved en rangering av dobbeltsporparsellene; kapasitet, sikkerhet, miljø, gods, kostnader og samfunnsøkonomiske virkninger. I tillegg er Jernbaneverkets hovedmål for bedret konkurransekraft og samfunnsnytte lagt til grunn. Følgende kriterier er sentrale:

- utvikle fjernstrekninger ut fra godstrafikkens behov
- forbedre standard og miljø på stasjoner og knutepunkt
- tilrettelegge for økt frekvens og framføringshastighet på lokaltrafikk og mellomdistanse,
- utnytte jernbanenettet maksimalt
- utnytte og tilpasse egen kapasitet på en effektiv måte

Under sikkerhet er hovedmålet å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået, og at alle endringer gir positiv utvikling. Sikring/sanering av planoverganger er viktig for å oppnå dette.

Sandbukta – Moss

Østfoldbanen går som enkeltspor fra Sandbukta, gjennom industri- og flere boligområder, fram til Moss st. Vending/splitting og parkering av lokaltog/godstog skjer ved stasjonen, noe som både beslaglegger areal og gir en trafikkmessig komplisert situasjon. I tillegg mangler det et forbikjørings-/hensettingsspor for å få optimale driftsmessige forhold. Det er heller ikke optimale forhold for parkering av bil.

Det planlagte dobbeltsporet tar av fra dobbeltsporet i Sandbukta og går i en om lag 400 meter lang dagsone og videre inn i 1780 meter lang fjelltunnel inn mot nye Moss st. Før stasjonen grener sporene ut i en om lag 430 meter lang betongkulvert. Nytt stasjonsbygg legges på kulverttaket og parkeringsanlegg bygges i tilknytning til stasjonen. Det er planlagt fire spor på stasjonen. Det fjernes to planoverganger med bommer på strekningen.

Det er vurdert en bearbeidet løsning som kan gi kostnadsbesparelser for Moss st. I denne løsningen er effektiv plattformlengde redusert fra 400 meter til 325 meter for regiontog. Oppstillingsspor er fordelt på fire spor med plass til ni enkle togsett tilpasset det som er fysisk mulig innenfor den forutsatte stasjonsplasseringen. Det er tilrettelagt for sportilknytning til Moss Havn slik som i dag. I 2004 var det om lag 1 500 000 reisende over strekningen Sandbukta-Moss.

Resultatene fra kostnadsrevisjonen viser at forventet kostnad for dobbeltsporstrekningen Sandbukta-Moss er beregnet til 1 620 mill. kr ekskl. mva. Dersom man inkluderer nytt sikringsanlegg ved Sandbukta (for å legge til rette for innkjøring av godstog til Peterson AS) øker kostnadsoverslaget til 1720 mill. kr. Den bearbeidede løsningen for Moss st. vil innebære en besparelse på vel 300 mill. kroner.

Haug – Onsøy

Jernbanen mellom Haug og Onsøy er enkeltsporet. Parsellen starter ved Haug (enden av dobbeltsporet Såstad – Haug). Banen ligger i en lang rett linje fra Haug mot nedkjøring til Råde st. Stasjonen ligger i kurve og har en kort og smal mellomplattform til spor 2. Stasjonen har et ubetjent venterom åpent på dagtid, men er uten andre servicefunksjoner og parkeringskapasiteten er for liten. Dagens bane går gjennom spredt bebyggelse og har en kurvatur som gir store begrensninger i hastigheten.

Prosjektet Haug-Onsøy er en utbyggingsetappe på den planlagte dobbeltsporstrekningen Haug-Seut. Dobbeltsporparsellen Haug-Onsøy er om lag 10,5 km og vil ha en linjeføring for en hastighet på 200 km/t. Prosjektet er en forlengelse av eksisterende dobbeltsporparsell Såstad-Haug på om lag 6 km og vil gi en sammenhengende dobbeltsporstrekning på 16,5 km mellom Moss og Fredrikstad. 13 planoverganger fjernes som følge av prosjektet. Det må etableres en ny Råde st. sørvest for dagens stasjon. I 2004 var det om lag 1 000 000 reisende over strekningen. Forventet kostnad for dobbeltsporet Haug-Onsøy er beregnet til 1 130 mill. kr.

Sammenligning av prosjektene

Jernbaneverkets gjennomgang av de to prosjektene viser at Haug-Onsøy gir størst bidrag til å øke kapasiteten på Østfoldbanen, sør for Ski. Begge prosjektene vil føre til en klar forbedring av sikkerheten. Sandbukta-Moss kommer gunstigst ut i forhold til miljø og byutvikling.

Peterson AS har i dag begrensede areal- og logistikkmuligheter for å håndtere godset på bane. Dette gjelder spesielt ferdigvarer som må fraktes med bil til Alnabru, før det kan fraktes sørover med tog til Sverige. Ved utbygging av Sandbukta – Moss kan bedriften overføre 140 000 tonn papir med direkte tog fra Moss til Sverige. Dette betinger et nytt sikringsanlegg ved Sandbukta til Peterson AS (kostnad ca. 100 mill. kr). Prosjektet Sandbukta-Moss gir således ingen økt godsmengde på Østfoldbanen, da dette godset allerede går fra Alnabru til Sverige i dag. Ved å kjøre dette direkte fra Sandbukta til Sverige avlastes imidlertid både veg- og banenettet nord for Moss. Strekningen Haug-Onsøy gir muligheter for å overføre mer gods fra veg til bane på grunn av bedre kapasitet og bedre kryssingsmuligheter på strekningen Moss-Fredrikstad.

Jernbaneverkets beregninger viser at ingen av prosjektene isolert sett er samfunnsøkonomisk lønnsomme (nettonåverdi per budsjettkrone er henholdsvis -0,67 (Mossetunnelen) og -0,61 (Haug – Onsøy), men prosjektene vil som en del av en større utbyggingsstrategi gi bedre nytte. Dette gjelder bl.a. utbygging av nytt dobbeltspor fra Ski mot Oslo og nye kryssingsspor. De samfunnsøkonomiske beregningene tar ikke opp alle forhold, som større fleksibilitet ved ruteplanlegging, kryssingstap ved avvik og f.eks. at godstog kan kjøre i rushtiden. Slike forhold vil i følge Jernbaneverket slå mest fordelaktig ut for strekningen Haug-Onsøy.

Samferdselsdepartementets vurdering

Parsellen Haug-Onsøy vil bidra mest til økt kapasitet, mer robust togavvikling, redusert reisetid, og har en noe høyere samfunnsøkonomisk nytte. Parsellen Sandbukta-Moss har størst miljøeffekt, og størst betydning for by- og næringsutvikling. Begge prosjektene vil gi klare positive bidrag til godsdriften.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering viser de nye beregningene at det ikke er så stor forskjell mellom de to prosjektene hva angår samfunnsøkonomiske kostnader og nytte. Prosjektene kommer også om lag likt ut når det gjelder positive virkninger for sikkerhet og gods. Begge prosjek-

tene er viktige med sikte på langsiktig utvikling av Østfoldbanen. Østfold fylkeskommune har i forbindelse med høringen av Jernbaneverkets handlingsprogram gjort det klart at Østfold ønsker at Mossetunnelen i tid skal prioriteres foran parsellen Haug-Onsøy. Fylkeskommunens prioritering vil bli tillagt vekt i den videre behandlingen av disse prosjektene.

Siden en betydelig del av nytten ved Mossetunnelen vil være knyttet til by- og næringsutvikling ved Moss, var det opprinnelig Samferdselsdepartementets intensjon at lokale myndigheter og eventuelt næringslivet skulle bidra til finansiering av utbyggingen, jf. bl.a. St.prp. nr. 26 (1999–2000) Om Østfoldpakka – utbygging av veg, jernbane m.v., samt Innst. S. nr. 253 (1996–1997) Norsk jernbaneplan 1998–2007, hvor det går fram at Stortinget forutsatte at lokale myndigheter og lokalt næringsliv skulle bidra til finansieringen. De forslag som til nå har vært fremmet fra lokalt hold om lokal finansiering, har etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke vært i en størrelsesorden som tilsier framprioritering av dette prosjektet på bekostning av andre høyt prioriterte jernbaneprosjekter.

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede potensialet for bygging av høyhastighetsbaner i Norge. I denne utredningen vil bl.a. Østfoldbanen bli vurdert spesielt. Resultatet av utredningen vil ventelig foreligge i departementet høsten 2006. Samferdselsdepartementet legger på denne bakgrunn opp til å komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av prosjektene, inkl. utbyggingsrekkefølge, etter at resultatene av høyhastighetsutredningen foreligger, og i god tid før prosjektene er aktuelle for anleggsstart. Dette vil senest skje i forbindelse med framleggelsen av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019.

Avvikling av Jernbanens Sykekasse

Jernbanepersonalets Sykekasse ble etablert på grunnlag av Stortingets behandling av St.prp. nr. 151 (1970–1971). NSB-konsernet, Jernbaneverket, personalorganisasjonene og Jernbanepensjonistenes Forbund er blitt enige om en avtale om avvikling av Jernbanens sykekasse. Som erstatning skal det opprettes et fond, Jernbanepersonalets Helsefond, som organiseres som en stiftelse som en overgangsordning i 15 år. Jernbaneverket betaler i dag en årlig arbeidsgiverandel til sykekassen på 8,5 mill. kr. Det legges opp til at Jernbanepersonalets Helsefond skal finansieres opp med 15 mill. kr fra nåværende Jernbanens Sykekasses stønadsfond, 16 mill. kr fra Jernbanens Hjelpekassefond, 41,25 mill. kr fra NSB AS og 24,75 mill. kr fra Jernbaneverket. Jernbaneverkets andel av innskuddskapitalen utgjør i underkant av tre års innbetaling til Jernbanepersonalets sykekasse.

Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til avviklingen av Jernbanens Sykekasse. Departementet har lagt spesielt vekt på at det er oppnådd enighet mellom partene; NSB-konsernet, Jernbaneverket, personalorganisasjonene og Jernbanepensjonistenes Forbund. Jernbaneverkets andel av innskuddet til nytt Jernbanepersonalets Helsefond, 24,75 mill. kr, vil bli utbetalt i 2006.

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Fra og med budsjettåret 2006 går Samferdselsdepartementet inn for å avvikle kap. 1360 Samferdselsberedskap. Bakgrunnen er Samferdselsdepartementets mål om at samfunnssikkerhet og beredskap skal behandles som en integrert del av departementets og underliggende etaters og virksomheters sikkerhetsarbeid. Bevilgningene over kap. 1360 har heller ikke i tidligere år uttrykt det reelle omfanget av Samferdselsdepartementets årlige innsats innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap. Mange tiltak innenfor dette området er også i tidligere år finansiert via andre budsjettkapitler og poster. Det er dessuten gråsoner knyttet til hva som defineres som tiltak innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap, og mer tradisjonelle sikkerhetstiltak, jf. f.eks. områder som rassikring og tunnelsikring.

Bevilgningene knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap er fra og med forslaget til statsbudsjett for 2006 i størst mulig grad integrert i underliggende etaters ordinære budsjettrammer. Den største andelen av midlene fra det tidligere kap. 1360 er fordelt til Statens vegvesen, Jernbaneverket samt Post- og teletilsynet. Departementet vil følge opp etatenes innsats på området samfunnssikkerhet og beredskap gjennom de ordinære styringskanalene.

Noe av midlene som tidligere år er bevilget over kap. 1360, har gått til formål som ikke naturlig tilligger Samferdselsdepartementets underliggende etater. Det er derfor direkte under Samferdselsdepartementet opprettet en ny post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap, som heretter bl.a. skal dekke utgifter til øvelser, planverksarbeid mv. i Avinor AS og Posten Norge AS, havneberedskapsøvelser, en ny ordning for reservedelslagring, samt midler til fylkeskommunenes aktiviteter i den nye transportberedskapsstrukturen. Departementets egen ressursinnsats på området samfunnssikkerhet og beredskap vil heretter bli finansiert gjennom Samferdselsdepartementets ordinære driftsbudsjett og utredningsmidler mv.

En omtale av Samferdselsdepartementets overordnede mål og prioriteringer innen samfunnssikkerhets- og beredskapsområdet er å finne i proposisjonens del I, pkt. 3.

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 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
1370	Posttjenester	316 000	326 000		-100,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	183 217	218 700	228 400	4,4
	Sum kategori 22.10	499 217	544 700	228 400	-58,1

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006	Pst. endr. 05/06
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	172 957	170 400	173 600	1,9
5618	Aksjer i Posten Norge AS	241 000	466 400	216 000	-53,7
	Sum kategori 22.10	413 957	636 800	389 600	-38,8

Det er et mål for Regjeringen å legge til rette for tilbud om 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 fra Posten Norge AS. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedene. Tilsynsoppgavene omfatter kontroll med kvaliteten på tjenestene, samt sikring av konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon med sterk markedsstilling.

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med 228,4 mill. kr, en reduksjon på 58,1 pst. fra saldert budsjett 2005. Nedgangen skyldes at Posten Norge AS' anslåtte enerettsoverskudd for 2006 vil dekke kostnadene ved de bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenestene basert på de samme elementene som har inngått i ordningen med statlig kjøp av posttjenester de siste årene, og at det derfor ikke er behov for å bevilge midler til statlig kjøp av posttjenester.

Det er foreslått et utbytte fra Posten Norge AS på 216 mill. kr.

For Post- og teletilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 228,4 mill. kr, en økning på 4,4 pst. målt mot saldert budsjett 2005. Økningen skyldes i hovedsak post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, som er en ny under Post- og teletilsynet, men der midlene tidligere ble bevilget over kap. 1360 Samferdselsberedskap. Sett bort fra post 70 og nyordningen med nettobudsjettering av merverdiavgift, er budsjettforslaget om lag uendret fra saldert budsjett for 2005.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et hovedmål for Regjeringen å sikre husstander og bedrifter over hele landet tilgang til

grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser. Å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene er et sentralt virkemiddel for å oppnå målsettingene.

Post- og teletilsynet skal som tilsynsorgan bidra til å påse at overordnede mål nås både innen post- og telesektoren. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre tilsyn med markedene og kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- forestå radiofrekvens- og nummerforvaltning
- forestå klagebehandling og mekling
- forestå markedskontroll av radio- og teleutstyr
- ha ansvar for telesikkerhet og -beredskap
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på post- og teleområdene

Posten Norge AS er fortsatt den dominerende aktøren på postområdet. I mindre markedssegmenter som f.eks. registrerte sendinger til/fra utlandet, er internasjonale postoperatører dominerende.

Når det gjelder konkurransesituasjonen på området for elektronisk kommunikasjon, arbeides det i Post- og teletilsynet med markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder, herunder med å identifisere ev. konkurransesvikt og vurdere nødvendig virkemiddelbruk for å utvikle konkurranse i de ulike markedene som er vurdert. Arbeidet innebærer en omlegging av tilsynets tidligere arbeid med markedstilsyn i tråd med bestemmelser i ekomloven, som trådte i kraft 25.07.2003. Tilsynet har gjennom 2005 løpende hatt varsel om vedtak på nasjonal høring, deretter gjennomføres det formelle konsultasjoner med EFTAs overvåkingsorgan (ESA), før endelige nasjonale vedtak fattes f.o.m. høsten 2005.

Rapportering

Målinger viste at om lag 87 pst. av den prioriterte posten (A-post) i 2004 forelå hos adressaten dagen etter innlevering. For 2. kvartal 2005 er tilsvarende tall 88,4 pst. Konsesjonens krav er 85 pst. I Post- og teletilsynets rapport til Samferdselsdepartementet, som bl.a. er basert på Postens Norge AS' årsrapport til tilsynet, fremgår det bl.a. at Posten tilbyr de leveringspliktige tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen og at servicenivået fra 2003 i hovedsak ble videreført i 2004. I rapporten fra Post- og teletilsynet pekes det på at de viktigste endringene fra 2003 er:

- tilgjengeligheten til ekspedisjonssteder er økt gjennom økning i antall Post i butikk
- åpningstidene for Post i butikk er blitt forbedret (flere butikker enn før åpne mer enn 8 timer pr. dag)
- utleveringsfrekvensen er blitt litt redusert, men er fortsatt svært bra
- mindre tilbakegang for fremsendingstid for prioritert brevpost innenlands
- mindre fremgang for fremsendingstid for uprioritert brevpost og lettgods innenlands
- kundetilfredsheten er vesentlig forbedret, spesielt for Post i butikk og postkontorer
- ventetiden ved postkontorene har gått ned
- antall husstander som får posten utlevert i henhold til retningslinjene for «særlige tilfeller» har gått ned
- antall husstander som betjenes av landpostbud har gått opp
- økning i antall registrerte klager, reklamasjoner og erstatningsutbetalinger.

Post- og teletilsynet vurderer utviklingen i hovedsak som positiv, og anser konsesjonsvilkårene som oppfylt.

Staten kjøper posttjenester av Posten Norge AS for å sikre tilfredsstillende posttjenester også i de deler av landet der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å opprettholde tjenestene eller tilby tjenestene til ønsket servicenivå. Statens kjøp av leveringspliktige posttjenester utgjorde om lag 2,5 pst. av Postens driftsinntekter i 2004.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering gir opplysningene fra Posten og Post- og teletilsynet en god indikasjon på at servicegraden for posttjenester som staten betaler Posten for å utføre i områder det er bedriftsøkonomisk ulønnsomt å tilby tjenestene, er i samsvar med kravene i konsesjonen. Formålet med statlig kjøp av posttjenester synes således å være oppnådd.

I Norge er det tildelt konsesjoner for etablering og drift av tre ulike systemer for offentlig mobilkommunikasjon: GSM-900/1800, UMTS og CDMA-450

Det analoge NMT 450-nettet ble lagt ned ved utløpet av konsesjonsperioden 31.12.2004. For å sikre kontinuitet i bruken av systemets frekvenser og mulighet til gjenbruk av etablert infrastruktur for ny innehaver, ble tillatelse til bruk av frekvensene i dette båndet fordelt ved auksjon i juni 2004. Ny konsesjonær ble Nordisk Mobiltelefoni AS, som mot et vederlag på 1,1 mill. kr fikk rett til å bruke de aktuelle frekvensene for en periode på 15 år fra 01.01.2005. Det er stilt vilkår om betaling av årlig frekvensavgift med 4,5 mill. kr, og om bygging av nytt mobilnett innen september 2005 med dekning tilsvarende dekningsforskjellen mellom det tidligere NMT 450-nettet og GSM-nettene i

områder som har dårlig eller manglende GSM-dekning. Nordisk Mobiltelefoni AS vil benytte CDMA-teknologi i sitt nett som gir overføringskapasiteter nær 3G-nivå.

Mobilsystemet GSM 900/1800 omtales gjerne som andregenerasjons mobilsystem. Konsesjon til å etablere og drive GSM-nett i Norge er tildelt Telenor, NetCom, Teletopia og Møller Logistikk. De tre førstnevnte konsesjonærene har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett.

Våren 2004 gjennomførte Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet en høring om fremtidig bruk av nærmere identifiserte frekvenser i 900 MHz-båndet. Frekvensene benyttes i dag til drift av eksisterende GSM-nett. Telenor og NetCom har tillatelse til å bruke frekvensene i dag, men tillatelsene løper ut 01.11.2005. Begge operatørene har anmodet departementet om å få forlenget retten til å bruke frekvensene. Etter en åpen høringsprosess hvor ingen andre aktører meldte interesse, vil frekvensressursene bli tildelt Telenor og NetCom for en periode på 12 år, mot innbetaling av et engangsbeløp på 100 mill. kr fra hver. I tillegg må Telenor og NetCom betale en årlig frekvensavgift på 9,6 mill. kr f.o.m. 2006.

UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) omtales som tredje generasjons mobilkommunikasjonssystem. Det er stilt vilkår i konsesjonene om betaling av 20 mill. kr i årlig frekvensavgift. Innehavere av konsesjon for UMTS i Norge i dag er selskapene Telenor, NetCom og Hi3G Access Norway. Telenor og NetCom lanserte UMTS i henholdsvis 2004 og 2005. Samferdselsdepartementet ila NetCom tvangsmulkt i januar-mars 2005 fordi selskapets nettutbygging ikke godt nok fylte konsesjonskravene.

I november 2004 ble det avholdt en auksjon over ledige frekvenser i 3,5 GHz-båndet. Auksjonen endte med at totalt åtte forskjellige selskaper fikk frekvensressurser i hele eller deler av landet. Auksjonssummen ble om lag 50 mill. kr. Frekvensene i 3,5 GHz båndet egner seg spesielt godt for utbygging av for eksempel trådløs ADSL (bredbånd) i de deler av landet der dette ikke kan tilbys via det vanlige telenettet. I mai 2005 ble det avholdt auksjon over ledige frekvenser i 11 GHz-båndet som ga en auksjonssum på 10 mill. kr.

Post- og teletilsynet lanserte våren 2005 nettstedet Nettvett.no. Målet med nettstedet er å øke brukernes bevissthet om internettsikkerhet. Nettvett.no er et informasjonssted rettet mot private brukere og små og mellomstore bedrifter. På nettstedet kan man blant annet finne informasjon, råd og veiledning om surfing på nettet, e-postbruk, spam, virus, e-handel, chatting og beskyttelse mot tap, ødeleggelse og angrep utenfra. Nettvett.no er laget av Post- og teletilsynet i samarbeid med andre myndigheter, IKT-bransjen og representanter fra brukerne.

Arbeidet med telesikkerhet har som mål å sikre samfunnsviktige institusjoner (Totalforsvaret) tilgang til sikre og robuste telekommunikasjonsløsninger. Utgangspunktet for arbeidet er St.meld. nr. 47 (2000–2001) Om telesikkerhet og –beredskap. Post- og teletilsynet startet i 2004 kartlegging av hva som er mest kritisk i fysisk og logisk infrastruktur. Dette arbeidet har vært et hovedsatsingsområde i 2005. Samferdselsdepartementet har i 2005 lagt ned Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Bakgrunnen er at rådets oppgaver ivaretas av Post- og teletilsynet og gjennom tilsynets kontakt med andre fora.

I januar 2005 ble Post- og teletilsynets nye nettportal www.bredbandsporten.no lansert. Portalen er laget med tanke på å hjelpe både forbrukere, utbyggere og det offentlige, særlig på kommunenivå, til å orientere seg i det store tilbudet av bredbåndstjenester som tilbys. Omtrent halvparten av kommunene har vært innom portalen, og fra medias og forbrukernes side har det særlig vært oppmerksomhet rundt sikkerhet i trådløse nett.

Antall tilbydere av bredbåndstelefoni øker raskt, og det er vanskelig for brukerne å orientere seg i tilgjengelige tilbud og sammenligne med tradisjonelle løsninger for offentlig telefontjeneste. Post- og teletilsynet har derfor gjennomført en kartlegging og sammenligning av kommersielle tilbud om bredbåndstelefoni i markedet. Kvalitet, pris og egenskaper ved bredbåndstelefoni vil kunne variere mye, avhengig av hvilken løsning tilbyderne bruker. Undersøkelsene vil bli brukt dels til å utvide informasjonen rettet mot forbrukerne, jf. www.bredbandsporten.no, og dels til å følge opp tilbyderne i forhold til reguleringen som gjelder for disse. Tilsvarende undersøkelser vil bli gjennomført etter hvert som markedet utvikler seg videre.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS' leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lettgods inntil 20 kg, samt grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost med vekt inntil 100 gram og med pris inntil tre ganger grunntaksten for et brev i første vektklasse (kr 18). Fra 01.01.2006 vil eneretten, i tråd med tidligere

vedtatt endring i postloven, omfatte adressert brevpost med vekt inntil 50 gram og to og en halv ganger grunntaksten.

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 postforskriften skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en orientering til Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2006.

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 34, jf. Innst. S. nr. 132 (2004–2005) Om å avvikle eineretten til Posten Norge AS, ble det vedtatt at Postens avgrensede enerett til å formidle postsendinger skulle avvikles fra 01.01.2007. Samferdselsdepartementet vil arbeide med et forslag til ny postlov som grunnlag for regulering av et postmarked uten eneretter.

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede tjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Det vil bli en prioritert oppgave for tilsynet i 2006 å følge opp gjennomførte markedsanalyser og med grunnlag i disse fatte vedtak om virkemiddelbruk som er egnet til å fremme konkurransen.

Post- og teletilsynet har som mål å gjennomføre en frivillig innføring av geografisk nummerportabilitet i løpet av 2006. Geografisk portabilitet betyr at sluttbruker gis mulighet til å beholde sitt fastnett-telefonnummer ved flytting (endring av geografisk tilknytningspunkt). Arbeid med å utarbeide teknisk løsning for innføring av geografisk portabilitet er påbegynt i den nasjonale arbeidsgruppen for nummerspørsmål.

Post- og teletilsynet vil i 2006 fortsette kartleggingsarbeidet av hva som er mest kritisk i fysisk og logisk infrastruktur. Innhenting av informasjon fra tilbyderne om nettets faktiske struktur og andre innretninger inngår som en viktig del av arbeidet. Kartleggingsarbeidet vil skape et grunnlag for å definere konkrete sikkerhetskrav til ulike deler av nett og iverksettelse av tiltak for økt sikkerhet og beredskap sett i lys av dagens markedssituasjon, trusselbilde og teknologisk utvikling. Post- og teletilsynet vil videreføre arbeidet med å få på plass en teknisk løsning for prioritet i mobilnettene.

Sentrale utfordringer ligger i å bidra til at mangfoldet av tilbydere av nett og tjenester blir utnyttet positivt for økt sikkerhet og beredskap.

Post- og teletilsynet vil videreutvikle Nettvett.no med mer informasjon om internettsikkerhet og nye tjenester i perioden 2005–2006. Tilsynet ser fremover behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre Internettets sikkerhet og stabilitet, herunder også sikringen av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser.

Den internasjonale teleunion (ITU) er av stor betydning for internasjonal teleutvikling bl.a. innenfor standardisering. Norge er medlem av ITU's råd. Medlemskapet ivaretas av Post- og teletilsynet. Det er fra norsk side gitt økt prioritet til innsatsen i ITU, spesielt på bistandssektoren og da i samarbeid med andre norske myndigheter. Også i 2005 vil Post- og teletilsynet bidra til arrangementer for ungdommer i ITU.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
70	Kjøp av posttjenester	316 000	326 000	
	Sum kap. 1370	316 000	326 000	

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det er ikke ført opp midler til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 2006. På bakgrunn av at Posten Norge AS' beregnede merkostnader ved ulønnsomme posttjenester på 309 mill. kr kan dekkes ved et anslått enerettsoverskudd på 310 mill. kroner, vil det ikke være behov for særskilt bevilgning over statsbudsjettet for 2006 til statlig kjøp av posttjenester. Dette er basert på at statlig kjøp av posttjenester i 2006 tar utgangspunkt i de samme elementene som har inngått i ordningen de siste årene. I de senere år har det ikke vært regnet med noe enerettsoverskudd ved budsjetteringen.

Posten har imidlertid også vist til at det er forhandlet fram en ny avtale med DnB NOR som skal gjelde fra 01.01.2006, basert på at den lovpålagte plikten til å tilby grunnleggende banktjenester i hele Postens ekspedisjonsnett fortsatt skal gjelde. Den nye avtalen innebærer at det ventes et underskudd på om lag 250 mill. kr i 2006 for samfunnspålagte banktjenester i Postens ekspedisjonsnett.

Etter at det ble innført en ny beregningsmodell fra 2002, har grunnleggende banktjenester ikke vært en del av ordningen med statlig kjøp. Etterspørselen etter banktjenester i Postens ekspedisjonsnett har blitt sterkt redusert i de senere årene, bl.a. som følge av overgang til alternative tjenester som brevgiro, nettbank, og kontantuttak i butikk. Samferdselsdepartementet har derfor satt i gang en ekstern utredning for å vurdere framtidig behov for banktjenester i Postens ekspedisjonsnett. Når resultatet av utredningen foreligger og er vurdert av departementet, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til spørsmålet om evt. inndekning av merkostnader for Posten ved å tilby grunnleggende banktjenester i ekspedisjonsnettet.

Departementet legger til grunn om lag følgende fordeling av merkostnadene ved de leveringspliktige, men bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenestene:

(i 1000 kr)

	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	89 000	82 000
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	148 000	192 000
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	25 000	22 000
Rekommandert/verdisendinger ved alle poststeder	23 000	0
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	7 000	2 000
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	34 000	11 000
Sum	326 000	309 000
Enerettsoverskudd	0	310 000
Behov for statlig kjøp	326 000	0

Som det fremgår av oversikten foran, gjelder fortsatt store deler av kjøpsordningen merkostnader som Posten har i områder hvor det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å utdele post mer enn henholdsvis fem og to dager i uken. For øvrig er merkostnadene knyttet til opprettholdelse av dagens landposttjeneste og distribusjon av posttjenester på Svalbard. Kjøpsordningen omfatter også betaling for å tilby gratis fremsending av blindeskriftsendinger.

Merkostnader for tjenesten rekommandert/verdisendinger ved alle postkontor er ikke tatt med i beregningen for 2006. Posten legger om på disse tjenestene innenfor rammen av kravene i konsesjonen, og legger til grunn at lønnsomheten vil bli tilstrekkelig bedret til at grunnlaget for statlig kjøp vil falle bort.

Det er videre en stor nedgang i merkostnader til gratis blindeskriftsendinger. Dette skyldes en gradvis overgang fra kassettbøker til CD-plater, som gir betydelig lettere og dermed billigere sendinger.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005[1]	Forslag 2006
80	Utbytte	241 000	466 400	216 000
	Sum kap. 5618	241 000	466 400	216 000

[1] Det ble vedtatt et utbytte på 516,4 mill. kr ved Revidert nasjonalbudsjett 2005, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 240 (2004–2005).

Post 80 Utbytte

I henhold til gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS skal det utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt, under forutsetning av at aksjelovens kriterier for utbetaling av utbytte for øvrig er oppfylt. Det er budsjettert med 216 mill. kr i utbytte. Endelig utbytte vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

Posten arbeider med å innføre en tjenestepensjonsordning utenfor Statens Pensjonskasse. Dette vil kunne medføre behov for regnskapsmessige engangsoperasjoner i selskapets balanse, som vil påvirke selskapets frie egenkapital og derved grunnlaget for å utbetale utbytte i 2006. Posten er også i ferd med å implementere ny regnskapsstandard i selskapsregnskapet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til ev. virkninger på utbyttet når saken er nærmere avklart.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Driftsutgifter	153 204	154 400	149 500
22	Flyttekostnader, *kan overføres*	15 503	38 300	33 600
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*	14 509	26 000	23 600
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap			21 700
	Sum kap. 1380	183 217	218 700	228 400

Post 01 Driftsutgifter

I denne posten inngår Post- og teletilsynets kostnader knyttet til lønn og øvrige driftsutgifter, samt midler til tilsynets internasjonale engasjementer, bl.a. i den internasjonale teleunion (ITU), konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. Utover dette er det avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av noen instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter. Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand i løpet av 2006. Flyttekostnadene er budsjettert på egen post.

Det foreslås bevilget 149,5 mill. kr til ordinære driftsutgifter, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2005 (justert for omlegging til nettobudsjettering av merverdiavgift). Lønn og lønnsrelaterte kostnader ekskl. flytterelaterte personalkostnader vil utgjøre omlag 83 mill. kr av driftsutgiftene. Personalressursene i tilsynet per juli 2005 tilsvarer 180 årsverk.

Post 22 Flyttekostnader

Stortinget har vedtatt at flere statlige tilsyn skal flyttes ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand. Flyttevedtaket medfører et omfattende arbeid for å opprettholde driften i flytteperioden, samtidig som flyttingen planlegges og gjennomføres. Det foreslås bevilget 33,6 mill. kr til flyttekostnader i 2006, som skal benyttes til

rekruttering, økt bemanning, administrative kostnader, konsulentbistand og byggteknisk bistand i forbindelse med nye lokaler, samt til incentivordninger for å beholde kompetanse og sluttpakkeordninger. Det vises for øvrig til en samlet omtale av flyttingen av Post- og teletilsynet og Luftfartstilsynet i pkt. 3.4 i del I i proposisjonen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 23,6 mill. kr til større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, som omfatter midler til utbedring av instrumentparken og nødvendige nye innkjøp av it-utstyr, instrumenter, demontering av master og antenner, ny tjenestebil, installasjoner i biler og måletjenester innenfor radio- og telekommunikasjon.

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2005 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2006, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 21,7 mill. kr på denne posten som er ny under Post- og teletilsynet i statsbudsjettet 2006, men der midlene i foregående år er bevilget over kap. 1360 Samferdselsberedskap, som nå foreslås avviklet. Bevilgningen representerer en videreføring av bevilgningen på kap. 1360, post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret. Midlene forutsettes brukt til tilskudd til tilbydere av elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester til dekning av merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak som fysisk og logisk sikring av drifts- og støttesystemer, fjellanlegg og beredskapslagre. Bevilgningen inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2004	Saldert budsjett 2005	Forslag 2006
01	Diverse avgifter og gebyrer	167 434	170 400	173 600
03	Diverse inntekter	1 282		
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	160		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 904		
18	Refusjon av sykepenger	1 677		
51	Fra reguleringsfondet	500		
	Sum kap. 4380	172 957	170 400	173 600

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Det er budsjettert med 173,6 mill. kr i inntekter. Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter.

Det forutsettes som i foregående år at refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, samt kostnadene relatert til flytteprosessen, som er budsjettert med 33,6 mill. kr for 2006, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. I tillegg kommer tilskudd til telesikkerhet og -beredskap med 21,7 mill. kr, som også er forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen.

Som følge av omlegging til nettobudsjettering av merverdiavgift blir bevilgningen på kap. 1380, post 01 og 45, til sammen 10,5 mill. kr lavere enn ved bruttoføring. For å opprettholde selvfinansieringsgraden blir imidlertid bevilgningsnivået på inntektskapitlet opprettholdt. Sett i sammenheng med de utgifter som ikke selvfinansieres, jf. avsnittet ovenfor, innebærer dette at inntektsbevilgningen (kap. 4380) for 2006 blir 54,8 mill. kr lavere enn utgiftsbevilgingen (kap. 1380).

De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

– teleoperatørgebyrer

– postoperatørgebyrer
– frekvenskonsesjonsgebyrer
– autorisasjonsgebyrer
– kabel-TV-gebyrer
– nummergebyrer

Samferdselsdepartementet har med virkning fra 01.03.2005 fastsatt ny gebyrforskrift. Forskriften innebærer en omlegging av gebyrsystemet som gir større forutsigbarhet for post- og teletilbyderne og større transparens i grunnlaget for gebyrstørrelsene. Om lag 90 pst. av totalinntektene fordeler seg likt på henholdsvis frekvensgebyrer og omsetningsbaserte tilbydergebyr. De resterende inntektsområdene er postoperatørgebyrer, nummergebyrer og gebyrer for tilsyn med teleinstallatører samt autorisasjoner.

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av merinntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Fondets størrelse pr. 01.01.2004 var på 19,9 mill. kr, mens det ble overført 6,7 mill. kr til fondet pr. 31.12.2004. Per 01.01.2005 er saldoen på reguleringsfondet 26,6 mill. kr.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

For omtale av belønningsordningen overfor den lokale kollektivtransporten, vises det til omtalen av programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Forskriften om anbud i lokal rutetransport mv. trådte i kraft i 1994. Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 1999 om resultatene fra et evalueringsprosjekt, som viste at gjennomførte anbudskonkurranser hadde gitt en sterk nedgang i kostnadsnivået i lokal rutetransport. Analysen bygde imidlertid på et begrenset erfaringsmateriale. Departementet har på denne bakgrunn, og etter forrige evaluering, igangsatt et prosjekt der ulike kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport skal kartlegges. Departementet tar sikte på å orientere om resultatene fra prosjektet i statsbudsjettet for 2007.

Det er enighet mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune om overføring av ansvaret for den fremtidige lokale kollektivtransporten som dekkes av regiontogtilbudet Vøgne (Geilo – Oslo). Ved behandlingen av St.prp. nr. 1/Innst. S. nr. 13 (2004–2005) ble det besluttet at avtalen mellom staten ved Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av regiontogtilbudet mellom Oslo og Geilo skulle opphøre fra 12. juni 2005.

Fra statens side vil det bli gitt en økonomisk kompensasjon til Buskerud fylkeskommune på totalt 3,5 millioner kroner pr. år. For 2. halvår 2005 vil det bli overført 1,75 millioner kroner. Kompensasjonen vil bli økt med et tilsvarende beløp for 2006. Fylkeskommunen vil bli tildelt kompensasjonen gjennom inntektssystemet som bevilges over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Overføringen fra Samferdselsdepartementets til Kommunal- og regionaldepartementets budsjett for 2. halvår 2005 ble utført i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2005.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2004 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2004 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift[1]	Fylkesveg[2]	Sum
Østfold	219 490	35 959	255 449
Akershus	381 594	82 104	463 698
Oslo	937 824		937 824
Hedmark	138 806	97 091	235 897
Oppland	231 637	142 303	373 940
Buskerud	177 127	82 648	259 775
Vestfold	95 734	58 193	153 927
Telemark	108 267	79 998	188 265
Aust-Agder	70 091	42 627	112 718
Vest-Agder	191 948	59 049	250 997
Rogaland	395 705	125 070	520 775
Hordaland[3]	392 940	142 855	535 795
Sogn og Fjordane	222 435	98 592	321 027
Møre og Romsdal	237 659	152 715	390 374
Sør-Trøndelag[3]	171 821	58 593	230 414
Nord-Trøndelag	157 216	93 083	250 299
Nordland	448 849	210 072	658 921
Troms	225 497	119 949	345 446
Finnmark	169 268	34 467	203 735
Sum	4 973 908	1 715 368	6 689 276

[1] Omfatter kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

[2] Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

[3] Tallene for Hordaland og Sør-Trøndelag omfatter hhv. kommunene Bergen og Trondheim sine utgifter i forbindelse med forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet. Det vises til omtale under programkategori 21.30, kap. 1320, post 60 Forsøk.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2004 om lag 118 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
Fylkeskommune	1.1.87	1.1.05	1.1.87	1.1.05	1.1.87	1.1.05	1.1.87	1.1.05
Østfold	996	1 005	29	28	62	76	15	45
Akershus	1 063	1 116	27	24	82	89	45	64
Oslo[1]	0	0						
Hedmark	2 526	2 535	39	38	49	61	13	49
Oppland	1 988	2 057	37	37	61	79	15	56
Buskerud	1 165	1 169	30	29	97	98	20	76
Vestfold	666	678	27	26	100	100	20	72
Telemark	1 116	1 100	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	992	34	34	67	84	7	74
Vest-Agder	1 266	1 288	33	33	47	64	4	62
Rogaland	1 732	1 811	31	31	89	97	35	65
Hordaland	1 746	1 766	28	26	100	100	16	59
Sogn og Fjordane	1 323	1 425	28	27	97	100	32	74
Møre og Romsdal	1 825	1 772	28	28	49	78	9	40
Sør-Trøndelag	1 793	1 616	34	31	36	60	6	46
Nord-Trøndelag	1 816	1 767	33	33	25	43	9	46
Nordland	2 588	2 578	29	29	37	71	1	37
Troms	1 767	1 724	33	32	50	75	1	34
Finnmark	680	626	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 025	30	29	65	78	16	54

[1] Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2006 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.

Økningen i andel fast dekke og andel tillatt 10 tonn aksellast siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring. Fra 01.01.1987 til 01.01.2005 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 78 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 54 pst.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2006 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a.	Sum utgifter under kap. 1300–1380	kr	20 358 900 000
b.	Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5623	kr	2 089 700 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2006, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5623

I
Utgifter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Administrasjon m.m.			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01	Driftsutgifter		99 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner		18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.		18 500 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap		2 200 000	
	73	Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter		2 000 000	140 200 000
1301		Forskning og utvikling mv.			
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.		14 000 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*		118 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*		22 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, *kan overføres*		11 200 000	166 200 000
		Sum Administrasjon m.m.			306 400 000
		Luftfartsformål			
1310		Flytransport			
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311, post 71*		470 600 000	480 600 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser			
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70*		16 600 000	16 600 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01	Driftsutgifter		130 200 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*		33 500 000	163 700 000
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)			
	01	Driftsutgifter		30 600 000	30 600 000
		Sum Luftfartsformål			691 500 000

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Vegformål			
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72*		5 658 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*		258 400 000	
	30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72*		4 084 000 000	
	31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60*		203 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, *kan overføres*		360 000 000	
	60	Forsøk, *kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33*		788 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*		1 327 000 000	12 678 400 000
		Sum Vegformål			12 678 400 000
		Særskilte transporttiltak			
1330		Særskilte transporttiltak			
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport		200 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes		249 500 000	449 500 000
		Sum Særskilte transporttiltak			449 500 000
		Jernbaneformål			
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	22	Omstruktureringskostnader, *kan overføres*		90 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*		2 895 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*		76 000 000	
	30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*		1 335 000 000	4 396 000 000
1351		Persontransport med tog			
	70	Kjøp av persontransport med tog		1 577 000 000	1 577 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)			
	01	Driftsutgifter		31 700 000	31 700 000
		Sum Jernbaneformål			6 004 700 000

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Post og telekommunikasjoner			
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	01	Driftsutgifter		149 500 000	
	22	Flyttekostnader, *kan overføres*		33 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*		23 600 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap		21 700 000	228 400 000
		Sum Post og telekommunikasjoner			228 400 000
		Sum departementets utgifter			20 358 900 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Samferdselsdepartementet			
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet		2 100 000	2 100 000
4312		Oslo Lufthavn AS			
	90	Avdrag på lån		389 000 000	389 000 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01	Gebyrinntekter		93 500 000	93 500 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01	Salgsinntekter m.m.		18 800 000	
	02	Diverse gebyrer		300 000 000	
	04	Tilgodehavende fra fylkeskommunene		9 500 000	328 300 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01	Kjørevegsavgift		33 500 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.		100 000 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift		179 100 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen		78 600 000	391 200 000
4380		Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01	Diverse avgifter og gebyrer		173 600 000	173 600 000
		Sum Samferdselsdepartementet			1 377 700 000
		Renter og utbytte m.v.			
5611		Aksjer i NSB AS			
	82	Utbytte		116 000 000	116 000 000
5618		Aksjer i Posten Norge AS			
	80	Utbytte		216 000 000	216 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80	Renter		338 600 000	338 600 000

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
5622		Aksjer i Avinor AS			
	80	Utbytte		40 000 000	40 000 000
5623		Aksjer i BaneService AS			
	80	Renter		1 400 000	1 400 000
		Sum Renter og utbytte m.v.			712 000 000
		Sum departementets inntekter			2 089 700 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II
Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Luftfartsformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

III
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

dekke merverdiavgift under kap. 1633 post 01 og overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap 1313 post 01	kap. 4313 post 02

Vegformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

IV
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

dekke merverdiavgift under kap. 1633 post 01 og 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

V
Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2005–2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner, inklusive merverdiavgift.

VII
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 8 000 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 200 mill. kr, begge beløpene inklusive merverdiavgift.

VIII
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 500 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 200 mill. kr, begge beløpene inklusive merverdiavgift.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

IX
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

dekke merverdiavgift under kap. 1633 post 01 og 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

X
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme inklusive merverdiavgift
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2005–2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår 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 200 mill. kroner, inklusive merverdiavgift.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kr, begge beløpene inklusive merverdiavgift.

Post og telekommunikasjoner

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XIII

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 inklusive merverdiavgift
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XIV

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 pr. august 2005 ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og BaneService AS. For øvrig kan nevnes at staten v/ Statens vegvesen er eneeier i selskapet Svinesundforbindelsen AS. Selskapet har ikke tilsatt daglig leder. Ledelse av selskapet ivaretas i perioden 01.07.2005 – 30.06.2007 av firmaet KOB Management AS som i h.h.t. kontrakt vil motta 896 000 kr samlet for to år.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	1 950 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Fri bil. 5 ekstra feriedager pr. år så lenge Enger er eneforsørger for barn under 18 år.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år. Årlig pensjonsinskudd 1 100 000 kr.

Posten Norge AS – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	2 390 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden.
Spesielle vilkår	Fri bil. Bonus på inntil 25 pst. av årslønn forutsatt at budsjettert resultat og avtalte mål oppnås.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonslader 65 år med rett til å fratre ved fylte 60 år. Årlig pensjonsinskudd 1 620 000 kr.

Avinor AS – adm.dir. Randi Flesland

Årslønn	1 245 000 kr inkl. styrehonorar i datterselskap
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	66 pst. lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år. Årlig pensjonsinnskudd 1 000 000 kr.

BaneService AS – adm.dir. Lars Skålnes

Årslønn	775 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden
Spesielle vilkår	Lån fra selskapet til kjøp av bil, begrenset til 350 000 kr.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 67 år. Årlig pensjonsinnskudd 61 000 kr.