



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2003–2004)

FOR BUDSJETTERMINEN 2004

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380 og 5619

Innhold

Del I

Innledning og oversikt	7
1 Overordnede utfordringer og hovedmål	9
2 Oversikt over budsjettforslaget	12
3 Viktige oppfølgingsområder	17
3.1 Innledning	17
3.2 Om satsing på kollektivtransport i 2004	17
3.2.1 Innledning	17
3.2.2 Innføring av merverdiavgift på persontransport mv.	18
3.2.3 Statlige bevilgninger og bompenger	18
3.2.4 Organisering og samordning	21
3.2.5 Tilrettelegging for økt konkurranse	22
3.3 Om flytting av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet	22
3.4 Om oppfølging av handlingsprogrammene etter Nasjonal transportplan 2002–2005	23
3.5 Om transportsikkerhet	24
3.6 Om alternativ finansiering av infrastruktur	26
3.7 Om kjøp av samferdselstjenester ..	26
3.8 Om bruk av anbud i samferdselssektoren	28
3.9 Om selskaper eid av Samferdselsdepartementet	28
3.10 Om styring av store investeringsprosjekter	28
4 Særskilte omtaler	30
4.1 Fornying, organisasjons- og strukturendringer	30
4.2 Forskning og utvikling	32
4.3 Samferdsel og miljø	33
4.4 Omtale av likestilling	36
5 Diverse tabeller	37

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag	41
Programområde 21 Innenlands transport	43

<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. .</i>	<i>43</i>
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	45
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	46
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	47
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	<i>50</i>
Kap. 1310 Flytransport	54
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	56
Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	57
Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	58
Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	58
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS .	59
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	<i>60</i>
Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	67
Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	76
Kap. 1321 Mesta AS	77
Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS	77
Nærmere om investeringsprogrammet	81
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	<i>103</i>
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	103
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	<i>107</i>
Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	112
Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	117
Kap. 1351 Persontransport med tog	118
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	120
<i>Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap .</i>	<i>124</i>
Kap. 1360 Samferdselsberedskap	124
Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	126
<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	<i>126</i>
Kap. 1370 Posttjenester	130
Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge AS	131
Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) .	131
Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) .	132
<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	<i>134</i>

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2004, kapitlene 1300–1380, 4300–4380 og 5619	138
--	------------

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak	145
---	-----



DET KONGELIGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2003–2004)

FOR BUDSJETTERMINEN 2004

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380 og 5619

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 12. september 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

Del I
Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

Samarbeidsregjeringens samferdselspolitikk er forankret i Sem-erklæringen. Regjeringen har som målsetting å bedre samferdselsinfrastrukturen samtidig som det legges større vekt på en miljø- og helsevennlig transportutvikling i de største byområdene. Målsettingen skal nås både ved økte bevilgninger over statsbudsjettet og gjennom mer effektiv bruk av disponible ressurser. Samferdselspolitikken er en viktig del av Regjeringens nærings-, miljø- og distriktspolitikk.

En godt utbygd og vedlikeholdt samferdselsinfrastruktur samt et godt og landsomfattende tilbud av transport- og kommunikasjonstjenester er av stor betydning for landets konkurranseevne og verdiskaping. Samtidig er gode transport- og kommunikasjonsløsninger av stor betydning for befolkningens livskvalitet. Regjeringen ønsker å føre en samferdselspolitikk som sikrer gode og trygge samferdselsløsninger, og som bidrar til økt velferd over hele landet.

Overordnede utfordringer for transportsektoren samlet er forelagt Stortinget gjennom St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. Overordnet politikk og prioriteringer for de ulike sektorer for de fire første år av planperioden, er forankret i de sektorvise handlingsprogrammer som ble utarbeidet basert på Stortingets behandling av transportplanen våren 2001. I St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, har Regjeringen redegjort nærmere for tiltak for å styrke kollektivtransporten, spesielt i de større byområdene. Flyplassnettet er en viktig del av infrastrukturen i et langstrakt land som Norge. Regionalnettet er drøftet gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett. Nevnte meldinger og proposisjoner danner et rammeverk for Regjeringens satsing i transportsektoren. Den årlige innsatsen over statsbudsjettet vil være tilpasset et samlet sett forsvarlig finanspolitisk opplegg.

I et svært langstrakt men lite befolket land som Norge, vil vegnettet ha en dominerende betydning for samferdselstilbudet totalt sett. Stamvegene er ryggraden i transportsystemet og må holde en gjennomgående god standard. Utbedring av det sekundære riksvegnettet er viktig for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene. Det samme

gjelder ferjetilbudet, særlig på steder uten alternative transportveger. Økt trafikksikkerhet skal ha særlig prioritet, spesielt tiltak som bedrer trafikksikkerheten på høytrafikkerte veger. Rassikring er et prioritert område for Samarbeidsregjeringen fordi det øker den daglige tryggheten i mange lokalsamfunn. Mindre administrasjon, konkurranseutsetting og fortsatt et betydelig omfang av alternativ finansiering er også viktige tiltak for å få styrket innsatsen i vegsektoren. Det er et overordnet mål å få gjennomført vegprosjekter som gir god uttelling når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Samarbeidsregjeringen har som målsetting å få til et løft for kollektivtransporten i størrelsesorden 1,5–2 mrd. kr i denne stortingsperioden. Målsettingen må sees i sammenheng med at transport- og miljøutfordringene i byområdene er annerledes enn i distriktene. I de tettest befolkede byområdene vil økt satsing på kollektivtransport og reduksjon i bruken av privatbil i rushtiden trolig være eneste farbare vei for å få akseptable transportforhold. Ensidig vegutbygging vil aldri kunne løse transportproblemene i de store byområdene.

Konkrete tiltak for å styrke kollektivtransporten er nærmere omtalt i St.meld. nr. 26 (2001–2002). Bevilgningene til kollektivtransporttiltak ble betydelig økt i statsbudsjettet for 2003, og denne satsingen styrkes ytterligere i forslaget til statsbudsjett for 2004. Landsomfattende ordninger med ungdomskort samt 40 pst. skole- og studentrabatt er allerede innført, mens en belønningsordning som premierer bedre kollektivtransport og redusert vekst i biltrafikken i de større byområdene vil bli innført i 2004. Regjeringen ønsker å forbedre jernbanens infrastruktur på trafikksterke strekningene der jernbanen har fortrinn. Gjennom utbygging av sikker togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette, styrkes sikkerheten ved jernbanetransport vesentlig. Regjeringen arbeider videre aktivt med å legge til rette for økt bruk av anbud og kvalitetskontrakter for persontransport med tog.

Forslaget om innføring av merverdiavgift på persontransport med lav sats, 6 pst., vil styrke kollektivtransporten betydelig gjennom at transportørene ved ulike anskaffelser får fradrag for inngående merverdiavgift med full sats, 24 pst. Forslaget

om å avvikle el-avgiften for produksjonsvirksomhet vil også styrke økonomien for kollektivtransporten, særlig for skinnegående transport.

Luftfarten har tradisjonelt i langt større grad enn andre transportsektorer finansiert både infrastrukturtiltak og transporttilbud gjennom inntekter fra flyselskapene og trafikantene. Økonomien i luftfarten er imidlertid blitt betydelig svekket de siste årene, ikke minst etter terroraksjonen i USA 11.09.2001. Senere internasjonale kriser som sars-epidemien i Asia og krigen i Irak har i ytterligere grad hatt negativ påvirkning på folks reiselyst og derved luftfarten. Regjeringen ønsker å legge forholdene til rette for at innenriksluftfarten i Norge i størst mulig grad kan drives på kommersielle vilkår. Fjerning av passasjeravgiften fra 01.04.2002 var et viktig bidrag for å styrke økonomien, mens fjerning av bonusprogrammene i innenrikstrafikken har bedret konkurransen i luftfarten. Norges geografi og spredte befolkning tilsier imidlertid at staten i all overskuelig framtid må yte tilskudd både til regionale flyruter og til regionale flyplasser, som ikke kan drives på kommersiell basis. Regjeringen legger stor vekt på å opprettholde et tilfredsstillende flytilbud i alle deler av landet. Bl.a. nye og bedre vegløsninger gjør imidlertid at flyplassstrukturen må vurderes jevnlig, i første omgang ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Samarbeidsregjeringen vil gjennom kjøp av posttjenester, lov og konsesjon sikre at hele landet har et godt tilbud av posttjenester. Gjennom revisjon av postloven våren 2003, er det lagt opp til at en gradvis åpning av postmarkedet og økt konkurranse skal bidra til bedre og billigere tjenester for forbrukere og næringsliv over hele landet. Regjeringen vil også legge til rette for at hele landet skal ha kvalitativt gode og billige teletjenester. En viktig forutsetning for dette er virksom konkurranse i telemarkedet. Det sterkt ekspanderende mobilmarkedet står her i en særstilling. Tiltak for å øke konkurransen i mobilmarkedet er drøftet i St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i det norske mobilmarkedet, og i tilleggsmeldingen, St.meld. nr. 18 (2002–2003), som Stortinget behandlet i vårsesjonen 2003. Gjennom ny lov om elektronisk kommunikasjon, som erstatter den tidligere teleloven, har Regjeringen lagt til rette for at sektoren for elektronisk kommunikasjon gradvis kan reguleres med utgangspunkt i den generelle konkurransereguleringen.

Tross meget store petroleumsinntekter setter befolkningens demografiske sammensetning og tilgangen på arbeidskraft klare begrensninger i den norske økonomien. Modernisering, effektivisering og forenkling av offentlig sektor er derfor særlige viktige innsatsområder for Regjeringen. Samferd-

selssektoren er blant de sektorer der det er gjort svært mye på dette området de siste årene. En rekke områder er konkurranseutsatt. Hele produksjonsvirksomheten i vegsektoren ble konkurranseutsatt fra 01.01.2003. Statens vegvesens produksjonsvirksomhet og Luftfartsverket ble fra samme dato omgjort til statsaksjeselskapene Mesta AS og Avinor AS. Samferdselsdepartementet vil vurdere å skille ut hele eller deler av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i et eget selskap.

Regjeringen ønsker økt bruk av anbud i samferdselssektoren, enten det gjelder infrastrukturtiltak eller transporttjenester. Samferdselsdepartementet har igangsatt forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemene i noen større byområder. Som et ledd i Kommunal – og regionaldepartementets forsøk med oppgavedifferensiering, skal det settes i verk samferdselsforsøk der utvalgte fylker etter nærmere kriterier får ansvaret for å prioritere midler til investeringer på øvrige riksveger, dvs. riksveger som ikke inngår i stamvegnettet.

Regjeringen arbeider med sikte på å etablere en felles havarikommisjon for hele transportsektoren. Vegtransport vil bli inkludert i løpet av 2004.

Som et ledd i Regjeringens regionalpolitikk, er Luftfartstilsynet besluttet flyttet til Bodø, mens Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand. Statens vegvesens regionkontorer har relativt nylig blitt lokalisert på steder som er valgt bl.a. ut fra regionalpolitiske hensyn.

Den norske stat er en betydelig eier, ikke minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapets eiendom krever at staten også er en god eier. I St.meld. nr. 22 (2001–2002) Et mindre og bedre statlig eierskap, er det redegjort nærmere for Regjeringens politikk i spørsmål om eierskap. Samferdselsdepartementet vil legge fram nye eiermeldinger om Posten Norge AS og NSB AS høsten 2003, mens første eiermelding om Avinor AS vil bli lagt fram våren 2004.

Samferdselsdepartementet er Regjeringens utøvende organ for å utrede og iverksette tiltak innenfor sektorene transport og kommunikasjon. Departementets hovedmål er å sikre god framkomlighet og gode kommunikasjoner for befolkning og næringsliv i alle deler av landet. Transporttilbudet må samtidig tilpasses innenfor rammen av en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Miljøbelastningen må søkes minimalisert ved en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsmidlene. Høy grad av sikkerhet er særdeles viktig innenfor alle transportsektorer. Samferdselsdepartementet arbeider i henhold til følgende strategier som er hentet fra departementets virksomhetsplan:

Investering og drift

- De ulike transportformene skal vurderes i sammenheng slik det er gjort i Nasjonal transportplan for 2002–2011.
- Investeringer, drift og vedlikehold skal vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bidra til å redusere avstandsulemper.
- I et langsiktig perspektiv skal det legges til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde.
- Departementet skal fremme samarbeid mellom offentlig og privat sektor.
- Priser og avgifter skal utformes slik at de dekker kostnadene samfunnet påføres, herunder eksterne effekter knyttet til miljø og trafikksikkerhet.
- Transportens negative konsekvenser for miljøet skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive virkemidler.
- Kollektivtransporten skal prioriteres i byer og tettsteder der den har sine største fortrinn.
- Transporttilbudet skal tilrettelegges slik at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnslivet på en likeverdig måte.
- Der staten ønsker å opprettholde et tilbud som er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, skal dette i hovedsak skje ved avtale om kjøp av transport- og kommunikasjonstjenester etter en anbuds-konkurranse, ev. ved samfinansiering av pålagte landsdekkende tjenester blant aktørene i markedet.

Regulering

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

Organisasjon og styring

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

Informasjon

Departementet vil legge økt vekt på aktiv informasjon om transport og kommunikasjonsspørsmål.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	114 858	679 700	123 600	-81,8
1301	Forskning og utvikling mv.	98 521	134 700	145 100	7,7
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>213 379</i>	<i>814 400</i>	<i>268 700</i>	<i>-67,0</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	397 111	401 100	420 500	4,8
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	181 111	262 500	277 000	5,5
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	120 565	120 000	164 200	36,8
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	18 423	23 000	23 300	1,3
1315	Etablering av Luftfartsverket som statsaksjeselskap	100	7 616 300		-100,0
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	534 938			
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 252 247</i>	<i>8 422 900</i>	<i>885 000</i>	<i>-89,5</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	11 932 139	11 453 700	12 006 900	4,8
1321	Mesta AS	17 912	2 342 000	441 500	-81,1
1322	Svinesundsforbindelsen AS	45 100	250 000	290 000	16,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>11 995 152</i>	<i>14 045 700</i>	<i>12 738 400</i>	<i>-9,3</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	212 183	265 200	357 700	34,9
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>212 183</i>	<i>265 200</i>	<i>357 700</i>	<i>34,9</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 402 630	4 438 400	4 804 600	8,3
1351	Persontransport med tog	1 302 000	1 386 000	1 416 000	2,2
1353	NSB AS	500 000	200 000		-100,0
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	24 740	21 200	26 000	22,6
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>6 229 370</i>	<i>6 045 600</i>	<i>6 246 600</i>	<i>3,3</i>
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	44 092	56 200	63 400	12,8
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>44 092</i>	<i>56 200</i>	<i>63 400</i>	<i>12,8</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>19 946 423</i>	<i>29 650 000</i>	<i>20 559 800</i>	<i>-30,7</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	372 000	305 000	316 000	3,6
1371	Posten Norge AS	1 660 000	600 000		-100,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	178 355	177 700	190 400	7,1
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>2 210 355</i>	<i>1 082 700</i>	<i>506 400</i>	<i>-53,2</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>2 210 355</i>	<i>1 082 700</i>	<i>506 400</i>	<i>-53,2</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>22 156 777</i>	<i>30 732 700</i>	<i>21 066 200</i>	<i>-31,5</i>
	<i>Korrigert for engangsutgifter</i>		<i>19 858 400</i>	<i>21 066 200</i>	<i>6,1</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 580	1 900	2 000	5,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>3 580</i>	<i>1 900</i>	<i>2 000</i>	<i>5,3</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824			
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	64 179	84 600	87 600	3,5
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 1314)	105			
4315	Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket		7 616 300		-100,0
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	52 788			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	460 033	463 000	476 500	2,9
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>965 929</i>	<i>8 163 900</i>	<i>564 100</i>	<i>-93,1</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	369 515	301 100	311 900	3,6
4321	Mesta AS		300 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>369 515</i>	<i>601 100</i>	<i>311 900</i>	<i>-48,1</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	661 531	499 900	465 800	-6,8
4353	NSB AS		557 500		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>661 531</i>	<i>1 057 400</i>	<i>465 800</i>	<i>-55,9</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>2 000 554</i>	<i>9 824 300</i>	<i>1 343 800</i>	<i>-86,3</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	182 725	167 700	165 200	-1,5

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
5612	Renter av lån til Posten Norge AS	16 595			
5618	Innskuddskapital i Posten Norge AS	300 000	54 000		-100,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>499 320</i>	<i>221 700</i>	<i>165 200</i>	<i>-25,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>499 320</i>	<i>221 700</i>	<i>165 200</i>	<i>-25,5</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>2 499 874</i>	<i>10 046 000</i>	<i>1 509 000</i>	<i>-85,0</i>

Samarbeidsregjeringen foreslår et samferdselsbudsjett på om lag 21,1 mrd. kr. Dette tilsvarer en økning på om lag 1,2 mrd. kr eller 6,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003, etter at sistnevnte er korrigert for typiske engangsutgifter. Engangsutgiftene i saldert budsjett 2003 er knyttet til Samferdselsdepartementets overtakelse av eierskapet til Flytoget AS (558 mill. kr), innskudd av egenkapital i samband med etableringen av de heleide statlige aksjeselskapene Avinor AS (7,6 mrd. kr) og Mesta AS (1,9 mrd. kr), samt tilførsel av ny egenkapital til NSB AS (200 mill. kr) og Posten Norge AS (600 mill. kr) i samband med økte pensjonsutgifter i Statens pensjonskasse.

Foreslått samferdselsbudsjett innebærer en særlig satsing på tiltak med stor nytte for kollektivtransporten. Dette er i samsvar med signalene både i Sem-erklæringen og i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. I budsjettforslaget ligger det inne bl.a. 550 mill. kr til utbygging av sikker togkommunikasjon på jernbanestrekninger som i dag ikke har dette, samt 1,1 mrd. kr til jernbaneprosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Det er videre foreslått bevilget 100 mill. kr til en belønningsordning for å styrke kollektivtransporten og redusere bilbruken i storbyområdene, som varslet i St.meld. nr. 26 (2001–2002), og ordningen med rabatterte kollektivreiser for skoleelever og studenter over lengre strekninger er også foreslått forbedret. Som for inneværende år, er det dessuten innenfor Statens vegvesens budsjett foreslått satt av betydelige midler til kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og signalprioritering, samt til opprusting av T-banen i Oslo. Det er også lagt til grunn at et betydelig beløp fra bompenger skal benyttes til tiltak med nytte for kollektivtransporten. Den statlige innsatsen på kollektivtiltak i Oslo økes fra 2003 til 2004.

I forslaget til statsbudsjett for 2004 foreslår Regjeringen samtidig å innføre 6 pst. merverdiavgift på persontransport med virkning fra

01.03.2004, som forventes å styrke økonomien i kollektivtransporten betydelig. Dette gjennom at virksomheter som omfattes av det nye merverdiavgiftsopplegget får fullt fradrag for inngående merverdiavgift (24 pst.). Den økonomiske fordelene for aktørene i kollektivtrafikken er anslått til 500 mill. kr på årsbasis og om lag 330 mill. kr i 2004. Særlig skinnegående transport vil også nyte godt av Regjeringens forslag om å frita all produksjonsvirksomhet fra el-avgift med virkning fra 01.01.2004. I pkt. 3.2 lenger bak i proposisjonen er det redegjort nærmere for kollektivinnsatsen i 2004 samlet.

Som følge av pålegg fra EFTAs overvåkingsorgan, ESA, legger Regjeringen opp til endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. I budsjettforslaget er de ulike etater og tilskuddsordninger som påvirkes av denne endringen foreslått kompensert, slik at aktivitetsnivået ikke skal påvirkes av omleggingen.

Samlet budsjettforslag for administrasjon m.m. innebærer en kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2003, som skyldes at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 558 mill. kr i samband med at Samferdselsdepartementet overtok eierskapet til Flytoget AS fra NSB AS. Departementets driftsbudsjett, inkl. tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, er reelt foreslått holdt på om lag same nivå som i saldert budsjett 2003. Departementets forskningskapittel er foreslått økt med 7,7 pst. målt mot saldert budsjett 2003, som et ledd i Regjeringens satsing på forskning og utvikling.

Samlet budsjettforslag for luftfartsformål innebærer også en kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2003, som skyldes engangsutgifter i 2003 på 7,6 mrd. kr i samband med etableringen av Avinor AS. Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 420,5 mill. kr, som reelt vil gi om lag samme aktivitetsnivå som i saldert budsjett 2003. Dette basert på dagens anbudskontrakter. Det er budsjettert med 277 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser,

herav 264 mill. kr til Avinors regionale flyplasser. Også foreslått tilskudd til regionale flyplasser tilsvarende reelt om lag samme aktivitetsnivå som i saldert budsjett 2003. Det er foreslått avsatt 164,2 mill. kr til Luftfartstilsynet, en økning på 36,8 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes at det er avsatt 43,2 mill. kr til flyttekostnader i samband med at tilsynet er besluttet flyttet til Bodø. Forslaget til budsjett for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane innebærer et om lag uendret budsjett målt mot saldert budsjett 2003.

Til vegformål er det foreslått et samlet budsjett på om lag 12,7 mrd. kr. Dette tilsvarende en økning på nesten 600 mill. kr eller 5 pst. fra saldert budsjett 2003, korrigert for at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 1,9 mrd. kr i samband med etableringen av Mesta AS. Til Statens vegvesen er det foreslått et budsjett på 12 mrd. kr, en økning på 553,2 mill. kr eller 4,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. I forslaget er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter samt å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeavtaler. Det er gitt særlig prioritet til trafiksikkerhet og kollektivtrafikktiltak. Videre er rassikring og tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften for støy prioritert. Det er funnet rom for å sette i gang en rekke nye prosjekter. Foreslått budsjett for riksvegferjedriften innebærer om lag samme tilbud som i 2003. Det er foreslått satt av 441,5 mill. kr som tilskudd til restrukturering av Mesta AS, mens det er foreslått et statlig lån inkl. opptreksrenter på 290 mill. kr til Svinesundsforbindelsen AS.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak innebærer en økning på 92,5 mill. kr eller 34,9 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes bl.a. at det er foreslått satt av 100 mill. kr til en belønningsordning som skal styrke kollektivtransporten i de større byområdene, slik det er varslet i St.meld. nr. 26 (2001–2002). Ordningen med tilskudd til lengre reiser er foreslått styrket med 4,5 mill. kr eller 10,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Departementet tar særlig sikte på å bedre rabattordningen for skoleelever og studenter ved lengre reiser med tog. Tilskudd til Hurtigruten er budsjettert i samsvar med gjeldende avtale, mens ordningen med refusjon av dieselavgift for ekspressbusser er foreslått avviklet.

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på om lag 6,2 mrd. kr. Dette tilsvarende en økning på om lag 400 mill. kr eller nesten 7 pst. fra saldert budsjett 2003, korrigert for at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 200 mill. kr i tilførsel av ny egenkapital til NSB AS. Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på 4,8 mrd. kr, en økning på 366,2 mill. kr eller 8,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Det er bl.a. satt av 550 mill. kr til utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har sikker togkommunikasjon, og 1,1 mrd. kr til optimal framdrift på prosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Til kjøp av persontransporttjenester med tog er det foreslått bevilget 1 416 mill. kr i samsvar med gjeldende rammeavtale med NSB AS. Innføring av merverdiavgift på persontransport og avvikling av el-avgiften for produktionsvirksomhet vil innebære økonomiske fordeler for bl.a. NSB. Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB i 2004 opprettholder nattog på Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. For Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 26 mill. kr. Dette er en kraftig økning fra saldert budsjett 2003, som bl.a. skyldes at tilsynet må bruke mer ressurser på bl.a. arbeid med konkurranse om sporet.

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en økning på 12,8 pst. eller 7,2 mill. kr målt mot saldert budsjett 2003. Dette har sammenheng med inngått avtale med Telenor ASA om utfasing av ordningen med at selskapet er eneste tilbyder av særskilt samfunnspålagte oppgaver for Totalforsvaret.

Samlet budsjettforslag for post og telekommunikasjoner innebærer en kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2003, som skyldes at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 600 mill. kr i tilførsel av ny egenkapital til Posten Norge AS. Foreslått budsjett til kjøp av posttjenester innebærer en økning på 11 mill. kr målt mot saldert budsjett 2003. Departementet foreslår et budsjett for Post- og teletilsynet på 190,4 mill. kr, en økning på 7,1 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes at det er satt av 15,2 mill. kr til flyttekostnader i samband med at det er besluttet at tilsynet skal flytte til Lillesand.

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004) er i tillegg til å være et budsjettdokument med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken og viktige problemstillinger innenfor dets samlede ansvarsområde. For noen år siden ble departementets politikk for det enkelte budsjettår i stor grad uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger til de ulike formål. Fra midten av 1990-tallet og framover har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren, som gjør at det er nødvendig å se utover de årlige bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett for å favne helheten i samferdselspolitikken.

Flere tidligere forvaltningsorganer av stor samfunnsmessig betydning er skilt ut fra staten og statsbudsjettet som egne selskaper. Som en følge av endrede tilknytningsformer og avvikling av tidligere eneretter, er det etablert nye forvaltningsorganer som dels skal føre tilsyn med markedene og dels ivareta sikkerheten. Det er også etablert flere ordninger for statlig kjøp av samferdselstjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Anbud er tatt i bruk i stadig større omfang. Nevnes bør også den økte betydningen av alternativ finansiering, særlig bompengefinansiering for vegprosjekter, som innebærer at en stor andel av investeringene i riksveger i dag finansieres utenfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunn en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens del I, uavhengig av om disse har direkte eller mer indirekte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2004.

3.2 Om satsing på kollektivtransport i 2004

3.2.1 Innledning

Et effektivt transportsystem krever et velfungerende og lokalt tilpasset kollektivtilbud. I byområ-

dene er et godt kollektivtilbud spesielt viktig av hensyn til miljø, helse og arealbruk, og av hensyn til folks trivsel og det arbeidsintensive næringslivets konkurranseevne. Men kollektivtransporten taper fremdeles markedsandeler. Vegtrafikkindeksen for 2002 viser en vekst i biltrafikken på 2,1 pst., mens antall kollektivreisende er redusert med 1 pst. i samme periode.

For å bidra til større konkurransekraft og økt bruk av kollektivtransport, vil Regjeringen styrke kollektivsatsingen og rette innsatsen spesielt mot storbyområdene. De viktigste tiltakene for bedre kollektivtransport i 2004 er at:

- Persontransport inkluderes i merverdiavgiftssystemet med en lav sats på 6 pst. fra og med 01.03.2004. Trafikkselskapene kan trekke fra 24 pst. inngående merverdiavgift og får en samlet årlig gevinst på anslagsvis 500 mill. kr, og om lag 330 mill. kr i 2004. Avvikling av el-avgiften for produksjonsvirksomhet vil også bidra til å styrke økonomien for kollektivtransporten, særlig for skinnegående transport.
- Det innføres en belønningsordning for å stimulere storbyområdene til å gjennomføre tiltak som gir et bedre kollektivtilbud og som demper veksten i personbiltrafikken. Regjeringen foreslår at det bevilges 100 mill. kr til belønningsordningen i 2004.
- Kollektivsatsingen via budsjettet til Statens vegvesen kanaliseres mot framkommelighetstiltak i storbyområdene. Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken gir lavere reisetid og økt punktlighet.
- Jernbaneverkets budsjett får en stor økning fra saldert budsjett 2003, investeringsbudsjettet foreslås økt med 526 mill. kr eller nesten 40 pst.
- Statens kjøp av persontransport med tog rundt de største byene vil bli prioritert. Departementet legger opp til at nattog på fjerntogstrekningene vil bli opprettholdt med grunnlag i avsatt beløp til statlig kjøp og foreslåtte avgiftslettelser.
- Ordningen med tilskudd til lengre reiser foreslås styrket betydelig. Departementet tar særlig sikte på å forbedre rabattordningen for skoleelever og studenter ved lengre reiser med tog.

- Det opprettes et samordningsorgan for kollektivtransporten i hovedstadsområdet. Et slikt organ vil gjøre det lettere å se transportsystemet i hovedstadsområdet i sammenheng, og disponere de samlede ressursene på en bedre og mer helhetlig måte på tvers av transportformer og institusjonelle nivåer.
- Det innføres forsøk med alternativ forvaltningsorganisering i Bergen, Trondheim, Kristiansands-regionen og på Nord-Jæren. På samme måte som samordningsorganet i hovedstadsområdet, vil Regjeringen på denne måten stimulere byområdene til å se transportsystemet i sammenheng, og således bidra til mer effektive transportløsninger.
- De første persontogstrekningene kunngjøres for anbud og konkurranse. Konkurranse om sporet vil stimulere til kostnadseffektive og attraktive togtilbud og styrke jernbanens konkurransekraft.

3.2.2 Innføring av merverdiavgift på persontransport mv.

Regjeringen foreslår å innføre merverdiavgift på persontransport med lav sats, 6 pst., fra og med 01.03.2004. En merverdiavgiftssats på 6 pst. vil gi en betydelig økonomisk lettelse for transportse-

skapene, som får adgang til å trekke fra inngående merverdiavgift på 24 pst. Den økonomiske fordel vil generelt være størst for transportformer/transportører som får en betydelig del av inntektene via offentlige tilskudd/offentlig kjøp av transporttjenester. Regjeringens forslag om avvikling av el-avgiften for produksjonsvirksomhet fra 01.01.2004 vil også bidra til å styrke økonomien for transportformer som bruker strøm, herunder tog og T-bane.

Innføring av merverdiavgift på persontransport er en viktig del av Regjeringens økte satsing på kollektivtransporten. Den avgiftsmessige fordel for kollektivtransporten er beregnet til om lag 500 mill. kr på årsbasis, og om lag 330 mill. kr i 2004. Dersom hele lettelsen tas ut i lavere priser, vil det kunne gi 4–7 pst. lavere takster i kollektivtransporten. Tallene er beheftet med usikkerhet. Om lag halvparten av lettelsen ved avgiftsomleggingen er beregnet å tilfalle lokal rutetransport (buss, trikk og T-bane), om lag 25 pst. jernbane (NSB og Flytoget), mens resten tilfaller øvrig kollektivrelatert virksomhet. For nærmere omtale av saken vises det til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004) Skatte-, avgifts- og tollvedtak samt Ot.prp. nr. 1 (2003–2004) Skatte- og avgiftsopplegget 2004 – lovendringer.

3.2.3 Statlige bevilgninger og bompenger

Statlige bevilgninger og bompenger til kollektivtiltak 2003–2004

(i mill. kr)

Gjelder	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
Kjøp av persontransport med tog	1 386	1 416	2,2
Jernbanens infrastruktur, investeringer	1 346	1 872	39,1
Jernbanens infrastruktur, drift og vedlikehold	3 092	2 933	-5,1
Kollektivtiltak over vegbudsjettet – infrastruktur	250	250	0,0
Studentmoderasjon, lengre strekninger	42	47	11,9
Lokal kollektivtransport, insentivordning mv. – drift	10	110	1 000,0
Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	30	0	-100,0
Kjøp av riksvegferjetjenester	1 091	1 155	5,9

(i mill. kr)

Gjelder	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
Tilskudd Hurtigruten	183	201	9,8
Kjøp av flyruter	401	421	5,0
Sum bevilget over statsbudsjettet	7 831	8 405	7,3
Bompenger (andel til kollektivtiltak)	531	360	-31,9
Sum til kollektivtiltak	8 362	8 766	4,8

Regjeringens budsjettforslag innebærer at bevilgningene til kollektivtiltak over Samferdselsdepartementets budsjett øker med 574 mill. kr eller 7,3 pst. målt mot saldert budsjett for 2003. I tillegg kommer de midler til lokal kollektivtransport som kanaliseres over Kommunal- og regionaldepartementets rammetilskudd til fylkeskommunene, herunder særskilte midler til skole- og studentrabatten. Forslaget om innføring av 6 pst. merverdiavgift for persontransporten fra 01.03.2004 vil dessuten som nevnt foran, gi avgiftsmessige fordeler for kollektivtransporten på om lag 330 mill. kr i 2004. En del av midlene innenfor Statens vegvesens budsjett vil inngå i forsøksordningen med alternativ organisering, se også omtale under avsnittet om organisering og samordning.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Gjennom belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene ønsker Regjeringen å premiere byområder hvor veksten i biltrafikken begrenses og kollektivtransport tar en større andel av trafikkveksten. I samsvar med signalene gitt i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr.1 (2002–2003), foreslår Regjeringen at det bevilges 100 mill. kr til oppstart av belønningsordningen i 2004. Ordningen skal fungere langsiktig og midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål. Midler til ordningen vil bli fordelt av Samferdselsdepartementet etter søknad.

Redusert vekst i biltrafikken er viktigst i de største byene. Her er trengselen på vegnettet størst og miljøkonsekvensene av stadig økende vegtrafikk mest alvorlig. Samtidig er det økonomiske grunnlaget for kollektivtransport best i de største byområdene. Målrettede tilskudd til kollektivtrafikken vil gi et bedre kollektivtilbud som kom-

mer både gamle og nye passasjerer til gode. Flere passasjerer øker trafikksektorens inntekter og skaper grunnlag for ytterligere forbedringer. På denne måten kan et målrettede statlig tilskudd sette i gang en positiv spiral.

Samferdselsdepartementet legger opp til at Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand kan søke om midler fra insentivordningen i 2004. Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand deltar også i forsøket med alternativ organisering av transportsektoren, mens Oslo deltar i Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet. Begge disse tiltakene forventes å bidra til bedre utnyttelse av de samlede ressursene som brukes i samferdselssektoren. Økt statlig tilskudd til kollektivtransporten som supplement til midler som går til kollektivtransport fra rammetilskuddet, kan derfor av flere grunner gi høy samfunnsøkonomisk gevinst i disse byene.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for belønningsordningen og et utkast til retningslinjer har vært på høring. Høringsinstansene har uttrykt seg svært positivt til den målrettede satsingen i storbyområdene som ordningen legger opp til.

Kollektivtiltak over vegbudsjettet

Totalt foreslås det benyttet 610 mill. kr til særskilte kollektivtransporttiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2004. I tillegg kommer midler til planlegging av tiltak for kollektivtransporten. Midlene forutsettes hovedsaklig benyttet til framkomlighetstiltak i byområdene, samt til terminaler og holdeplasser i de fire storbyområdene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det av ovennevnte beløp benyttes 494 mill. kr i Osloområdet i 2004. I Oslo konsentreres satsingen spesielt om utbygging av T-baneringen samt opprustning av T-banen. For nærmere redegjørelse om bruken av

midlene til særskilte kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens område vises det til egen omtale av kollektivtransport under kap. 1320, post 30 i del II lenger bak i proposisjonen.

Statens vegvesen er i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, tillagt flere oppgaver og et økt ansvar som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten.

Kollektivtiltak over jernbanebudsjettet

For persontransport med jernbane viderefører Samferdselsdepartementet prioriteringene av infrastrukturtiltak på hovedstrekningene, intercitytriangelet og nettet rundt de største byene, jf. Nasjonal transportplan 2002–2011. For 2004 vil denne innsatsen i all hovedsak bli rettet mot utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker. Byggearbeidene startet opp i 2001 og er planlagt ferdigstilt i august 2005. Lysaker stasjon planlegges utbygget til et fullverdig kollektivknutepunkt i samarbeid med Bærum kommune, Oslo kommune, private utbyggere og Statens vegvesen. Lysaker kollektivknutepunkt knytter det lokale og regionale kollektivnettet sammen med det nasjonale nettet, og vil også falle sammen med kollektivbetjening av Fornebu. Det foreslås avsatt midler til videre planlegging i 2004.

Det er over Jernbaneverkets budsjett for 2004 avsatt 550 mill. kr til utbygging av sikker togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette. Stortinget ga tilslutning til en startbevilgning på 200 mill. kr til utbygging av GSM-R, fase 1, ved vårrevisjonen av statsbudsjettet 2003, jf. St.prp. nr. 65/Inst. S. nr. 260 (2002–2003). Fase 1 av prosjektet gjelder utbygging langs Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen. Utbygging av GSM-R er et svært viktig tiltak for sikker jernbanetransport og har slik sett stor nytte for kollektivtransporten.

Det foreslås bevilget i alt 1 416 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester med tog med utgangspunkt i inngått rammeavtale med NSB AS for perioden 2003–2006. Dette er en økning på 2,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2003. Kjøp av persontransporttjenester som spesielt omfatter nærtrafikken rundt de største byene, vil bli prioritert. Arbeidsreiser i rushtiden utgjør en betydelig andel av denne trafikken. Den foreslåtte bevilgningen inkluderer inntil 20 mill. kr til resultatavhengige tilskudd/bonusutbetalinger for oppnåelse av på forhånd fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til intercitytrafikken. Hensikten er å gi NSB insentiver til å forbedre togtilbudet for de reisende og bidra til statens overordnede mål om overføring av trafikanter fra personbil til kollektiv-

transport. Det legges dessuten opp til innføring av kvalitetskontrakter som en del av konkurranseutsetting av persontransport med jernbane.

Med den økonomiske fordel som kollektivtransporten får særskilt ved innføring av 6 pst. merverdiavgift på persontransport, men for skinnegående transport også med avvikling av el-avgiften på produksjonsvirksomhet, legger Samferdselsdepartementet opp til at NSB opprettholder nattogene på fjerntogstrekningene i 2004.

For nærmere omtale av andre saker og tiltak på jernbaneområdet, vises det til omtalen av jernbaneformål i del II lenger bak i proposisjonen.

Skole-, student- og ungdomsrabatt

Alle landets fylkeskommuner skal ha et tilbud om skole- og studentrabatt. Rabatten skal gjelde på månedskort, ev. andre periodekort e.l., og skal være på minst 40 pst. av det voksne betaler for et tilsvarende kort. Ordningen omfatter den lokale kollektivtransporten som fylkeskommunen yter tilskudd til samt NSBs togtilbud. Fylkeskommunene og Oslo kommune blir kompensert for ordningene gjennom inntektssystemet, mens NSB AS blir kompensert gjennom rammeavtalen med Samferdselsdepartementet. Alle fylkeskommuner skal dessuten ha et tilbud om ungdomskort for aldersgruppen 16 til 19 år som reiser fylkesinternt med lokal kollektivtransport støttet av fylkeskommunale tilskudd. Samlet kompensasjon videreføres for 2004 som i 2003, men med en viss omfordeling mellom fylkene.

I tillegg til forannevnte kommer ordningen med tilskudd til lengre reiser, som gjelder for studenter som kjøper enkelbillett og reiser med NSB, NordNorgeBussen og Hurtigruten. Ansvaret for ordningen ble overført fra Utdannings- og forskningsdepartementet til Samferdselsdepartementet fra og med 2003. Ordningen er foreslått styrket med 4,5 mill. kr fra 2003 til 2004. Departementet tar i første rekke sikte på å forbedre ordningen for lengre reiser med tog. Fra 2004 vil ordningen gjelde for alle utenlandske studenter som reiser i Norge, og dermed være i tråd med ESA sitt krav om likebehandling av alle studenter i EØS-området.

Tilgjengelighet for alle

Det er i 2003 bevilget midler til investeringer i infrastruktur med siktemål økt tilgjengelighet for alle (funksjonshemmede) innen kollektivtransporten. Bevilgningen har avdekket umiddelbare behov for enklere tilgjengelighetstiltak.

Det foreslås at satsingen på tilgjengelighetstiltak for alle innen luftfart, bane- og vegtransport videreføres i 2004. Tilgjengelighetstiltakene skal følge prinsippene om universell utforming og bidra til en enklere hverdag for personer med nedsatt funksjonsevne. I regi av Statens vegvesen gjennomføres det et prosjekt for å finne operative og tekniske løsninger som kan gjøre det lettere for funksjonshemmede å bruke buss. Departementet vil i samarbeid med underliggende etater og virksomheter få fram langsiktige prioriteringer og videreutvikle arbeidet i brukarmedvirkningsgruppene.

St.meld. nr. 40 (2002–2003) Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer, viser at avstanden mellom mål og virkelighet for funksjonshemmede er stor, spesielt når det gjelder tilgjengelighet, ikke minst innen transportsektoren. Departementet vil i Nasjonal Transportplan 2006–2015 komme tilbake med en nærmere vurdering av hvordan denne saken bør følges opp i årene framover.

3.2.4 Organisering og samordning

Samferdselsdepartementet har igangsatt flere parallelle prosesser for å styrke organiseringen og samordningen av storbyområdenes transportpolitikk. To viktige tiltak er etableringen av Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet og forsøket med alternativ forvaltningsorganisering i fire større byområder.

Etablering av Samordningsorgan for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet

Ansvar for kollektivtransporten er i dag spredd på en rekke ulike aktører og institusjonelle nivåer. I det sentrale Østlandsområdet bidrar staten både til drift og investeringer i infrastruktur for lokal kollektivtransport, gjennom kjøp av persontogtjenester fra NSB AS og gjennom tilskudd til opprustning og utbygging av anlegg for buss, trikk og T-bane i Oslo. I St.meld. nr. 26 (2001–2002) ble det signalisert at Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å opprette et samordningsorgan for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet.

Det er en felles politisk målsetting for sentrale og lokale myndigheter å styrke kollektivtransporten i hovedstadsregionen. Området er i praksis å regne som én funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion, og behovet for å samordne kollektivtransporten i regionen er stort og voksende. Departementet har med bistand fra Oslo kommune, Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner samt Østlandssamarbeidet (Oslo kommune og sju fyl-

keskommuner på Østlandet) utarbeidet en felles rapport som vurderer areal- og transportpolitiske utfordringer i det sentrale Østlandsområdet. Rapporten drøfter også oppgaver, roller og ansvar for samordningsorganet, samt geografisk avgrensning og fremtidig utvikling av organet.

Et viktig mål for samordningsorganet er å sikre at politiske prioriteringer av ressurser og tiltak blir sett i sammenheng, bl.a. for å realisere et helhetlig kollektivtilbud med konkurransekraft i markedet. Forutsatt tilslutning fra de deltagende parter, er det lagt opp til at samordningsorganet fra etableringen 01.01.2004 får ansvaret for å drive fram arbeidet for et felles billetteringssystem og felles informasjonstjeneste, samt utrede en løsning med felles takststruktur for det sentrale Østlandsområdet. Det forutsettes at samordningsorganet i løpet av 2004 avgir en rapport med forslag til organets videre ansvar og oppgaver, herunder offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester og ansvar for tildeling av løyver for ruter over fylkesgrensene. Det kan også bli aktuelt å vurdere bl.a. en utvidelse av samordningsorganets fremtidige geografiske ansvarsområde, ev. også å legge ansvaret for infrastruktur for kollektivtransport til organet.

Alternativ organisering innenfor samferdselssektoren i Kristiansands-regionen, Nord-Jæren området, Bergen og Trondheim

Etter invitasjon fra Regjeringen har lokale myndigheter i fire byområder varslet at de ønsker å gjennomføre forsøk med alternativ organisering av transportsektoren fra og med 2004. 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. Forsøkene skal belyse om nye organisasjonsmodeller kan møte utfordringene knyttet bl.a. til miljø og fremkommelighet på en bedre måte enn i dag.

To modeller for organisering innen samferdselssektoren skal prøves ut. Kristiansands-regionen (kommunene Kristiansand, Søgne, Søgne, Vennesla, Birkenes, Lillesand samt Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner) og Nord-Jæren området (Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) vil iverksette forsøk med et avtalealternativ, der byområdene gis et økt ansvar for koordinering av tiltak, men der ressursene og ansvaret for gjennomføringen av tiltakene fortsatt hører inn under dagens myndigheter.

Bergen og Trondheim vil iverksette forsøk med et bykommunalt alternativ, der stat og fylkeskommune overfører ansvar og midler til bykom-

munen for gjennomføringen av tiltak. Kommuner og fylkeskommuner som deltar i forsøket vil få tilgang til den utvidede plankompetansen i Statens vegvesen og vil være bestiller av planleggingstjenester. Forsøk med oppgaver som finansieres gjennom inntektssystemet krever at det gjennomføres et uttrekk i rammetilskuddet til forvaltningsnivået oppgaven flyttes fra. Fra statens side vil investeringsmidler fra Statens vegvesens budsjett til fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger inngå i forsøket.

I utgangspunktet skal forsøkene vare i fire år, men med mulighet for ett års forlengelse. Forsøkene vil bli evaluert, og evalueringen skal danne grunnlag for eventuelle valg av fremtidige løsninger for organiseringen innen transportsektoren i større byområder.

Regjeringen vil komme tilbake til retningslinjer og økonomiske rammer for byforsøkene.

3.2.5 Tilrettelegging for økt konkurranse

Økt bruk av anbud

Samferdselsdepartementet mener et potensial for mer effektiv ressursbruk innenfor kollektivtransporten fortsatt er til stede. Sterkere konkurranse om offentlige tilskudd til kollektivtransport er ett av flere virkemidler for å realisere effektiviseringspotensialet slik at både myndigheter og kunder får mer igjen for de ressursene som settes inn i sektoren. På denne bakgrunn vil Samferdselsdepartementet videreføre arbeidet med å tilrettelegge for anbud som gjennomgående prinsipp ved offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester.

Anbudskontraktene vil fokusere både på pris og kvalitet, og gjøre det lønnsomt for trafikkselskapene å forbedre kvaliteten på tilbudet til de reisende. Bl.a. pågår et omfattende arbeid i Samferdselsdepartementet med å legge til rette for konkurranseutsetting av persontogtrafikken som inngår i avtalen mellom departementet og NSB AS om kjøp av persontransport. Departementet legger opp til en gradvis innføring av konkurranse, og vil i første omgang konkurranseutsette persontogtrafikken på Gjøvikbanen og Vossabanen. Det vises til nærmere omtale under jernbanebudsjettet. For riksvegferjene planlegger Statens vegvesen å utlyse fem ferjesamband på anbud høsten 2003/våren 2004. Det er videre planlagt en årlig opptapping av anbudsutsetting i ferjedriften til nær full konkurranseutsetting.

EU-kommisjonen har fremmet et forslag til en forordning som gjør anbud til hovedregelen i forbindelse med tildeling av løyve for kollektivtransporttjenester. Arbeidet med forslaget ventes videreført i løpet av 2004.

Nye ruter med ekspressbuss

Åpningen av markedet for nye ekspressbussruter har i senere tid ført til et bedre tilbud til de reisende. Ruter er etablert på nye strekninger, f.eks. har departementet i 2003 gitt flere ruteløyver på strekningen Oslo-Trondheim. På strekningen Oslo-Bergen startet en ny rute høsten 2003. Tildeling av løyver til drift av ekspressbuss på strekning eller i områder der ekspressbussen går parallelt med tog eller parallelt med andre bussruter, har ført til økt konkurranse mellom operatørene. Nye og gamle passasjerer har fått flere avganger å velge mellom på hver rute, og på strekninger som trafikkeres av flere selskap har prisene falt. Trafikkutviklingen tyder på at kollektivtransporten samlet sett har styrket sin stilling, selv om toget har hatt en trafikk- og inntektsnedgang.

3.3 Om flytting av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet

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. Regjeringen har bestemt at Post- og teletilsynet skal flytte til Lillestrand, mens Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. I samsvar med Innst. S. nr. 222 (2002–2003) er flyttekostnadene for 2004 budsjettet på en egen post (ny) under respektive tilsyn, post 22 Flyttekostnader, *kan overføres*. Til kompensasjon for flyttekostnader i 2004 er det foreslått bevilget 43,2 mill. kr til Luftfartstilsynet og 15,2 mill. kr til Post- og teletilsynet.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet har i samarbeid med berørte fagdepartementer gjennomført beregninger over kostnader og effektiviseringsgevinster for hvert enkelt tilsyn basert på et felles metodegrunnlag der de enkelte tilsyn i størst mulig grad blir behandlet likt. I Arbeids- og administrasjonsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004) er det redegjort nærmere for forannevnte, og det er presentert beregnede totale flyttekostnader for det enkelte tilsyn, samt kostnader for enkeltårene 2004, 2005 og 2006. Totale flyttekostnader for Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet er beregnet til henholdsvis 116 mill. kr og 86,5 mill. kr. Samferdselsdepartementet viser til Arbeids- og administrasjonsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004) for mer detaljer om metodegrunnlaget og flyttekostnader for alle berørte tilsyn.

Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere flyttekostnadene for Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet for det enkelte budsjettår. Departementet legger opp til at ledelsen i de berørte tilsyn rela-

tivt fritt, men innenfor de helt overordnede retningslinjer som gjelder, skal få disponere avsatt bevilgning til flyttingen på den måten som tilsynsledelsen vurderer som mest formålstjenlig. Dette innebærer at departementet ikke vil detaljregulere hvilke tiltak respektive tilsyn skal ta i bruk. Flyttekostnadene kan grovt sett deles i to; engangskostnader (tilknyttet fysisk flytting og/eller innkjøp av IT-utstyr, kontorutstyr mv.) og mer langsiktige overgangskostnader (dobbel bemanning, bonusordninger, kunngjøringer, opplæring, pendling mv.). De høyeste kostnadene og størst usikkerhet er knyttet til omfanget av tiltak for å holde på nøkkelpersonell og behovet for dublering, i det minste i en overgangsperiode. Erfaringene hittil tyder på at Luftfartstilsynet har den største utfordringen, ikke minst fordi avstanden fra Oslo til Bodø er særlig stor.

Utflyttingen fra Oslo er forutsatt å være sluttført i løpet av 2006. Det ligger foreløpig an til at det må oppføres nybygg i regi av private utleiere både i Lillesand og Bodø, som skal huse medarbeiderne i de respektive tilsyn. Nøyaktig dato for hovedflyttingen er derfor foreløpig uavklart. Fordi store deler av tilsynsobjektene er å finne på Østlandet, vil både Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet fortsatt ha

en viss representasjon i Oslo, i alle fall i en overgangsperiode.

3.4 Om oppfølging av handlingsprogrammene etter Nasjonal transportplan 2002–2005

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og det daværende Luftfartsverket (nå Avinor AS) fastsatte høsten 2001 etatsvise handlingsprogrammer for 2002–2005 med bakgrunn i de politiske prioriteringer som ble foretatt på grunnlag av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Det vises til St.prp. nr. 1 (2001–2002) for nærmere omtale av bl.a. prosessen rundt arbeidet med handlingsprogrammene og de økonomiske rammene som ble lagt til grunn og beregnede virkninger av handlingsprogrammene.

Tabellen viser fordelingen av økonomiske rammer og oppfølgingen av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan samlet etter tre år av planperioden. For en mer detaljert omtale av budsjettforslaget for 2004, vises det til sektoromtalene for veg og jernbane i del II i proposisjonen.

Fordeling av økonomiske rammer

(i mill. 2004-kr)

	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2004	Pst. oppfyllelse av handlings- program 2002–2005 etter tre år
<i>Kystverket</i>				
– Statlige midler	2 101 ¹	2 167	548,2	72,9 ²
– Bruker-/alternativ finansiering	1 995	2 018	505,9	73,6
– Sum	4 096	4 185	1 054,1	73,2 ²
<i>Statens vegvesen</i>				
– Statlige midler	47 337	49 810 ³	11 976,7 ³	71,73 ³
– Bruker-/alternativ finansiering	8 741	9 223	2 477,0	74,5
– Sum	56 078	59 033	14 453,7	72,2 ³
<i>Jernbaneverket</i>				
– Statlige midler	19 352	20 418	4 732,3 ⁴	67,4 ⁴
– Bruker-/alternativ finansiering	53	0	0	0,0
– Sum	19 405	20 418	4 732,3	67,4 ⁴
Statlige midler i alt	68 790	72 395	17 257,2	70,5
Bruker-/alternativ finansiering i alt	10 789	11 241	2 982,9	74,3
Samlet økonomisk ramme	79 579	83 636	20 240,1	71,1

¹ Ekskl. tilskudd til NSSR (Redningsselskapet).² Kostnader vedrørende flytting av Kystdirektoratet til Ålesund og rammene for Statens beredskap mot akutt forurensing inngår ikke som en del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er derfor ikke tatt med i beregning av oppfølgingsprosenten.³ Oppfølgingsprosenten er beregnet ut fra at post 24 Statens vegvesens produksjon, er trukket ut av rammen for handlingsprogrammet og bevilgningene. Post 35 Vegutbygging av Bjørvika, er også holdt utenfor disse beregningene da posten/prosjektet ikke inngår i handlingsprogrammet.⁴ Kap 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, inngår ikke som en del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er derfor ikke tatt med i utregning av oppfølgingsprosenten.

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS fra og med 01.01.2003. Følgelig omfatter tabellen ikke Avinor.

Etter de tre første årene av planperioden er oppfølging av de tre etatenes handlingsprogrammer samlet på 70,5 pst. hva angår de statlige bevilgningene. For Statens vegvesen og Jernbaneverket innebærer dette etterslep i forhold til handlingsprogrammene etter tre år av planperioden på henholdsvis om lag 1,6 mrd. kr og 1,5 mrd. kr. Dette etterslepet er i all hovedsak knyttet til investeringene. Jernbaneverkets investeringsbudsjett for 2004 alene har imidlertid fått en betydelig vekst, og ligger nært opp til gjennomsnittlig årlig

nivå i handlingsprogrammet. Både for veg og jernbane ligger de årlige bevilgningene så langt i planperioden over nivået i planperioden 1998–2001.

I budsjettforslaget for 2004 både for veg og jernbane, har Samferdselsdepartementet prioritert tiltak som øker transportsikkerheten høyest. Dette er i samsvar med opplegget i Nasjonal transportplan. Fiskeridepartementet har i budsjettforslaget for Kystverket prioritert tiltak for å styrke sikkerheten og beredskapen til sjøs.

3.5 Om transportsikkerhet

De siste ti årene har i gjennomsnitt mer enn 350 mennesker omkommet i transportulykker, hvorav i

overkant av 300 i vegtrafikken. I den samme perioden har mer enn 1 300 årlig blitt hardt skadd i transportulykker, de aller fleste i vegtrafikken. Reiser og transport har blitt betydelig sikrere de siste 30 årene. Transportvirksomhet er likevel forbundet med høy risiko. Risikoen for å omkomme eller bli skadet under reiser og transport er 4–10 ganger så høy som for andre aktiviteter i boligen eller fritidsaktiviteter. Videre er risikoen for dødsfall og personskader vesentlig større ved vegtransport enn ved annen transport. Den enkeltes opplevelse av risiko er varierende mellom transportsektorene, og er ikke alltid i overensstemmelse med den reelle risiko.

Regjeringen prioriterer transportsikkerhet høyt. Til grunn for trafikksikkerhetspolitikken ligger en visjon om at ingen skal dø eller skades alvorlig i transportulykker. Nullvisjonen innebærer at rammebetingelsene for transport skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd, og i så stor grad som mulig gi beskyttelse mot at feilhandlinger fører til dødsfall eller varige skader. I rammebetingelsene inngår bl.a. regelverket for atferd, som trafikkregler og opplæring, utforming av transportmidler, infrastruktur og kontrollsystemer.

Det er store forskjeller mellom de ulike sektorene, både med hensyn til infrastruktur, rullende materiell, styringssystemer og ulykkessituasjonen, herunder både reell og opplevd risiko. Vegsektoren skiller seg spesielt ut ved å være dominert av privatpersoners transporter. Bl.a. på grunn av de store forskjellene, varierer tilnærmingen til nullvisjonen betydelig mellom transportgrenene. Luftfart- og banesektoren er i hovedsak gjennomregulerte systemer med strenge og presise krav til transportutøverne og systemets totale sikkerhetsnivå, hvor sikkerhetsbestemmelser i betydelig grad fastsettes internasjonalt. Også til innenlands sjøtransport, herunder riksvegferger og Hurtigruta, stilles det strenge krav til totalt sikkerhetsnivå. Vegsektorens karakter tilsier en annen tilnærming i virkemiddelbruken. Nullvisjonen innebærer sterkere fokus på de alvorlige ulykkene; møteulykker, utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker. Sikkerhet i vegtrafikken baserer seg i stor grad på nasjonalt regelverk. Det pågår imidlertid en utvikling i retning av mer internasjonale regler, spesielt i EU.

Samferdselsdepartementet vil legge større vekt på å utarbeide en helhetlig sikkerhetspolitikk, slik at ressursene samlet sett kan utnyttes best mulig. I denne sammenheng vil overføring av kunnskap og erfaring mellom sektorene stå sentralt. Det vil bli utarbeidet felles rutiner for rapportering av ulykkesdata innenfor en standardisert

begrepsbruk. I Nasjonal transportplan 2006–2015 vil det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet stå sentralt.

Alle sektorene har en felles utfordring i å forebygge større ulykker. Regjeringen vil derfor utvide Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane til også å gjelde vegtransport i løpet av 2004.

De største utfordringene innen transportsikkerhet er knyttet til vegsektoren. Over tid har det vært en klar nedgang i antall drepte og alvorlig skadde. For å videreføre denne utviklingen vil Regjeringen forsterke virkemiddelbruken. Det vil bli satt fokus på de mest alvorlige ulykkene; møteulykker, utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker. Det er i den forbindelse nødvendig med et bredt spekter av tiltak innen utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet, opplæring, informasjon og kontroll av trafikk og kjøretøy.

Det forutsettes benyttet om lag 400 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2004. Dette er tiltak som montering av rekkverk, vegbelysning, kurve- og kryssutbedring, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen m.m. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvis tiltak med trafikksikkerhetsgevinster. Det vil bli lagt økt vekt på å bygge fysiske skiller mellom kjøreretningene for å redusere møteulykkene. Viktige strakstiltak vil bli gitt høy prioritet. Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, bl.a. for å bedre trafikksikkerheten og vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2006–2015. Utbygging av enkelte særskilt ulykkesbelastede strekninger er allerede forsert, slik som E6 gjennom Østfold.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er det for perioden 2002–2005 planlagt brukt om lag 800 mill. kr til trafikksikkerhetsarbeid. I gjennomsnitt pr. år i perioden er dette en dobling fra 2001.

Etter hvert forventes det positive effekter av revisjonen av føreropplæringen. I juli 2003 ble det innført et trafikalt grunnkurs for alle som passerer 16 år, og som skal starte føreropplæringen. Det trafikale grunnkurset er det første leddet i en revisjon av føreropplæringen. Det vil senere bli utarbeidet nye lærerplaner for opplæringen i de ulike førerkortklasser. Trafikkkontroller, herunder automatisk trafikkkontroll (ATK), og synlig politi på vegene er svært virkningsfulle tiltak. Bruken av ATK vil bli økt framover og reaksjonene overfor bilførere som setter andres liv på spill i trafikken vil bli skjerpet. Det forventes positiv effekt av prikkbelastningsordningen som innføres 01.01.2004.

Virkninger av planlagte tiltak i 2004 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er beregnet til

om lag 150 færre drepte eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2003.

Det foreslås bevilget 550 mill. kr over Jernbaneverkets budsjett i 2004 til utbygging av sikker togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette. Dette vil gi et vesentlig bidrag til togsikkerheten, og sørge for en enklere trafikkavvikling. For øvrig er rassikringstiltak, tiltak for sikring og sanering av planoverganger samt tiltak for økt tunnelsikkerhet de viktigste innsatsområdene for å redusere risikofaktorene ved jernbanedrift. Innenfor Jernbaneverkets programområde sikkerhet er det avsatt 93 mill. kr til ulike tiltak i 2004.

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å arbeide for en sikker og samfunnstjenlig luftfart. I 2004 vil Luftfartstilsynet bl.a. arbeide videre med å utvikle et mer risikobasert tilsyn, herunder kriterier for akseptabel risiko innen ulike kategorier luftfart. På bakgrunn av en omfattende risikoanalyse har Luftfartstilsynet foreslått å endre forskrift om utforming av store flyplasser. Sikkerhetsfremmende arbeid i helikoptertrafikken på norsk kontinental-sokkel vil være et viktig satsingsområde for Luftfartstilsynet i 2004. Avinor AS' styre prioriterer investeringer knyttet til flysikkerhet, samt tiltak knyttet til kontroll av passasjerer og bagasje.

3.6 Om alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er hittil i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering i vegsektoren er bompenger. Dette dreier seg dels om enkeltstående bompengprosjekter, dels om bomringer og dels om strekningsvise bompengepakker. I tillegg kommer enkelte tilskudd og forskudd fra lokale myndigheter og næringsliv. Dagens ordning med innkreving av øremerket drivstoffavgift i Tromsø blir avsluttet i 2003, og har de siste årene i all hovedsak gått til nedbetaling av lån for tidligere investeringer.

For 2003 er det anslått at om lag 2,3 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2004 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 2,5 mrd. kr. Til sammenligning utgjør forslaget til «ordinære» riksvegmidler over kap. 1320, post 30, om lag 4,7 mrd. kr. I 2004 vil dermed bompenger utgjøre om lag 35 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der bompenger skal inngå i finansieringsopplegget. Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for

bompengenneinnkreving. Det vises for øvrig til omtale i Nasjonal transportplan 2002–2011.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital, samt forestå påfølgende drift og vedlikehold av anlegget for en avtalt men tidsbegrenset periode. I motsetning til ordinære bompengprosjekter, er hovedmotivasjonen for å velge OPS ikke alternativ finansiering, men muligheten til å hente ut gevinster i form av en mer effektiv utbygging og senere drift og vedlikehold av anlegget. Det er imidlertid også et selvstendig poeng med OPS-ordninger å få gjennomført investeringsprosjekter av stor samfunnsmessig nytte raskere enn det som ellers vil være mulig.

Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter med OPS i vegsektoren. I prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk. Denne godtgjøringen vil i det første prøveprosjektet, E39 Øysand-Thamshamn, bli dekket delvis gjennom bompenginntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 83 (2000–2001) Om Ev 39 Øysand-Thamshamn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering. Anskaffelsesprosessen for dette prosjektet ble avsluttet våren 2003. Samferdselsdepartementet vil foreta en evaluering av dette prosjektet høsten 2003, og vil presentere dette i Nasjonal transportplan 2006–2015. Det andre prøveprosjektet, E39 Handeland-Feda, er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002). Anskaffelsesprosessen for dette prosjektet pågår, og det forventes at kontrakt med foretrukket tilbyder inngås våren 2004. I sistnevnte prosjekt dekkes godtgjøringen til OPS-selskapet av statlige bevilgninger. Det siste prøveprosjektet omfatter deler av E18 i Aust-Agder.

3.7 Om kjøp av samferdselstjenester

Statlig kjøp av samferdselstjenester benyttes i de fleste tilfeller for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Dette ut fra målsettingen om at det skal være et godt tilbud av samferdselstjenester i hele landet. Hva som til en hver tid er et tilfredsstillende tilbud, vil imidlertid jevnlig måtte vurderes i forhold til bruk og kostnader ved de ulike transporttilbudene. Statlig kjøp av tjenester er også begrunnet i behovet for å opprettholde et transporttilbud av rent trafikale og/eller miljømessige grunner. Det siste gjelder særlig for statlig kjøp av nærtrafikkstjenester fra NSB AS i de største byområdene. Når det gjelder riksvegferjene, så er disse å betrakte som en integrert del av det statlige vegnettet. Avinor driver en rekke regio-

nale flyplasser rundt omkring i landet som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, men som opprettholdes ved hjelp av et statlig tilskudd til Avinor.

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det blir etablert et mer forretningsmessig forhold mellom staten som kjøper og den enkelte tjenesteleverandør. Det er konkurranseutsetting av tjenestene som er det primære for Regjeringen, og ikke nødvendigvis privatisering. Det offentlige skal fortsatt ha ansvaret for at tjenestene blir utført, og at dette skjer etter fastsatte kvalitetskrav. Formålet med konkurranseutsettingen er å få mer igjen for ressursinnsatsen og/eller få bedre kvalitet på tjenestene.

Ordningene for statlig kjøp av tjenester som sorterer under Samferdselsdepartementet, er av forholdsvis ulik karakter. Dels er det snakk om

anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger. I budsjettforslaget har departementet endret betegnelsen på noen av de aktuelle kapitlene/postene slik at disse bedre reflekterer ordningenes innhold/formål.

Det er under Samferdselsdepartementets ansvarsområde etablert ordninger for statlige kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter (kap. 1310), lufthavntjenester på de regionale flyplassene (kap. 1311), persontransporttjenester med tog (kap. 1351) og posttjenester (kap. 1370). Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet/Sta- tens vegvesen kjøper også tjenester i riksvegferje- driften (kap. 1320, post 72) fra ulike ferjeselskaper. Mer indirekte kjøper staten tjenester fra hurtigrute- selskapene ved et årlig tilskudd (kap. 1330, post 70).

Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester

(i 1 000 kr)

Kap./ post	Benevnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1310	Flytransport				
70	Kjøp av innenlandske flyruter	397 111	401 100	420 500	4,8
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	167 000	250 000	264 000	5,6
1320	Statens vegvesen				
72	Kjøp av riksvegferje- tjenester	1 047 677	1 091 300	1 155 000	5,8
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Tilskudd til Hurtigruten	180 292	183 200	200 800	9,6
1351	Persontransport med tog				
70	Kjøp av persontransport med tog	1 302 000	1 386 000	1 416 000	2,2
1370	Posttjenester				
70	Kjøp av posttjenester	372 000	305 000	316 000	3,6
	Sum kjøp av tjenester	3 466 080	3 616 600	3 772 300	4,3

I statsbudsjettet for 2004 er det til sammen fore- slått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,8 mrd. kr, en økning på 155,7 mill. kr eller 4,3 pst. målt mot

saldert budsjett 2003. Nesten 70 pst. av totalbelø- pet er satt av til ordningene med kjøp av person-

transporttjenester med tog (fra NSB) og ferjetjenester.

Budsjettforslaget innebærer at statlig kjøp av samferdselstjenester øker mer enn antatt prisstigning. En rekke forhold vil ha betydning for de enkelte elementene som inngår i statens kjøp, herunder endrede avgiftsregler, nye anbudsrunder og nye sikkerhetskrav-/pålegg. Innføring av 6 pst. merverdiavgift på persontransport fra 01.03.2004 innebærer en betydelig økonomisk lettelse for de transportører som i dag ikke er med i merverdiavgiftsopplegget.

Innføring av 6 pst. merverdiavgift på persontransport og bortfall av el-avgiften for produksjonsvirksomhet innebærer spesielt betydelige kostnadsbesparelser for NSB (og annen skinnegående transport). Selve bevilgningen til kjøp av persontransporttjenester med tog foreslås økt med 2,2 pst. til 1 416 mill. kr, med utgangspunkt i inngått rammeavtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS for perioden 2003–2006. Med samlet økonomiske opplegg i forslaget til statsbudsjett for 2004, legger departementet til grunn at NSB vil opprettholde nattogene på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

I beløpet til kjøp av riksvegferjer er det bl.a. tatt hensyn til at 6 pst. merverdiavgift på persontransport totalt sett vil føre til økte utgifter for riksvegferjedriften, bl.a. fordi fering av kjøretøy i dag er med i merverdiavgiftsopplegget med nullsats. Den største prosentvise økningen i forhold til saldert budsjett 2003, gjelder tilskudd til Hurtigruten. Økningen er basert på gjeldende avtale med hurtigruterederiene og bl.a. ev. kompensasjonsbeløp som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift.

For øvrig vises det til omtale under de respektive programkategorier/ kapitler i del II i proposisjonen.

3.8 Om bruk av anbud i samferdselssektoren

Samarbeidsregjeringen er opptatt av at anbud tas i bruk i store deler av samferdselssektoren for å mer ut av de tilgjengelige ressursene. Dette er en viktig del av Regjeringens arbeid med modernisering og effektivisering av offentlig sektor. Utskillelsen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet som eget selskap, Mesta AS, var en viktig del av arbeidet med å legge til rette for full konkurranseutsetting av produksjonsoppgavene i Statens vegvesen. Departementet vil også effektivisere Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet ved økt konkurranseutsetting. Det vil bli vurdert å skille ut hele eller deler av Jernbaneverkets produksjons-

virksomhet. For øvrig er anbud allerede tatt i bruk eller er i ferd med å bli tatt i bruk på mange andre områder som ligger innenfor Samferdselsdepartementets budsjettansvar.

Departementet har over flere år brukt anbud ved statlig kjøp av flyruter innenlands, som ikke kan drives på kommersielle vilkår. Statens vegvesen har som et prøveprosjekt for riksvegferjedriften gjennomført bruk av anbud på sju strekninger. Samferdselsloven er endret slik at det nå er adgang til bruk av anbud i hele ferjedriften. Statens vegvesen planlegger satt ut anbud på fem nye strekninger høsten 2003/våren 2004. Planlagt prøveprosjekt med utsetting av anbud for persontrafikk med tog på Gjøvikbanen og Vossabanen er under forbedelse i Samferdselsdepartementet. Anbudsutsetting av persontransport er svært krevende, bl.a. på grunn av begrenset tilgang til spesialutdannet personell, lokomotiv og vognsett, verkstedsfasiliteter samt sporkapasitet på flere nøkkelstrekninger.

3.9 Om selskaper eid av Samferdselsdepartementet

Den norske stat er en betydelig eier, ikke minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapets eiendom krever at staten også er en god eier. I St.meld. nr. 22 (2001–2002) Et mindre og bedre statlig eierskap, er det redegjort nærmere for Regjeringens politikk i spørsmål om eierskap.

Samferdselsdepartementet står i dag som eier av fem selskaper, NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS, Mesta AS og Flytoget AS. Departementet vil legge fram nye Eiermeldinger om virksomheten i Posten Norge AS og NSB AS høsten 2003, mens første Eiermelding om Avinor AS vil bli lagt fram våren 2004. I Eiermeldingene blir bl.a. omtalt statens krav til avkastning samt politikk for utbytte fra selskapene.

Samferdselsdepartementet arbeider med å få etablert et opplegg for avkastningskrav og utbyttepolitikk for Mesta AS og Flytoget AS.

3.10 Om styring av store investeringsprosjekter

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Hensikten med kvalitetssikringen er å legge til rette for god kostnadsstyring av store prosjekter, i første rekke ved å sikre at prosjektets mål er tilstrekkelig avklart og ved å legge til rette for at gjennomføring kan skje innenfor prosjektets budsjett. Kvalitetssikringen innebærer at en ekstern nøytral part (firma som foretar kvalitetssikringen, dvs. kvalitetssikrer) foretar en uavhengig usikker-

hetsanalyse av prosjektet. Analysen viser det samlede usikkerhetsbildet for prosjektet, men med hovedfokus på prosjektets kostnader. I budsjett-fremlegget for 2004 omtales prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring med en styringsramme og en kostnadsramme.

Styringsrammen omfatter den kostnaden som Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten skal realisere prosjektet innenfor, dvs. den rammen som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgaven. For de fleste prosjekt som kvalitets-sikres, vil styringsrammen være slik at det er 50 pst. sannsynlighet for at rammen ikke blir over-skredet. Styringsrammen vil bli vurdert etter tilrå-ding fra etaten og vedkommende kvalitetssikrer. Fordeling av styringsrammen på det enkelte bud-sjettår, vil dimensjoneres ut fra målet om rasjonell anleggsdrift for prosjektet (periodisert styrings-ramme).

Kostnadsrammen omfatter styringsrammen med tillegg av avsetning for usikkerhet. Kostnads-rammen gir uttrykk for det øvre finansielle taket for prosjektet. Det er bare vegsektoren som har en større prosjektportefølje. I budsjettforslaget er det

ikke lagt inn usikkerhetsavsetning på prosjektnivå. Dette gjelder også for jernbaneprosjekter. Dette har sammenheng med at eksponeringen for usys-tematisk usikkerhet for hele porteføljen er mindre enn summen av disse usikkerhetene for enkeltpro-sjektene. Innenfor vegsektoren vil i tillegg regule-ring av oppstartstidspunkt for nye prosjekter og/eller midlertidige omdisponeringer mellom pro-sjekter og fylker være de mest aktuelle virkemid-lene dersom det skulle bli behov for å tilføre kvali-tetssikrede prosjekter midler utover den periodi-serte styringsrammen. Det er departementets klare forutsetning at midlertidige stopp eller ura-sjonell fremdrift i eksisterende prosjekter ikke skal være virkemidler i denne sammenheng.

Det vil i samråd med Finansdepartementet bli arbeidet med å utvikle en fastere metodikk for usikkerhetshåndtering i et porteføljeperspektiv. Det er under forskningsprogrammet Concept utar-beidet en rapport som vil danne utgangspunkt for arbeidet. For nærmere omtale av Concept-pro-grammet vises for øvrig til omtale i Finansdeparte-mentets fagproposisjon for 2004 under kap. 1630.

4 Særskilte omtaler

4.1 Fornyning, organisasjons- og strukturendringer

I det følgende gis det en kort redegjørelse for viktige fornyingstiltak og organisasjons- og strukturendringer under Samferdselsdepartementet. Omtalen må sees i sammenheng med de mer detaljerte omtalene av de enkelte sektorer og virksomheter under hver enkelt programkategori. Når det gjelder utflyttingen av Post- og teletilsynet og Luftfartstilsynet til henholdsvis Lillesand og Bodø, vises det til egen omtale i pkt. 3.3 i del I.

Sivil luftfart

Omdanning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket til aksjeselskapet Avinor AS

Pr. 01.01.2003 ble den tidligere forvaltningsbedriften Luftfartsverket omdannet til et heleid statlig aksjeselskap under navnet *Avinor AS*. Omgjøringen til aksjeselskap vil på grunn av ledelsens og styrets utvidede økonomiske ansvar og handlefrihet muliggjøre en større grad av markedsretting både for den kommersielle virksomheten og for selve lufthavndriften, noe som anses som nødvendig på bakgrunn av den utviklingen som skjer i lufttrafikken. Aksjeselskapsmodellen legger også til rette for en mer forretningsmessig basert ledelse og bedriftskultur enn forvaltningsbedriftsmodellen. Styrets og ledelsens mulighet for langsiktig økonomisk planlegging, i hovedsak uavhengig av de årlige budsjettprosessene, er også vektlagt i forbindelse med omdanningen.

Vegformål

Omorganisering av Statens vegvesen

Fra 01.01.2003 ble det gjennomført et organisatorisk skille mellom forvaltning og produksjon i Statens vegvesen.

Forvaltningsorganet Statens vegvesen er organisert med Vegdirektoratet som hovedkontor og fem regioner med regionvegkontor i Lillehammer, Arendal, Leikanger, Molde og Bodø. På nivået under regionvegkontorene er det 30 disktriktsvegkontorer. I tillegg er det etablert et veg- og teknologisenter i Trondheim. Omorganiseringen innebæ-

rer en mer desentralisert organisasjon med større fleksibilitet i oppgavefordeling og beslutningsnivå.

Statens vegvesens tidligere produksjonsvirksomhet er fra 01.01.2003 skilt ut og etablert som eget aksjeselskap, *Mesta AS*, eid av Samferdselsdepartementet. Etableringen åpner for full konkurranse om drift, vedlikehold og utbygging av vegnettet i Norge. Dette vil etter Regjeringens oppfatning gi grunnlag for en effektivisering som vil bety at en får mer igjen for de midler staten stiller til rådighet til vegformål. Selskapet vil konkurrere om oppdrag fra Statens vegvesen på lik linje med private aktører, og vil følgelig måtte forholde seg til oppdragsgiveren på samme måte som private entreprenørselskaper.

Todeling av vegnettet

I St.meld. nr. 31 (2000–2001) Om oppgavefordelingen mellom kommune, fylke og stat, ble det framholdt at dagens tredeling av vegnettet – med kommunale, fylkes- og riksveger – har svakheter, bl.a. ved at det er betydelig forskjeller i standard mellom de tre vegsystemene. Omtalen konkluderte med at todeling i riksveger og kommunale veger skulle utredes.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) heter det at en ev. ny klassifisering av vegnettet bør ses i sammenheng med fylkeskommunens roller og oppgaver som regional utviklingsaktør. Spørsmålet om todeling vil derfor bli sett i sammenheng med den vurdering av fylkeskommunen som Regjeringen varslet i St.meld. nr. 19 (2001–2002), hvor det bl.a. framgår at en slik vurdering vil bli lagt fram for Stortinget mot slutten av denne valgperioden.

Jernbane

Organisatorisk skille mellom forvaltning og forretning i Jernbaneverket

Innenfor Jernbaneverket er det gjennomført skille mellom forvaltning og forretning/produksjonsvirksomhet. Det er etablert følgende forretningsenheter: BaneService, BaneProduksjon, BanePartner og BaneEnergi. Jernbaneverket gjennomførte våren 2003 en gjennomgang av organiseringen av etaten, herunder det eksisterende skille mellom

forvaltning og forretning/ produksjonsvirksomhet. For forretningsenhetene BaneProduksjon, BanePartner og BaneEnergi vil Jernbaneverket gjennomføre endringer for å oppnå bedre utnyttelse av ressursene på tvers av organisasjonen ved at disse enhetene ikke lenger vil fremstå som forretningsenheter med egne interne styrer og interne resultatregnskaper.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal være full konkurranse om Jernbaneverkets produksjonsoppgaver der dette ikke går på bekostning av sikkerheten. Formålet er å skille klarere mellom forvaltning og produksjon og oppnå større effektivitet. Samferdselsdepartementet arbeider i samråd med Jernbaneverket, med å skille ut hele eller deler av produksjonsvirksomheten. Departementet vil komme tilbake til saken.

Konkurranse om sporet

Program – «Konkurranse om sporet» er et endringsprogram med mål om å legge til rette for konkurranse om statlig kjøpt persontransport med tog. Programmet består av flere underliggende prosjekter, og styres av Samferdselsdepartementet. I første omgang skal det legges til rette for konkurranse om betjening av prøvestrekningene Vosabanen og Gjøvikbanen med sikte på utlysning i 2004.

Programmets overordnede mål er å legge til rette for et konkurransenøytralt regime ved innføring av konkurranse om statlig kjøpt persontransport med tog. Samferdselsdepartementet arbeider med å utforme mål for konkurranseutsettningen. Aktuelle mål vil kunne være:

- bedre kvalitet for publikum med hensyn til tilbud
- mer kostnadseffektiv tjenesteproduksjon
- høyere markedsandel gjennom konkurranse-dyktig persontransport med tog

Kollektivtransport, transportsystemer

Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder

Lokale myndigheter er invitert til gjennomføring av forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder. Hovedformålet med forsøkene er å oppnå bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene innenfor transportsektoren. Forsøkene skal belyse om andre organisatoriske løsninger enn dagens kan møte utfordringene bl.a. knyttet til miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte. Formålet med forsø-

kene er å få et mer effektivt transportsystem med større tjenesteproduksjon og bedre service ovenfor de reisende for de midler som stilles til rådighet.

Etablering av Samordningsorgan for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet

Ansvar for kollektivtransporten er i dag spredd på en rekke ulike aktører og nivåer. Et særtrekk for det sentrale Østlandsområdet er statens rolle i finansiering både av drift og investeringer i infrastruktur for lokal kollektivtransport, gjennom kjøp av persontogtjenester fra NSB AS og tilskudd til opprustning og utbygging av anlegg for buss, trikk og T-bane i Oslo. Det er en felles politisk målsetting for staten, fylkeskommunene og Oslo kommune å styrke kollektivtransporten i hovedstadsregionen.

Et utredningsarbeid er gjennomført og vil nå bli videreført med representanter fra Oslo kommune, Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner, i tillegg til Samferdselsdepartementet. Det er i arbeidet fokusert på areal- og transportpolitiske utfordringer i det sentrale Østlandsområdet, samt oppgaver, roller og ansvar som et samordningsorgan bør ivareta for å kunne utvikle et bedre transportsystem. Et viktig formål med samordningsorganet er å sikre at politiske prioriteringer når det gjelder ressurser og tiltak blir sett i sammenheng. Forutsatt tilslutning fra de deltakende parter, er det tatt sikte på at samordningsorganet kan etableres fra 01.01.2004.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i større byområder

Det vil fra og med 2004 bli etablert en statlig belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Ordningen skal bidra til at lokale myndigheter gjennomfører tiltak som styrker kollektivtransporten i byområdene. Målsettingen med ordningen er økt andel kollektivreisende og reduksjoner i bilbruken der dette gir miljø- og samfunnsmessige gevinster.

Undersøkelse av ulykker og hendelser

Felles havarikommisjon for transport

En arbeidsgruppe under Samferdselsdepartementet fremla i februar 2002 en rapport om etablering av en felles havarikommisjon for transport med utgangspunkt i nåværende Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Kommisjonen skal undersøke årsaksfaktorer bak ulykker og hendelser, og ikke fordele skyld og ansvar. Rapporten har vært

på høring hos berørte organer og organisasjoner som i hovedsak støtter arbeidsgruppens forslag. Det er i en egen arbeidsgruppe arbeidet videre med å vurdere hvilke typer ulykker i vegsektoren som bør undersøkes av en felles kommisjon. Denne gruppen la fram sin rapport i april 2003.

Samferdselsdepartementet vil utvide Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane til også å gjelde vegtransport. Målsettingen med opprettelse av en felles havarikommisjon er å bedre sikkerheten og redusere antall ulykker innen transport gjennom klarlegging av årsaksfaktorer bak ulykker og hendelser.

Telekommunikasjon

Ny lov om elektronisk kommunikasjon

Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) ble sanksjonert 04.07.2003 og trådte i kraft 25.07.2003. Loven erstatter den tidligere teleloven. Det er bl.a. gitt bestemmelser vedrørende fordeling av myndighet mellom Kongen, Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet.

Målet er å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser ved å legge til rette for bærekraftig konkurranse, samt stimulere til næringsutvikling og innovasjon.

Det vil bli utarbeidet nye forskrifter samt foretatt endringer av gjeldende forskrifter hjemlet i teleloven, i tråd med det regelverket ekomloven inneholder. Samferdselsdepartementet sendte 03.07.2003 ut på høring utkast til ny forskrift om elektronisk kommunikasjonsnett og -tjeneste (ekomforskriften) med høringsfrist 01.09.2003. Det tas sikte på at forskriften skal tre i kraft så snart som mulig.

Posttjenester

Økt konkurranse i postsektoren

Ved Ot.prp. nr. 41 (2002–2003) ble det fremmet forslag om å endre enkelte bestemmelser i postloven. Forslagene innebærer en gradvis innskrenkning av enerettsområdet til Posten Norge AS, uten å sette en dato for når postmarkedet skal være fullt ut liberalisert. Endringene i postloven, som bl.a. betyr at enerettsområdet reduseres til brevpost med vekt inntil 100 gram og med pris inntil tre ganger grunntaksten, trådte i kraft 01.07.2003.

Regjeringen går inn for at Postens enerettsområde reduseres ytterligere fra 01.01.2006, til å omfatte brevpost med vekt inntil 50 gram og med en pris inntil to og en halv ganger grunntaksen. Samferdselsdepartementet har dessuten satt i

gang et utredningsarbeid for å få vurdert konsekvensene av ev. ytterligere liberalisering av markedet for posttjenester, utover den liberalisering som er gjennomført og foreslått fra 2006.

4.2 Forskning og utvikling

Samferdselssektoren står overfor en rekke store utfordringer som krever en forbedring av kunnskapsbasen. Utfordringene knytter seg i hovedsak til sikkerhet, miljø, effektivisering og teknologiutvikling, samt internasjonalisering, styring og planlegging. Som et virkemiddel for å sikre framtidig verdiskaping, bidrar Samferdselsdepartementet med midler til å fremme forskning og utvikling som styrker konkurranse- og innovasjonsevnen til utøvere i samferdselssektoren. Departementet har hovedansvaret for utvikling av sektorens kunnskapsbase, noe som innebærer ansvar for FoU-tiltak til nytte for befolkning, brukere og utøvere.

Departementet ønsker å fremme internasjonalt forskningssamarbeid innenfor samferdselssektoren, både gjennom å stille midler direkte til disposisjon og gjennom annet internasjonalt FoU-engasjement. Styrking av internasjonalt forskningssamarbeid vil bl.a. bidra til en bredere tilgang til forskningsresultater, større muligheter for komparative analyser og kan også redusere parallell forskning der dette ikke er formålstjenelig. Gjennom satsingen på forskning og utvikling får departementet økt dybdekunnskap om drivkrefter, rammevilkår, effekter og teknologi innenfor telekommunikasjon og transport. Slik kunnskap er en grunnpilar i et moderne og komplekst samfunn. Bruk av forskningsresultater inngår som en viktig del av arbeidet med å få fram et best mulig kunnskapsgrunnlag for beslutninger i politikk og forvaltning. Størsteparten av de årlige bevilgningene til forskning og utvikling går til mer langsiktig kunnskapsutvikling, men det settes også av midler til utredninger og forsøksvirksomhet.

I arbeidet med å utvikle avanserte telenett og -tjenester, samt å bidra til sikrere og mer effektiv transport er det bl.a. nødvendig å styrke forskning knyttet til området risiko og sikkerhet samt informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i transportsektoren. Det bør også satses betydelig på forskning knyttet til logistikk og transport, som kan bidra til å finne tiltak og metoder for å redusere transportkostnader, bedre servicen til brukere og videreutvikle teknologi. For 2004 foreslås det bevilget 112,6 mill. kr til samferdselsforskning. Dette er klar økning sammenlignet med saldert budsjett 2003. Midlene foreslås fordelt mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 41 mill. kr og 71,6 mill. kr.

Midlene til transportforskning planlegges bl.a. brukt til et næringsrettet program om tjenesteyting, handel og logistikk og til forskningsprogrammet om risiko og sikkerhet i transportsektoren. I tillegg videreføres støtte til bl.a. forskningsprogrammer om byutvikling, miljøforurensning og helse, regional utvikling og støyforskning.

Midlene til telekommunikasjonsforskning planlegges bl.a. brukt til å støtte ulike forskningsprogrammer knyttet til IKT. Få andre teknologiområder har like stor betydning for samfunnsutviklingene generelt og for den enkeltes hverdag. IKT-forskningen og IKT-næringen kan bidra med nye løsninger på utfordringer i næringslivet og den offentlige forvaltningen. Eksempelvis har forskningsbevilgningen fra departementet bidratt til et prosjekt der passasjerer på busser i Trondheim kan motta oppdatert informasjon om ankomsttid for neste buss via mobiltelefon, internett eller egne skjermer på holdeplassene i tillegg til nye elektroniske busskort. Departementet ønsker å videreføre støtte til forskningsprogrammene om grunnleggende IKT-forskning, næringsrettet IKT-forskning og forskning som omhandler samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT. Andre viktige satsingsområder er forskningsprogrammet Tjenesteyting, handel og logistikk, der IKT/tjenesteyting står sentralt, og støtte til SIMULA-senteret på Fornebu. Dette senteret driver grunnleggende forskning rettet mot programvareutvikling og forsker på utfordringer knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester.

Til generell forsknings- og utredningsvirksomhet for departementet foreslås det bevilget 15,5 mill. kr i 2004. Tema i tilknytning til miljø og trafiksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt til utredninger knyttet til de enkelte transportsektorene. I tillegg er det satt av midler til videreføring av et prosjekt med mulige operative og tekniske løsninger som kan gjøre det lettere for funksjonshemmede å benytte buss.

Departementet ønsker å øke satsingen på utvikling av hydrogen- og brenselcelleteknologi, og foreslår å benytte 6,2 mill. kr til forsøk på dette feltet i 2004.

I 2001 ble det iverksatt et ettårig forsøk med tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter. Forsøket er et samarbeidsprosjekt mellom Sosialdepartementet, Helsedepartementet og Samferdselsdepartementet. Forsøket er senere forlenget og Regjeringen vil på ny foreslå å forlenge forsøket, denne gangen ut 2004. Bakgrunnen for dette er at det vil være naturlig å vurdere

forsøket i sammenheng med det arbeidet som skal gjøres på feltet transport for funksjonshemmede i tida framover, bl.a. oppfølging av stortingsmeldingen om å bygge ned funksjonshemmedes barrierer, jf. St.meld. nr. 40 (2002–2003). For 2004 foreslås en videreføring av bevilgningen med 10,8 mill. kr til gjennomføring av den delen av forsøket som Samferdselsdepartementet har ansvar for.

Jernbaneløpnetts FoU-virksomhet vil i 2004 være rettet mot miljø, sikkerhet og teknisk utvikling. I tillegg kommer arbeid med, analyse- og prognosearbeid, herunder utvikling av planleggingsmetodikk.

Omorganiseringen av Statens vegvesen gir nye utfordringer innenfor forskning og utvikling. I og med at produksjonsvirksomheten ikke lenger er en del av Statens vegvesen, må etaten finne nye måter å arbeide på som sikrer at forskning og utvikling videreføres innenfor Statens vegvesens ansvarsområder. Av et totalbudsjett til FoU på 125 mill. kr, er det for 2004 avsatt 93 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester.

Statens vegvesens FoU-virksomhet vil i 2004 omfatte temaene trafiksikkerhet, miljø, transport i by, optimal utnyttelse av vegkapitalen, internasjonal virksomhet og intelligente transportsystemer. Av budsjettet på 125 mill. kr benyttes om lag 35 mill. kr til trafiksikkerhet og miljø. Innenfor trafiksikkerhet er arbeidet med nullvisjonen helt sentralt. Utvikling av løsninger for å hindre alvorlige møteulykker og utforkjøringsulykker har høy prioritet sammen med bedre metoder for opplæring og påvirkning av trafikantene. Miljøprosjektene dreier seg i hovedsak om gjenbruk av materialer til vegbygging og miljøvennlige vegdekker.

Den resterende delen av FoU-budsjettet brukes til utviklingsoppgaver innenfor tekniske fagområder som bru, tunnel, vegbygging, effektivisering av produksjonsoppgaver, trafikkteknikk m.m. Økte krav om effektiv utnyttelse av ressursene til drift og vedlikehold gjør det nødvendig med bedre kunnskap om størrelsen på vegkapitalen og hvilke tiltak som gir den beste avkastningen. Statens vegvesen gjennomfører derfor forskningsprogrammet «Vegkapitalen».

4.3 Samferdsel og miljø

Innledning

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene ved transport. Miljøutfordringene er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer. Det er nødvendig med bruk av kostnadseffektive og samordnede virke-

midler for å møte miljøutfordringene. Økte andeler kollektivtransport i forhold til privatbil i byområdene er et viktig mål for Samferdselsdepartementets miljøstrategi. Her vises det til egen omtale av satsingen på kollektivtransport i 2004 i pkt. 3.2. i proposisjonen.

Miljøstatus for samferdselssektoren

Utslipp til luft fra transport har for mange komponenter gått ned de siste årene, særlig gjelder dette for vegtrafikk. Utslippene fra kystfarten har imidlertid i noen grad motvirket den gunstige utviklingen for nitrogenoksider (NO_x) og svoveldioksid (SO_2). Utslippene av klimagasser fra transportsektoren har økt.

Utslipp av klimagasser fra transport består i hovedsak av karbondioksid (CO_2). I perioden 1990–2001 har utslippene av klimagasser fra sektoren økt med 23 pst. og utgjør nå om lag 25 pst. av nasjonale utslipp. Det er primært CO_2 -utslipp fra vegtrafikk som har bidratt til denne veksten, men også utslippene fra kysttrafikk og luftfart har økt. Vegtrafikken står for om lag 22 pst. av nasjonale CO_2 -utslipp.

Utslippene av svoveldioksid (SO_2) og nitrogenoksid (NO_x), som bidrar til regional forurensning, er samlet sett redusert betydelig de siste 10–15 årene. Dette til tross for at NO_x -utslippene fra kysttrafikken har økt. I perioden 1990–2001 har transportsektoren redusert utslippene av SO_2 med om lag 68 pst., slik at transport nå bidrar med om lag 10 pst. av de nasjonale utslippene.

Transportsektoren har samlet sett redusert sin andel av NO_x -utslippene med 5 prosentpoeng i perioden 1990–2001 og står for om lag 45 pst. av de nasjonale utslippene. Strengere avgasskrav og utskifting av kjøretøyparken har i denne perioden redusert NO_x -utslippene fra vegtrafikken med 38 pst. Økt tungtrafikk og flere dieseler viker isolert sett motsatt, og fra 2000 til 2001 var det en liten økning av NO_x -utslippene fra vegtrafikk. De delene av kystfarten som mottar støtte over Samferdselsdepartementets budsjett, dvs. riksvegferjer og Hurtigruten, står for om lag 4 pst. av nasjonale utslipp av NO_x .

Transportsektorens bidrag til lokal luftforurensning skyldes i hovedsak svevestøv og nitrogenoksid (NO_2), særlig fra vegtrafikk. På landsbasis er vegtrafikkens utslipp av svevestøv redusert med 32 pst. i perioden 1990–2001. Reduksjonen har vært langt sterkere i de største byene, hovedsakelig på grunn av høyere piggfriandel. Faktisk forekomst av episoder med helseskadelig luftforurensning er svært avhengig av meteo-

rologiske forhold om vinteren og varierer fra år til år og fra by til by.

Plagsom og til dels helseskadelig støy fra vegtrafikk, luftfart og jernbane berører langt flere personer enn lokal luftforurensning. Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Det er beregnet at drøyt 80 000 personer langs riksvegnettet føler seg svært plaget av støy. Totalt er om lag 10 000 personer sterkt plaget av støy fra jernbane og fly. Antall personer som er svært plaget, er redusert som følge av gjennomført støyskjerming og fasadeisoleering langs riksveg og jernbane.

Samferdselsanlegg og trafikk påvirker natur- og kulturmiljøer både ved direkte forbruk av arealer, ved barrierevirkning og ved redusert bruks- og opplevelsesverdi for arealer nær transportanlegg.

Integrering av miljøhensyn i samferdselspolitikken

Miljøutfordringene i samferdselssektoren krever helhetlig tilnærming og samordnet bruk av statlige og lokale virkemidler tilpasset miljøproblemenes karakter. Sektoren bidrar til mange og ulike miljøproblemer, både av global, regional og lokal karakter. For flere av miljøutfordringene er samferdselssektoren kun én av flere bidragsytere.

Miljøhensyn må veies mot andre sentrale mål i transportpolitikken. Regjeringen ønsker å øke transportsikkerheten og bedre framkommeligheten, spesielt for næringslivets transporter. Særlig i byene skal det legges til rette for at en større del av persontransporten utføres med kollektivtransport framfor privatbil.

For luftforurensning med globale og regionale skadevirkninger bestemmer internasjonale avtaler i stor grad ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Globale og regionale miljøproblemer bør så langt det er mulig reduseres ved tverrsektorielle, fortrinnsvis økonomiske, virkemidler som f.eks. avgifter og kvoter. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er i tillegg til relativt høye drivstoffavgifter ilagt CO_2 -avgift. Autodiesel er ilagt en høyere SO_2 -avgift enn fossilt brensel i andre anvendelser. Avgiften er gradert etter svovelinnhold, og nesten all autodiesel som omsettes i Norge har lavt svovelinnhold (mindre enn 50 ppm svovel).

I tillegg er det tatt i bruk administrative virkemidler, f.eks. generelle miljøkrav til kjøretøy og drivstoff. Landsomfattende økonomiske og administrative virkemidler vil også til en viss grad ha positive effekter i forhold til lokale miljøproblemer.

Overgang til alternative drivstoffer, som f.eks. naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, kan bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Staten bør primært bidra ved finansi-

ering av FoU og tilrettelegging gjennom generelle rammevilkår, spesielt avgiftspolitikken. Elbiler er fritatt for engangsavgift, årsavgift, moms, bomavgift og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser. Som en forsøksordning kan elbiler fra 01.07.2003 kjøre i kollektivfelt i Oslo og Akershus. Naturgass er også fritatt for drivstoffavgift. Regjeringen vurderer løpende ulike tiltak for å redusere NO_x-utslipp fra riksvegferjer innenfor rammen av kostnadseffektiv oppfølging av Gøteborg-protokollen. Departementet har siden 1991 støttet demonstrasjonsforsøk med alternative drivstoffer og miljøvennlig teknologi.

Som oppfølging av Stortingets behandling av Gassmeldingen, nedsatte Regjeringen i juni et nasjonalt hydrogenutvalg for å formulere nasjonale mål og nødvendige tiltak for å utvikle hydrogen som energibærer og virkemiddel for innenlands verdiskaping og bedre miljø. Samferdselsdepartementets ekspertgruppe for nullutslippsteknologi i transportsektoren som ble oppnevnt i mars i år, skal gi innspill til hydrogenutvalgets arbeid og komme med forslag til hvordan Norge kan bidra til å framskynde bruken av nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Transport, spesielt vegtrafikk, er en betydelig kilde til lokal luftforurensning og støy, spesielt i byområdene. Lokale myndigheter har en sentral rolle i utformingen av samferdsels- og miljøpolitikk tilpasset lokale forhold. Sentrale myndigheter bidrar gjennom forvaltning og drift av det overordnede transportnettet, kjøp av transport med jernbane og ved rammevilkår som stimulerer aktørene til miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektiv bruk av ressursene. Videre har staten ansvar for å gi lokale myndigheter nødvendige virkemidler for å gjennomføre lokale tiltak. For å redusere lokale miljøproblemer på en kostnadseffektiv måte, bør alle sektorer som bidrar vurderes i sammenheng.

Samferdselsdepartementet opprettet i 1998 prosjektet Bedre byluft. Prosjektet har til hensikt å samordne og forbedre måling og varsling av luftforurensning og utrede og prøve ut virkemidler for å redusere luftforurensning. Det legges opp til å videreføre bevilgningen til måling og varsling på omtrent samme nivå som i 2003. I tillegg er det aktuelt med noe styrket FoU-innsats knyttet til prosjektet.

Redusert bruk av piggdekk vurderes som et kostnadseffektivt tiltak for å redusere problemet med svevestøv i de største byene. Det er anslått at piggfriandelen bør ligge omkring 80 pst. for å overholde grenseverdiforskriften for luftkvalitet. Etter to vintersesonger avviklet Oslo kommune fra 2001/02 ordningen med piggdekkgebyr fordi piggfriandelen i følge Statens vegvesens tellinger

hadde økt til om lag 80 pst. Tellingene de to etterfølgende årene tyder på at piggfriandelen i Oslo er redusert til om lag 70 pst. Piggdekkgebyr ble innført i Trondheim fra 01.11.2001, og piggfriandelen har i følge tellingene økt med over 20 prosentpoeng til 59 pst. Piggfriandelen i Bergen og Stavanger ligger stabilt rundt 70 pst., mens den i Drammen er på 59 pst.

For å følge opp støykravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven vil Statens vegvesen og Jernbaneverket i perioden 2002 – 2005 bruke om lag 650 mill. kr til støytiltak langs riksveger og jernbane. I tillegg utredes tiltak for å redusere selve utslippet av støy fra transportmidlene. Statens vegvesen har i 2004 satt av om lag 280 mill. kr i statlige midler til miljøtiltak som i hovedsak vil gå til støytiltak. Med noen få unntak, i hovedsak på strekninger som i de nærmeste år skal avlastes for trafikk, vil grenseverdiene være oppfylt i løpet av 2004. Jernbaneverket har innenfor budsjettet for 2004 prioritert nødvendige midler for å oppfylle støykravene i grenseverdiforskriften.

En rekke tiltak som i mange tilfeller primært skal ivareta andre formål, kan også bidra til å redusere lokale miljøproblemer. Eksempler på slike tiltak er vegprising og tidsdifferensierte bompengesatser, styrking av kollektivtransporten, samordnet areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjoner og andre typer trafikkregulering. Som ledd i oppfølgingen av St.meld. nr. 26 (2002–2003) Bedre kollektivtrafikk, har Regjeringen satt i gang flere tiltak for å styrke samordningen og forbedre organiseringen av samferdselsoppgavene for å få en mer helhetlig forvaltning av virkemidlene.

Ifølge St.meld. nr. 23 (2001–2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, skal byområder utvikles med utgangspunkt i samordnede areal- og transportplaner. Samferdselsdepartementet samarbeider med Miljøverndepartementet om å legge til rette for utvikling av strategisk innrettede areal- og transportplaner, bl.a. i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Hensynet til natur- og kulturmiljø skal integres bedre i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Samferdselsmyndighetene vil søke å unngå inngrep i vernede naturområder, større sammenhengende naturområder uten tyngre inngrep, sårbare naturtyper og verdifulle kulturområder, jf. St.meld. nr. 42 (2000–2001) Biologisk mangfold. Samferdselsdepartementet og etatene deltar i et interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.

Vegdirektoratet viderefører samarbeidet med Direktoratet for naturforvaltning om konsekvensene av vinteråpen riksveg 7 over Hardangervidda

og system for ev. midlertidig stenging av vegen av hensyn til villreinen. Det vises til nærmere omtale under vegformål, avsnittet om Andre saker.

Samferdselsetatene vil videreføre arbeidet med å bygge opp og vedlikeholde en bred naturfaglig kompetanse. Videre skal kunnskapen om effektene av inngrep og avbøtende tiltak forbedres gjennom videre FoU-satsing, bl.a. med opptrapping av før- og etterundersøkelser. Statens vegvesen skal bl.a. finansiere store deler av den planlagte undersøkelsen av effektene av den nyåpnede brua som erstatter en gammel fylling på fylkesvegen til Tautra i Nord-Trøndelag.

Statens vegvesen la i juli 2002 fram Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Om lag 60 pst. av objektene i verneplanen antas å være formelt fredet etter kulturminneloven i løpet av 2004. Objekter som er i bruk som en del av vegnettet, ivaretas gjennom ordinær drift og vedlikehold, mens det er avsatt særskilte midler til øvrige objekter. Jernbaneverket vil i løpet av 2003 sende på høring forslag til nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten.

Jernbaneverket har praktisert et opplegg for miljøledelse siden 1998 og deltok for øvrig i pilotprosjektet Grønn stat. Statens vegvesen har over lenger tid arbeidet med å gjøre energibruk, transport, innkjøp og avfallshåndtering mer miljøvennlig. Staten vil arbeide med å integrere miljøledelse i sitt styringssystem.

4.4 Omtale av likestilling

Rekruttering av kvinner til ledende stillinger

I forbindelse med prosjektet *Kvinne, kvalitet og kompetanse i staten*, økte andelen kvinner i ledende stillinger i Samferdselsdepartementet og underliggende etater fra 10,6 pst. i 1997 til 16,7 pst. i 2002. Pr. 01.01.2003 er tallet 23,1 pst.

På grunn av omorganiseringer i løpet av prosjektperioden, omfatter tallene ikke alle de etater som i dag ligger under Samferdselsdepartementet. Tre etater har kommet til og én er skilt ut som selskap. For at tallene skulle bli sammenlignbare gjennom prosjektets gang, har rapporteringen omfattet de fire etatene som var med fra starten av pluss departementet selv.

Etter prosjektets avslutning er det fastsatt at andelen kvinner i ledende stillinger i staten totalt skal være minst 40 pst. innen 01.07.2006, med en mellomrapportering 01.01.2004.

For å bidra til målet om 40 pst. innen 01.07.2006, er det fastsatt bestemte prosedyrer ved tilsettinger i topplederstillinger. Disse prosedyrene tar bl.a. sikte på at det i departementets forslag til tilsetting før forslag fremmes for Regjeringen, skal så langt som mulig, presenteres tre finalekandidater, hvorav minst én kvinne. Det er den enkelte virksomhets ansvar å følge disse prosedyrene, og Samferdselsdepartementet vil følge opp arbeidet i tråd med de sentralt fastsatte virkemidlene.

Hvordan kjønns- og likestillingsperspektiv kommer til uttrykk på departementets faglige budsjettområder vil bli vurdert i forbindelse med budsjettåret for 2005.

5 Diverse tabeller

Garantiordninger og –fullmakter

(i 1 000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2002	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2003	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2004
Lån til ferjer i riksvegsamband	20.06.2003	995 360	1 365 000	1 136 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	5 000	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	185 000	160 000	133 000
Sum		1 188 360	1 533 000	1 277 000

Det har aldri vært utbetalinger (tap) under noen av garantiordningene. Fra 2002 ble fullmaktene gitt som en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar.

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Betegnelse	Fullmakt	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
1350	Jernbaneverket	Materiell	650	650
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

(i 1 000 kr)				
Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2003	Forslag 2004
1301	50	Samferdselsforskning	17 881	112 600
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	16 931	6 200
1301	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede	7 179	10 800
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	1 560	13 000
1313	22	Flyttekostnader		43 200

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2003	Forslag 2004
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.		5 839 700
1320	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	2 623	1 155 000
1322	91	Lån		260 000
1350	23	Drift og vedlikehold		2 860 300
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen		72 300
1360	70	Beredskapslagring	904	1 500
1380	22	Flyttekostnader		15 200

Hva angår kap. 1301, postene 50, 70 og 71, kan overførbarheten forklares med at prosjekter som får tilskudd fra bevilgninger over disse postene går over flere år. Tilskudd utbetales i hovedsak etter framdrift. At kap. 1311, post 71 er overførbar, skyldes etter-skuddsvis utbetaling av deler av dette tilskuddet.

For kap. 1320, post 23 og post 72, kap. 1350, post 23 og post 25, samt kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningene helt eller delvis benyttes til materiellanskaffelser og/eller større bygge-

og anleggsarbeider. Innenfor Statens vegvesens budsjett og Jernbaneverkets budsjett er det dessuten i stor grad adgang til å omdisponere midler mellom de ulike postene. Det er derfor naturlig at også poster utover 30-postene, er gjort overførbare.

Når det gjelder flyttekostnadene for henholdsvis Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet, kap. 1313, post 22 og kap. 1380, post 22, så har overførbarheten sammenheng med at det er særlig vanskelig å periodisere disse kostnadene nøyaktig.

Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2003

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2003	Endring	Rev. budsj.
1301	50	65	260	104 800	-10 000	94 800
1320	23	65	260	5 502 200	-67 450 ¹	5 434 750
1320	30	75	260	4 728 400	-35 000	4 693 400
1320	31 (NY)		260		50 000	50 000
1321	71	65	260	442 000	-85 000	357 000
1322	91	65	260	250 000	100 000	350 000
1322	92 (NY)	65	260		12 000	12 000
1350	23	65	260	3 001 600	-31 997 ²	2 969 603
1350	25	65	260	90 700	-20 000	70 700
1350	30	65/75	260	1 346 100	155 000	1 501 100
Sum					67 553	

¹ Beløpet er inkludert et kutt på 12 450 000 kr vedtatt i forbindelse med behandlingen av 2003-budsjettet.

² Beløpet er inkludert et kutt på 6 997 000 kr vedtatt i forbindelse med behandlingen av 2003-budsjettet.

Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2003

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2003	Endring	Rev. budsj
4320	3 (NY)	65	260		75 000	75 000
4350	7	65	260	90 700	-20 000	70 700
Sum					55 000	

Utgifter fordelt på postgrupper

(i 1 000 kr)

Postgr.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
01-01	Driftsutgifter	413 077	411 900	417 400	1,3
21-25	Spesielle driftsutgifter	9 090 134	8 609 500	8 846 200	2,7
24-24	Driftsresultat	-62 226			
30-49	Nybygg, anlegg mv.	6 849 293	6 235 100	6 913 500	10,9
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	71 472	104 800	112 600	7,4
60-69	Overføringer til kommuner	427		110 400	
70-89	Overføringer til private	3 591 750	4 247 100	4 376 100	3,1
90-99	Utlån, avdrag mv.	2 202 850	11 124 300	290 000	-97,4
	Sum under departementet	22 156 777	30 732 700	21 066 200	-31,5

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 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	114 858	679 700	123 600	-81,8
1301	Forskning og utvikling mv.	98 521	134 700	145 100	7,7
	Sum kategori 21.10	213 379	814 400	268 700	-67,0

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 580	1 900	2 000	5,3
	Sum kategori 21.10	3 580	1 900	2 000	5,3

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

Samferdselsdepartementets hovedoppgave er å utrede og iverksette strategier og tiltak for på best mulig måte å oppnå målene innenfor transport- og kommunikasjonssektoren. Departementet har også et ansvar for å styrke kunnskapsgrunnlaget innenfor transportforskning og telekommunikasjonsforskning.

Samlet budsjettforslag er på 268,7 mill. kr, en reduksjon på 67 pst. sammenlignet med saldert

budsjett 2003. Ekskl. en engangsutgift i 2003 på 558 mill. kr i forbindelse med at Samferdselsdepartementet overtok eierskapet av Flytoget AS fra NSB AS, er det en økning fra 2003 på 4,9 pst. Foreslått driftsbudsjett for Samferdselsdepartementet innebærer at det legges opp til om lag uendret aktivitetsnivå målt mot 2003, mens innsatsen rettet mot forskning og utvikling foreslås økt noe.

Rapportering

I 2002 har det skjedd et omfattende arbeid med omorganisering av underliggende etater. Omorganiseringen av Statens vegvesen ble gjennomført fra 01.01.2003. Produksjonsdelen ble etablert som et statlig aksjeselskap, Mesta AS. Endringen av orga-

nisasjonsstrukturen i Statens vegvesen til fem regionkontorer, 30 vegkontorer og et nett av filialer, forventes å gi større effektivitet og et mer desentralisert Statens vegvesen. Fra samme dato ble Luftfartsverket omdannet til statsaksjeselskapet Avinor AS, mens eierskapet til Flytoget AS ble overdratt fra NSB AS til Samferdselsdepartementet. NSBs og Postens organisasjonsform ble 01.07.2002 endret til aksjeselskap. Endring av selskapsformen til aksjeselskap har betydd at selskapene har fått en velkjent organisasjonsform i markedet.

Det er lagt ned et omfattende arbeid for å styrke kollektivtransportenes stilling i storbyene, herav arbeid med belønningsordninger, byforsøk og samordningsorgan for kollektivtransporten.

Samferdselsdepartementet har i 2003 trappet opp arbeidet med forberedelsene til anbud på statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Departementet har også satt i gang en evaluering av det første prøveprosjektet med bruk av OPS (Offentlig privat samarbeid) i vegsektoren.

Som ledd i oppfølgingen av Grønn stat, har Samferdselsdepartementet under arbeid et opplegg for miljøledelse i departementet. Det er foretatt en foreløpig kartlegging av miljøstatus, og det foreligger utkast til handlingsplan som omfatter områdene energi, avfall, innkjøp og transport.

Det er utarbeidet en overordnet strategi for bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren. Strategien legger vekt på rollefordeling og viktige områder for satsing fra departement og underliggende etater.

Departementet har gjennom St.meld. nr. 18 (2002–2003) Tilleggsmelding til St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i den norske mobilmarknaden, gitt en oversikt over markeds- og konkurransesituasjonen samt status for utbygging av UMTS i Norge. I postsektoren har departementet rettet særlig fokus mot arbeidet med liberalisering av postmarkedet.

Rapportering vedrørende aktivitet innenfor forskning og utvikling i 2002 og 2003 er gjort rede for i postomtalen under omtalen av budsjettforslaget for kapittel 1301.

Mål og prioriteringer

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. Departementets bruk av midlene over driftsbudsjettet og til forskning og utvikling, støtter opp under de mål og prioriteringer som gjøres i forhold den enkelte sektor.

Samferdselsdepartementets og Fiskeridepartementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for 2006–2015 skal slutføres i 2004. Planen vil bli lagt fram våren 2004. Transportplanen er tverrsektoriell der mål og prioriteringer for de ulike transportsektorene blir vurdert i sammenheng.

Departementet vil arbeide for å styrke kollektivtransportens posisjon, spesielt i de befolknings-tette områdene. Arbeid med anbud og konkurranse for persontransport med tog vil bli gitt høy prioritet også i 2004. Likeså vil Samferdselsdepartementet arbeide videre med sikte på effektivisering av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Arbeidet med å utvide ansvarsområde for Havari-kommisjonen for sivil luftfart og jernbane vil fortsette, i første omgang vil utvidelsen omfatte alvorlige ulykker i vegtransporten.

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

Departementet går inn for å opprettholde om lag uendret nivå på statens tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening. Medlemskapet i internasjonale organisasjoner vil bli opprettholdt for å holde kontakten med internasjonale miljøer.

Samferdselsdepartementet foreslår å styrke innsatsen rettet mot forskning og utvikling noe sammenlignet med 2003. Dette som et ledd i Regjeringens forskningsinnsats. Utredningsvirksomheten har til hensikt å bygge oppunder departementets overordnede politikk, mens store deler av forskningsaktiviteten vil bli kanalisert til programmer i regi av Norges forskningsråd.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	89 755	92 100	94 300
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	11 003	12 900	12 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100	16 700	17 300
90	Kjøp av aksjer		558 000	
	Sum kap. 1300	114 858	679 700	123 600

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 94,3 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. 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 videre satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Ved utgangen av 1. halvår 2003 hadde Samferdselsdepartementet 134 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 12 mill. kr. Bevilgningen skal dekke kontingenter angående Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon: Den europeiske transportministerkonferansen (ECMT), Internasjonale vegkongresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF), International Railway Congress Assosiation (IRCA) og Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport

(UITP). Kontingentene betales i det alt vesentlige i euro og sveitsiske franc. Kurssvingninger gjør at det er noe usikkert hva utgiftene vil bli på betalingsstidspunktet.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 17,3 mill. kr. Trygg Trafikk foreslås tildelt 16,9 mill. kr, hvilket innebærer en økning på 0,6 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett for 2003. Den økonomiske situasjonen til Trygg Trafikk var vanskelig i perioden 2000–2002, jf. omtale i budsjettproposisjonen for 2003. Som en følge av dette økte staten sin grunnbevilgning til Trygg Trafikk betydelig i 2003. Trygg Trafikks finansielle situasjon synes nå å ha stabilisert seg.

Trygg Trafikk gir råd og veiledning om trafikkopplæring i skoler og barnehager gjennom utarbeidelse av undervisningsmaterieell og opplæringstilbud, herunder Barnas trafikkklubb og Skolebarnas trafikkklubb som ble opprettet i 2002. Organisasjonen skal også bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, og har en sentral rolle i kampanjer og annet informasjons- og opplæringsarbeid, spesielt når det er rettet mot barn og unge. Videre fungerer Trygg Trafikk som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter, og som en viktig aktør og pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.

(i 1 000 kr)

Trygg Trafikks inntekter	Budsjett 2003	Finansiering i pst. 2003	Forslag 2004	Finansiering i pst. 2004
Statstilskudd	16 300	36,9	16 900	39,6
Andre tilskudd og egne inntekter	27 785	63,1	25 800	60,4
Sum	44 085	100,0	42 700	100,0

Det foreslås bevilget et tilskudd på 0,4 mill. kr til Syklistenes Landsforening, hvilket er det samme som i saldert budsjett for 2003. Syklistenes Landsforening har de siste årene fått et årlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet. Tilskuddet var opprinnelig begrenset til årene 2000–2002, men ble videreført i 2003 i forbindelse med organisasjonens

innsats i Vegdirektoratets arbeid med nasjonal sykkelstrategi. Denne strategien ble lagt frem våren 2003. Syklistenes Landsforenings arbeid for en sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk er viktig, og Samferdselsdepartementet foreslår derfor at driftstilskuddet videreføres også i 2004.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800	1 900	2 000
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	507		
18	Refusjon av sykepenger	1 273		
	Sum kap. 4300	3 580	1 900	2 000

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

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

forklarer inntektsanslaget på post 1. Beløpet gjelder 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 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	15 221	15 000	15 500
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	71 472	104 800	112 600
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	9 006	4 500	6 200
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	2 821	10 400	10 800
Sum kap. 1301		98 521	134 700	145 100

¹ Post 50 ble kuttet med 10 mill. kr i samband med vårrevisjonen av statsbudsjettet, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003).

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 15,5 mill. kr til utredningsvirksomhet, en økning på 0,5 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2003.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for mer effektiv utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Utredningstemaer i tilknytning til miljø og trafiksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på å få utført analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt utredninger knyttet til spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer.

Sentrale temaer som ble utredet i 2002 var bl.a. knyttet til forsøk med nye modeller for transportforvaltning i byene, bedret tilgang til busstransport for funksjonshemmede, Hurtigrutas framtid, strukturen på det regionale flyplassnettet, kartlegging av utbredelsen av bredbånd og reisevaneundersøkelser. Videre ble det brukt midler til evaluering av prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. I tillegg er det satt i gang nye utredninger bl.a. knyttet til trafiksikkerhet, utvikling av prognoser for person- og godstransport samt om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 112,6 mill. kr, en økning på 7,8 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2003. Bevilgningen foreslås fordelt mellom transport-

forskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 41 mill. kr og 71,6 mill. kr.

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 bevilgningen vil nyttes til å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. En betydelig del av midlene til transportforskning vil gå til å støtte det næringsrettede forskningsprogrammet PULS, som dekker tjenesteyting, handel og logistikk. Programmet finansieres med midler både fra transportforskning og fra telekommunikasjonsforskning. PULS finansierer prosjekter som kan bidra til FoU-basert nyskaping, innovasjonsprosesser i nettverk, mer effektive logistikk- og transporttjenester, kompetanseutvikling og internasjonalisering.

I 2002 ble det igangsatt et bredt anlagt forskningsprogram om risiko og sikkerhet i transportsektoren, RISIT. Programmets hovedmål er å gi befolkning, bedrifter, organisasjoner og myndigheter en bedre forståelse av risikoforhold og et best mulig grunnlag for god risikohåndtering innen samferdselssektoren. I regi av Samferdselsdepartementet videreføres også en langsiktig satsing for å bedre kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. I tillegg vil midler brukes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og til nasjonal delfinansiering av prosjekter under EUs rammeprogram for forskning. I

2002 var det avsatt 30,4 mill. kr til transportforskning, mens det for 2003 er avsatt 37,7 mill. kr.

Telekommunikasjonsforskning

Formålet med telekommunikasjonsforskningen er å styrke kunnskapsgrunnlaget for å sikre en videre utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletjenester, samt å øke innsikten i samfunnsmessige virkninger av ny teknologi. Bevilgingen vil i hovedsak gå til programforskning under Norges forskningsråd. I 2002 ble det bevilget 53,6 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2003 er det satt av 67,1 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger opp til å støtte forskningsprogrammer under Norsk forskningsråd også i 2004, med vekt på forskning og utvikling som fremmer bredbåndnett og -tjenester. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger. Det 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.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Formålet med tilskuddet har vært å bidra til økt bruk av alternative drivstoff og til utvikling og bruk av ny teknologi som kan bidra til å redusere miljøproblemene forårsaket av transport. Gjennom forsøksprosjekter finansiert over denne ordningen, i tillegg til generelt sett stor aktivitet på fagfeltet internasjonalt, har kunnskapen på dette området etter hvert blitt god. Samferdselsdepartementets vurdering er derfor at det for kommersielt tilgjengelige teknologier nå i hovedsak bør være opp til markedet å ta i bruk alternative drivstoff og ny mer miljøvennlig teknologi. Denne delen av tilskuddet foreslås derfor nå avvirket. Myndighetenes viktigste rolle på området bør være å sørge for riktige rammevilkår for ulike typer drivstoff.

Det er for tiden betydelig oppmerksomhet knyttet til nullutslippsteknologi i transportsektoren, bl.a. bruk av hydrogen og brenselceller. Det er imidlertid et stykke fram før hydrogendrevne kjøretøyer er kommersielt tilgjengelige og konkurransedyktige på pris. Regjeringen nedsatte i juni 2003 et nasjonalt hydrogenutvalg som skal foreslå mål og tiltak for å utvikle hydrogen som energibærer og virkemiddel for innenlands verdiskaping og

bedre miljø. Samferdselsdepartementet tar sikte på å gå et steg videre for å få utprøvd nullutslippsteknologi i Norge. I mars ble det oppnevnt en ekspertgruppe for å vurdere hvordan Norge kan bidra til å fremskynde den internasjonale utviklingen av nullutslippsteknologi i transportsektoren. Gruppen skal gi innspill til utvalget.

For å stimulere denne utviklingen foreslår Samferdselsdepartementet å bevilge 6,2 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, mer konkret knyttet til forsøk med nullutslippsteknologi og teknologi som gir svært lave utslipp. Dette er en økning på 1,7 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2003.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

I 2001 ble det iverksatt et ettårig forsøk med tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter. Forsøket er et samarbeidsprosjekt mellom Sosialdepartementet, Helsedepartementet og Samferdselsdepartementet. Forsøket er senere forlenget.

Et 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.

Forsøket baseres på utprøving av to modeller. I om lag halvparten av landets fylkeskommuner er transporten knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene. 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.

Ved revisjonen av statsbudsjettet 2002, foreslo Regjeringen å forlenge forsøket ut første halvår 2003. Bakgrunnen for forslaget var bl.a. at forsøket så langt omfattet få deltakere, og at en ønsket et bedre grunnlag for å vurdere om ordningen bør gjøres permanent. En forlengelse for hele studieåret 2002/2003 ville dessuten kunne forhindre at noen lot være å søke om studieplass på grunn av

manglende transportløsninger. Stortinget tok forslaget om forlengelse av forsøket til orientering.

Ved revisjonen av statsbudsjettet 2003, ble det fastsatt å forlenge forsøket ut hele 2003. I budsjettforslaget legges det nå opp til at forsøksordningen skal vare ut 2004. Dette fordi det er naturlig å vurdere forsøket i sammenheng med en del annet arbeid innenfor området transport for funksjonshemmede. Det gjelder bl.a. arbeidet med å se de ulike transportordningene for funksjonshemmede i sammenheng, bl.a. med sikte på å utarbeide forslag til ordninger som fungerer mer helhetlig, samordnet og rasjonelt, slik det skisseres i stortingsmeldingen om nedbygging av funksjonshemmedes barrierer, jf. St.meld. nr. 40 (2002–2003). Oppfølging av Stortingets vedtak ved behandlingen av kommuneproposisjonen 2004, jf. St.prp. nr. 66 (2002–2003) og Innst. S. nr. 259 (2002–2003), om å be Regjeringen i 2004 utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for tt-transporten og foreslå en finansieringsordning som sikrer tt-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene, vil også være et arbeid som grenser inn mot forsøket.

Evalueringen av forsøket gjennomføres høsten 2003. Så langt kan det synes som om antall brukere av ordningen er langt mindre enn forventet ved oppstart. Tilbudet kan likevel ha gjort det enklere å komme seg til arbeid eller undervisning

for deltakere som tidligere måtte ordne transporten privat.

I statsbudsjettet for 2003 er det bevilget 10,4 mill. kr til den delen av forsøksordningen som Samferdselsdepartementet har ansvar for. For 2004 foreslås det en bevilgning på 10,8 mill. kr.

Andre saker

Salg og bortfeste av fast eiendom

Samferdselsdepartementet har fra og med budsjettåret 1992 fullmakt til salg og bortfeste av fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle. Fullmakten er delvis videre delegert til Jernbaneverket og Statens vegvesen, jf. omtale i St.prp. nr. 76 (2000–2001) og St.prp. nr. 1 (1988–89). På bakgrunn av omorganiseringen av Statens vegvesen fra 01.01.2003 er det foretatt en gjennomgang av de økonomiske fullmaktene. Samferdselsdepartementet har kommet til at fullmakten til salg og bortfeste av fast eiendom er en fullmakt som bør delegeres til departementet ved årlige vedtak, jf. forslag til romertallsvedtak. Når det gjelder videre delegering av fullmakten til salg og bortfeste av fast eiendom til underliggende etater, legger departementet opp til å gjøre dette innenfor sin fullmaktsgrense til de etater som har behov for det.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1310	Flytransport	397 111	401 100	420 500	4,8
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	181 111	262 500	277 000	5,5
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	120 565	120 000	164 200	36,8
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	18 423	23 000	23 300	1,3
1315	Etablering av Luftfartsverket som statsaksjeselskap	100	7 616 300		-100,0
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	534 938			
Sum kategori 21.20		1 252 247	8 422 900	885 000	-89,5

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824			
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	64 179	84 600	87 600	3,5
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 1314)	105			
4315	Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket		7 616 300		-100,0
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	52 788			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	460 033	463 000	476 500	2,9
Sum kategori 21.20		965 929	8 163 900	564 100	-93,1

I Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001), er sentrale mål for luftfartspolitikken trukket opp. Viktige målsettinger er bl.a. å bidra til effektiv og sikker transport mellom alle deler av landet, samt å sikre rask og effektiv forbindelse mellom distriktene og sentrale strøk, noe som medvirker til å utvikle næringsliv og bosetting i tråd med overordnede distriktpolitiske målsettinger.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i luftfarten skjer gjennom direkte statlig kjøp av tjenester og tilskudd, samt via styring av departementets underliggende virksomheter i sektoren. Styringen av Avinor AS, som eier og driver de fleste norske lufthavnene, skjer bl.a. gjennom at staten gir konsesjon til selskapet for drift av de aktuelle lufthavnene og ved at departementet fortsatt fastsetter nivået på luftfartsavgiftene. Stortinget vil annet hvert år bli forelagt en melding om virksomheten i Avinor AS, første gang våren 2004. Regjeringen vil komme nærmere tilbake til overordnet luftfartspolitikk i Nasjonal transportplan 2006–2015, som skal legges frem for Stortinget våren 2004.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 885 mill. kr. Korrigeret for store engangsutgifter i samband med etableringen av Avinor AS som selskap i 2003, er dette en økning på 78,4 mill. kr eller 9,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Det foreslås budsjettert med 420,5 mill. kr til kjøp av flyruter, en økning på 4,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. I forslaget er det bl.a. regnet med virkningen av inngåelse av nye anbudskontrakter på Andenes-Bodø/Tromsø og Lakselv-Tromsø gjeldende for perioden 01.01.2004 – 31.03.2006.

I tilskudd til regionale flyplasser foreslås det budsjettert med 277 mill. kr, en økning på 5,5 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Av dette er 264 mill. kr avsatt som statlig tilskudd til Avinors regionale flyplasser. Statlig tilskudd til Avinors regionale flyplasser var en forutsetning for etableringen av selskapet.

For Luftfartstilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 164,2 mill. kr, en økning på 36,8 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Den store økningen skyldes at det er satt av 43,2 mill. kr til flyttekostnader i samband med at tilsynet skal flytte til Bodø. Luftfartstilsynets inntektsbudsjett er foreslått økt med 3 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2003.

Foreslått budsjett for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane, innebærer en økning med 0,3 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2003.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Overordnet politikk for luftfarten ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000) / Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Det regionale flyplassnettet er senere også vurdert særskilt i samband med Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett, jf. Innst. S. nr. 269 (2001–2002). Forhold knyttet til framtidig struktur i det regionale flyplassnettet vil bli tatt opp i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Luftfartsverket ble 01.01.2003 etablert som eget aksjeselskap eid av staten, under navnet Avinor AS, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002–2003). Selskapet har ansvar for drift og utbygging av 45 flyplasser, 17 stamruteplasser og 28 regionale lufthavner.

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. Sikkerhet skal ha høy prioritet innen alle deler av luftfarten. For å sikre et tilbud av flyruter på rutestrekninger som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, kjøper staten flyrutetjenester basert på anbudskonkurranse. Staten kjøper dessuten lufthavntjenester på Avinors regionale flyplasser og yter tilskudd til flygeinformasjonstjeneste på ikke-statlige regionale flyplasser som har rutetrafikk.

Ved utskillelsen av Luftfartstilsynet som eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000, ble det etablert et klarere skille mellom myndighets- og forvaltningsoppgaver på den ene siden og mer driftsorienterte oppgaver på den andre siden. Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart, og det arbeides videre med å utvikle et risikobasert tilsyn. Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har som oppgave å undersøke hendelser og ulykker i sivil luftfart, samt å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren. Det er en betydelig utfordring for departementet å legge til rette for at fordelingen av oppgaver og økonomiske ressurser mellom virksomhetene blir slik at resultatet for luftfarten samlet blir best mulig.

Flytilbudet i Norge er i dag basert på et landsomfattende og finmasket nett av flyplasser. Antallet flyplasser er høyt i forhold til trafikk og folketall sammenlignet med andre land. I samsvar med Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett, jf. Innst. S. nr. 269 (2001–2002), vil imidlertid de regionale flyplassene også i

2004 betjenes med anbudsruiter i hovedsak som i dag.

Rygge Sivile Lufthavn AS har søkt om konsesjon for drift av sivil lufthavn. Søknaden er til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet vil komme tilbake med en nærmere vurdering av lufthavnsituasjonen på Østlandet i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Nedgangen i flytrafikken og svekket økonomi i flyselskapene innebærer betydelige utfordringer. Trafikksvikten og konkurranse fra nye aktører har gjort det nødvendig for de etablerte flyselskapene å gjennomføre tilpasninger og effektivisering. Utviklingen i flyreisemarkedet fører også til at hovedtilbyderen av infrastruktur tjenester, Avinor, må redusere sitt kostnadsnivå. Departementets målsettinger er at stamflughavnene og store deler av rutenettet innenriks fortsatt skal opereres på kommersielle vilkår, samt 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, samt at det er effektiv konkurranse om anbudsrutene, slik at statlige tilskudd til regional luftfart ikke blir høyere enn nødvendig.

I tråd med tidligere praksis vil Avinor legge fram forslag til luftfartavgifter for 2004 høsten 2003. Avgiftene vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet i egen forskrift. Det vises for øvrig til omtale under kap. 1311, post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser.

Luftfarten påvirker miljøet lokalt, regionalt og globalt. Kildene til påvirkningen er i hovedsak motorstøy, utslipp fra flymotorer ved forbrenning av drivstoff og utslipp av forurensende komponenter ved drift av lufthavnene. Utvidelse av eksisterende eller bygging av nye flyplasser kan i tillegg få konsekvenser for arealdisponering, naturmiljø, kulturmiljø og landbruk. Lokale miljøproblemer kan oppstå ved at støynivået og utslipp av avgasser overskrider anbefalte retningslinjer for helse og trivsel. Utslipp av kjemikalier ved lufthavnen kan påvirke vannkvaliteten. Regionale miljøproblemer er knyttet til utslipp av avgasser. Komponenter i avgassene kan også føre til økt ozonproduksjon og dermed påvirke miljøet både regionalt og globalt, fordi ozon også er en drivhusgass. I tillegg påvirker luftfarten drivhuseffekten direkte ved forbrenning av drivstoff med påfølgende utslipp av CO₂.

Selv om det har vært nedgang i flytrafikken de siste årene, forventes framtidig vekst. Dette har konsekvenser både for støy og utslipp. Nye fly er mindre støyende og mer drivstoffeffektive enn eldre. På lang sikt forventes likevel samlede utslipp å øke på grunn av forventet trafikkvekst. Det er igangsatt omfattende tiltak for å redusere

konsekvensene av utslipp til vann og grunn ved flyplassene. Disse tiltakene gjør det mulig å redusere slike miljøpåvirkninger selv med trafikkvekst.

Både Luftfartstilsynet og Avinor har et miljøansvar. Luftfartstilsynets ansvar knytter seg særlig til overordnet regelverksutvikling, mens Avinors ansvar knytter seg til rollen som flyplassseier. Departementet arbeider aktivt gjennom International Civil Aviation Organization (ICAO) for å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten. Aktuelle virkemidler kan være avgifter, handel med utslippskvoter og frivillige avtaler.

Rapportering

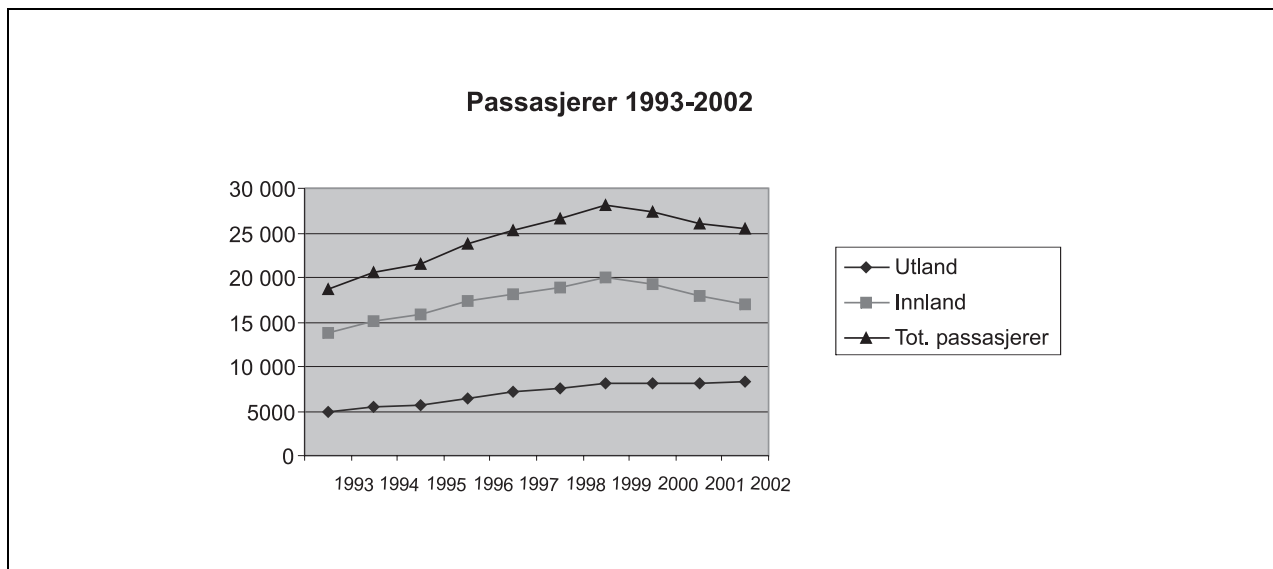
De tradisjonelle flyselskapene på det norske markedet opplever en betydelig svekket lønnsomhet og merker konkurransen fra lavprisselskapene. Dette har gjort at det er stor fokus på effektiv ressurtnyttelse og rasjonalisering. Det har vært en viss reduksjon i antall avganger på en del ruter.

Den langsiktige trenden for antall flypassasjerer (kommet og reist) og antall flybevegelser framgår av figur 6.1 og 6.2.

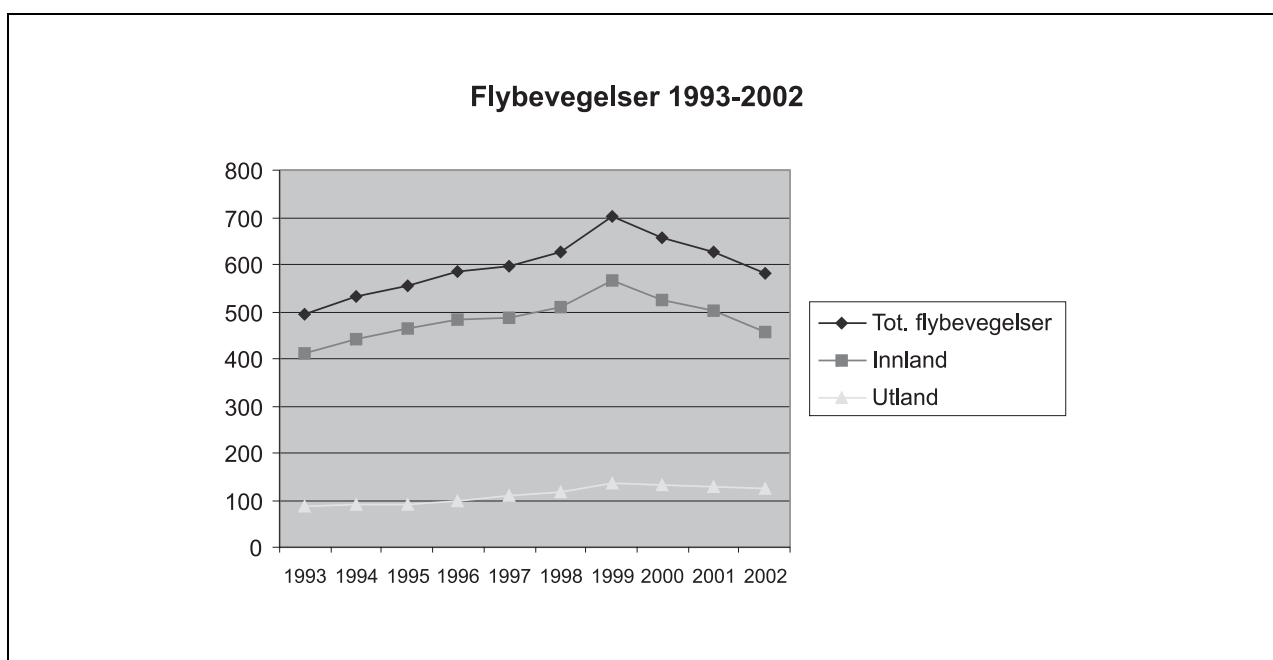
Trafikken, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen ble snudd fra annet halvår 1999. Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 2002 25,3 mill., som tilsvarer ca. 12,7 mill. reisende, en nedgang på 2,8 pst. fra året før. I rute-flygninger var det en reduksjon på 4,9 pst. for innenlandstrafikk og en økning på 5,5 pst. for utenlandstrafikk fra 2001. Tallene inkluderer Oslo lufthavn, Gardermoen, der nedgangen i antall passasjerer innenriks og utenriks var på henholdsvis 3,7 pst. og 1,4 pst.

For 2002 som helhet ble det utført om lag 580 817 kommersielle flybevegelser innenlandsk, dvs. rute, charter og frakt. Dette var en reduksjon på 7,5 pst. i forhold til 2001. Det ble i 2002 foretatt 23 653 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom), dvs. 5,7 pst. flere enn i 2001.

Luftfarten har i noen år vært inne i en usikker periode. Det hefter derfor stor usikkerhet ved prognoser om framtidig trafikkutvikling. I følge Avinor er utviklingen framover avhengig av veksten i norsk økonomi, samt utviklingen i strukturen i luftfartsnæringen og den betydning dette vil ha for tilbudet i markedet. Utviklingen hittil i år indikerer en viss oppgang i antall flyreisende. Pr. juli 2003 hadde antallet passasjerer kommet og reist økt med 1,0 pst. i forhold til samme periode året før. De endelige tallene for 2003 må likevel sies å være meget usikre.



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner (antall i 1000)



Figur 6.2 Utviklingen i antall flybevegelser (antall i 1000)

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2004 tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert gjennom etableringen av Luftfartstilsynet og Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane som egne forvaltningsorgan fra henholdsvis 01.01.2000 og 01.07.1999. Drift av lufthavner og lufttrafikktenesten skjer nå i regi av Avinor AS, som ble etablert 01.01.2003, og staten yter et årlig tilskudd til Avinors regionale flyplasser. Sentrale spørsmål om Avinors virksomhet

vil bli forelagt Stortinget gjennom en eiermelding etter samme opplegg som brukes for NSB AS og Posten Norge AS. Første eiermelding om Avinor skal legges fram våren 2004.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på de treårige anbudene i rutedriften som ble gjort gjeldende fra 01.04.2003. I tillegg er det regnet med virkningen av nye kontrakter for rutene på Lakselv og Andenes, etter at Norwegian sa opp disse kontraktene. Det er inngått nye anbud på disse to rutene med Widerøe som operatør.

Forslag til tilskudd til regionale flyplasser, inkl. tilskudd til Avinors regionale flyplasser, innebærer at Samferdselsdepartementet forventer om lag uendret aktivitetsnivå sammenlignet med 2003.

Luftfartstilsynets utgiftsbudsjett er styrket betydelig i samband med ekstrakostnader forbundet med at tilsynet skal flytte til Bodø.

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har nå også ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte alvorlige ulykker i vegtrafikken er aktuelt mot slutten av 2004. Departementet vil komme tilbake til saken i forbindelse med endringer i vegtrafikkloven.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	397 111	401 100	420 500
	Sum kap. 1310	397 111	401 100	420 500

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

For 2004 foreslås det avsatt 420,5 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Beløpet baserer seg på dagens anbudskontrakter for perioden 01.04.2003 til 31.03.2006. I tillegg omfatter budsjettposten helikopterruten Værøy-Bodø, der det er inngått kontrakt for perioden 01.08.2002–31.07.2005. Innenfor foreslått bevilgning er det regnet med kompensasjon

til kontraktselskapene som følge av varslet endring både i Avinors luftfartsavgifter og Luftfartstilsynets gebyrer i 2004, som enda ikke er fastsatt. Det er også tatt høyde for omlegging i systemet med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjon er dermed beheftet med usikkerhet.

(i mill. kr)

Ruteområde	Selskap	
1 Interne ruter i Finnmark	Widerøe's Flyveselskap ASA	55,8
2 Hasvik/Sørkjosen – Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	11,9
5 Stokmarknes – Bodø ¹	Widerøe's Flyveselskap ASA	0
6 Svolvær/Leknes – Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	43,4
7 Røst – Bodø	KATO Airline AS	6,9
8 Narvik – Bodø	KATO Airline AS	7,9
9 Brønnøysund/Sandnessjøen – Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	39,7
10 Mo i Rana/Mosjøen – Bodø/Trondheim, Namsos/Rørvik – Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	70,3
11 Florø – Oslo/Bergen	Danish Air Transport AS	19,8
12 Førde – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	17,5
13 Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	59,9
14 Fagernes – Oslo	Coast Air AS	9,5
15 Røros – Oslo	Widerøe's Flyveselskap ASA	4,9
Helikopterruten Værøy-Bodø	CHC Helikopter Service AS	18,9
Andenes-Bodø/Tromsø, Lakselv-Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	30,2

¹ Ruten vil bli drevet uten støtte fra staten, men med enerett.

Tabellen viser oversikt over de anbudskontraktene som løper gjennom hele 2004, basert på prisnivået i driftsåret 01.04.2003–31.03.2004. De inngåtte kontraktene følger av anbudene som ble utlyst i 2002 og gjelder for perioden 01.04.2003–31.03.2006, unntatt helikopterruten Værøy-Bodø der kontrakten gjelder for 01.08.2002–31.07.2005 og rutene på Lakselv og Andenes der nye kontrakter med Widerøe gjelder for 01.01.2004–31.03.2006, jf. nærmere omtale i det følgende. Prismregning skal foretas pr. 01.04. for kontraktene 1,2,5–15 og pr. 01.08. for helikopterkontrakten Værøy-Bodø. Før kontraktsfestet konsumprismregning summerer alle disse kontraktene seg til 396,6 mill. kr.

Norwegian sa opp kontraktene på Lakselv-Tromsø og Andenes-Bodø/Tromsø fra og med 01.01.2003, og Samferdselsdepartementet har derfor gjennomført en ny anbudskonkurranse på disse rutene. Det kom inn bud fra fem flyselskaper. Widerøe er tildelt begge kontraktene, siden selskapet oppfylte kravene i innbydelsen og hadde det laveste kravet om godtgjøring fra staten. I følge

kontrakten skal selskapet ha en samlet godtgjøring for hele kontraktsperioden (dvs. 01.01.2004 til 31.03.2006) på 68,5 mill. kr. For budsjettåret 2004 summerer disse kontraktene seg til 30,2 mill. kr.

Widerøe har med virkning fra 07.07.2004 sagt opp kontraktene selskapet har inngått med Samferdselsdepartementet for trafikk i Finnmark og Nord-Troms. Dette gjelder ruteområde 1 (ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Vardø) og ruteområde 2 (Hasvik – Tromsø/Hammerfest og Sørkjosen – Tromsø). Selskapet ble høsten 2002 tildelt kontraktene for drift av disse strekningene i perioden 01.04.2003 – 31.03.2006, med et gjennomsnittlig årlig statlig driftstilskudd på til sammen 68 mill. kr.

Oppsigelsen av kontraktene betyr at Widerøe vil trafikere strekningene fram til 07.07.2004. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre en ny anbudskonkurranse for drift av disse strekningene, med virkning fra 07.07.2004.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	167 000	250 000	264 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	14 111	12 500	13 000
	Sum kap. 1311	181 111	262 500	277 000

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003), ble det varslet at Samferdselsdepartementet, senest i forbindelse med den første stortingsmeldingen om selskapets virksomhet, ville komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av hvordan avgiftene for Avinor skal fastsettes i framtiden. Videre ble det opplyst at departementet tok sikte på å etablere et forhandlingsopplegg for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester som kunne benyttes fra og med 2004.

Avgiftsfastsettelsen og kjøp av tjenester er viktige styringsinstrumenter for staten etter at Avinor ble selskap, og bør sees i sammenheng med hverandre og andre styringsinstrumenter. På denne bakgrunn har departementet satt i gang et utredningsprosjekt med formål å få utført en bred gjennomgang av departementets framtidige styring av Avinor. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med disse spørsmålene i forbindelse med første stortingsmelding om Avinors virksomhet, som er planlagt lagt fram våren 2004.

Takstfastsettelsen og tilskudd til Avinors regionale flyplasser for 2004 vil derfor skje etter samme opplegg som for 2003. Dette innebærer at det avsatte tilskuddet til Avinors regionale flyplasser er ensidig fastsatt av Samferdselsdepartementet. Departementet er kjent med at Avinor foreløpig har beregnet et behov for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester på om lag 370 mill. kr for 2004. Etter en samlet vurdering antar departementet at en bevilgning på 264 mill. kr vil være tilstrekkelig for å sikre økonomien for det regionale flyplassnet-

tet. Departementet har i sin vurdering bl.a. lagt vekt på at man nå ser en noe mer positiv trafikkutvikling. Samferdselsdepartementet følger den økonomiske utviklingen i regionalnettet nøye, og vil komme tilbake til Avinors økonomiske situasjon i nevnte stortingsmelding om Avinors virksomhet. Avinors takstregulativ for 2004 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

EU har vedtatt felles regler for å hindre anslag/terror mot luftfarten. Gjennom EØS-avtalen vil disse kravene også gjelde for Norge. Beregningene av hva det vil koste å innføre disse bestemmelsene er foreløpig ikke avsluttet. Det er likevel klart at reglene vil påføre Avinor betydelige kostnader. I Avinors forslag til takstregulativ for 2004 går selskapet inn for at disse kostnadene skal dekkes gjennom en særskilt passasjerbasert «security-avgift». Det er foreløpig ikke avklart når de nye reglene skal gjelde for de regionale lufthavnene. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at avgiftssatsen i første omgang settes slik at inntektene dekker «security-kostnadene» på stamlufthavnene. Departementet vil komme tilbake til spørsmålet om finansiering av «security-tiltakene» på de regionale lufthavnene.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Samferdselsdepartementet foreslår et budsjett på 13 mill. kr. Av dette utgjør særskilt driftstilskudd til Skien lufthavn 1 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 128 (1994-95), mens resten gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved andre ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	120 565	120 000	121 000
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>			43 200
	Sum kap. 1313	120 565	120 000	164 200

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i sivil norsk luftfart. Dette arbeidet tar utgangspunkt i Regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. I 2004 vil Luftfartstilsynet arbeide videre med å utvikle et mer risikobasert tilsyn, herunder kriterier for akseptabel risiko innen ulike kategorier luftfart.

I tillegg til ordinære tilsynsområder vil sikkerhetstiltak ved lufthavnene, arbeidsmiljøet i luftfarten og oppfølging av det sikkerhetsfremmende arbeidet i helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel være viktige satsningsområder for Luftfartstilsynet i 2004.

På det internasjonale området vil høy aktivitet i regelverksutvikling og medlemsdeltakelse i internasjonale fora som EASA og Eurocontrol fortsatt kreve mye ressurser. Luftfartstilsynet vil bli revidert og innsisert av internasjonale organisasjoner og EU i økt omfang i kommende år. Dette stiller store krav til Luftfartstilsynets kompetanse, regelverk og tilsynsvirksomhet.

Luftfartstilsynet har foreslått å endre forskrift om utforming av store flyplasser, og tar sikte på at den skal tre i kraft fra 01.01.2004. 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. Det antas at tiltakene i forbindelse med oppgradering av rullebanene kan bli betydelige. Ved etableringen av Avinor AS ble det ikke tatt hensyn til ev. merkostnader i denne forbindelse. Departementet vil komme tilbake til ev. konsekvenser for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester.

Det ble i 2003 satt en ramme på 145 årsverk i Luftfartstilsynet. Det foreslås bevilget 121 mill. kr til ordinær drift, en økning på 0,8 pst. målt mot saldert budsjett 2003.

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. Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. Det foreslås avsatt 43,2 mill. kr til flyttekostnader i 2004. Samferdselsdepartementet legger opp til at Luftfartstilsynet skal stå relativt fritt til å iverksette de tiltak som anses nødvendig for at tilsynsvirksomheten skal fungere tilfredsstillende i flytteperioden. Da det er usikkerhet knyttet til når de ulike kostnadene kommer til utbetaling, foreslås bevilgningen gjort overførbar. Det vises for øvrig til en samlet omtale av flyttingen av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet i pkt. 3.3 i del I i proposisjonen.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Gebyrinntekter	60 075	84 600	87 600
02	Refusjon av diverse utgifter	1 683		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	779		
18	Refusjon av sykepenger	1 641		
	Sum kap. 4313	64 179	84 600	87 600

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer i hovedsak fra gebyrer for godkjenning og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet.

I St.meld. nr. 38 (1996–97) Norsk luftfartsplan, der det bl.a. ble foreslått å opprette Luftfartstilsynet, ble det også 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 tilknyttingsform for Luftfartsverket, anført at departementet vil vurdere om også

Luftfartstilsynets myndighetsoppgaver kan brukerfinansieres, slik at Luftfartstilsynet blir selvfinansierende.

I statsbudsjettet for 2003 ble Luftfartstilsynets selvfinansiering økt med drøyt 40 mill. kr, fra 41 mill. kr i 2002 til 84,6 mill. kr. Økningen ble foretatt innenfor rammen av den tradisjonelle gebyrfinansieringen, og medførte en betydelig økning av noen av gebyrene i gebyrregulativet for 2003.

Den budsjetterte gebyrinntekten er beregnet til 87,6 mill. kr i 2004, som er en økning på 3,5 pst. i forhold til saldert budsjett 2003.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	18 423	23 000	23 300
	Sum kap. 1314	18 423	23 000	23 300

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Norge. I samsvar med Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001), og Ot.prp. nr. 73/Innst. O. nr. 107 (2000–2001) Om lov om endringer i lov 11.06.1993 nr. 100 (jernbaneloven), har kommisjonen med virkning fra 01.07.2002 også ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren. En ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å

omfatte alvorlige ulykker i veitrafikken, er under forberedelse og vil trolig finne sted mot slutten av 2004.

Utvidelsen av kommisjonens ansvarsområde har medført at det har vært nødvendig med utvidelse av etatens lokaler, dvs. oppføring av tilbygg. For 2004 foreslås det bevilget 23,3 mill. kr til kommisjonen, som er en økning på 1,3 pst. målt mot saldert budsjett for 2003. Departementet vil følge opp budsjettutviklingen i kommisjonen etter at organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
80	Renter	460 033	463 000	476 500
	Sum kap. 5619	460 033	463 000	476 500

Post 80 Renter

Oslo Lufthavn AS er fra og med 2003 innvilget tre år avdragsfrihet på selskapets statslån, mens rentene på lånet løper. Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 476,5 mill. kr.

Andre saker

Endelige bevilgninger i forbindelse med etableringen av Avinor AS

Avinor AS ble etablert 01.01.2003, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 6 og nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002–2003). I Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 fikk Kongen fullmakt til å avvike bevilgningene og fastsette de endelige beløp til overdragelse av eiendeler, arbeidskapital og egenkapital i selskapet. Ved behandling av kgl. res. 20.06.2003 ble de endelige beløp fastsatt.

Innskutt egenkapital (kap. 1315, post 90) ble 225 mill. kr lavere enn foreslått i forannevnte proposisjon. Dette skyldes i hovedsak en underdekning i pensjonsinnskuddene i forhold til framtidige pensjonsforpliktelser. Underdekningen ble hensyntatt i forbindelse med oppkapitalisering av selskapet som ble vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 20.12.2002.

Overdragelse av positiv arbeidskapital (kap. 4315, post 90) er 113 mill. kr lavere enn antatt i proposisjonen. Dette skyldes bl.a. at det i 2002 ble investert mindre enn forutsatt på stamruteflyplassene.

Overdragelse av eiendeler (kap. 4315, post 91) er 112 mill. kr lavere enn antatt i proposisjonen.

Dette skyldes i hovedsak avsetning for forannevnte pensjonsforpliktelser og redusert avsetning på stamruteflyplassnettet på grunn av forannevnte mindreinvesteringer i 2002.

Avinors økonomiske situasjon

Avinor har en stram økonomisk situasjon. Dette henger sammen med de senere års markedssvikt, men også en betydelig kostnadsvekst. Økte kostnader i forbindelse med sikkerhetstiltak på flyplassene, samt Luftfartstilsynets forslag om endring av forskrift om utforming av store flyplasser, innebærer en betydelig utfordring for selskapet. Avinors styre har iverksatt et resultatforbedringsprogram som skal gi en helårseffekt fra 2006 på i størrelsesorden 400 mill. kr. Selskapets styre skal etter planen sluttbehandle programmet i desember 2003. Departementet vil komme tilbake til Avinors økonomiske situasjon i den første eiermeldingen som er planlagt lagt fram våren 2004.

Trafikkflygerutdanning

I St.prp. nr. 60 (2001–2002) ble det redegjort for disponering av midlene fra Statens trafikkflygerskole og kompetanseheving av trafikkflygerutdanningen. Samferdselsdepartementet er i dialog med utdanningsmyndighetene om å få til en kompetanseheving og offentlig godkjenning av denne utdanningen. Departementet vil komme tilbake til dette på egnet måte.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	11 932 139	11 453 700	12 006 900	4,8
1321	Mesta AS	17 912	2 342 000	441 500	-81,1
1322	Svinesundsforbindelsen AS	45 100	250 000	290 000	16,0
Sum kategori 21.30		11 995 152	14 045 700	12 738 400	-9,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	369 515	301 100	311 900	3,6
4321	Mesta AS		300 000		-100,0
Sum kategori 21.30		369 515	601 100	311 900	-48,1

Sentrale mål for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Det er en særlig viktig målsetting å bidra til økt framkommelighet på vegnettet over hele landet, samtidig som det tas hensyn til vegtrafikkens negative virkninger. Regjeringen legger til grunn at økt trafikk-sikkerhet skal ha særlig prioritet. Statlige forpliktelser i inngåtte bompengesavtaler skal følges opp. Rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, rassikring og kollektivtrafikktiltak er også gitt høy prioritet.

Til vegformål samlet er det foreslått bevilget 12 738,4 mill. kr. Dette tilsvarer en økning på 592,7 mill. kr eller 4,9 pst. målt mot saldert budsjett 2003, etter at det er korrigert for en engangsutgift på 1,9 mrd. kr i 2003 i samband med etableringen av

Mesta AS. Foreslått budsjett for Statens vegvesen er på 12 006,9 mill. kr, en økning på 4,8 pst. eller 553,2 mill. kr målt mot saldert budsjett 2003. Forslaget bygger på at bompengeselskaper stiller til disposisjon 2 477 mill. kr til investeringer i riksveger. Med bakgrunn i at det tas sikte på at det skal iverksettes forsøk med alternativ forvaltningsorganisering i noen byområder samt endret oppgavefordeling i noen fylker, vil det bli noen endringer i bevilgningene til Statens vegvesen. Dette vil departementet komme tilbake til, jf. også omtale av forsøkene under Andre saker.

Det er foreslått bevilget 441,5 mill. kr i tilskudd til restrukturering av Mesta AS og et statlig lån på 290 mill. kr inkl. opptreksrenter til Svinesundsforbindelsen AS.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringer innen vegsektoren og mål for vegpolitikken er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001).

Det overordnede målet med innsatsen i vegsektoren er å bedre framkommeligheten for personer og gods, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging og vegtrafikk blir minst mulig. Det er vesentlige utfordringer knyttet til både framkommelighet, miljø og trafiksikkerhet.

I byområdene er det viktig å sikre gode alternativer til bruk av privatbil for å redusere trafikkmengden og de ulempene biltrafikken skaper for miljø, helse og arealbruk. Et velfungerende kollektivtilbud i byområdene kan gi mindre køer, bedre framkommelighet for næringslivets transporter og redusere behovet for nye veginvesteringer. Regjeringen vil føre en politikk i de største byområdene som bidrar til økte markedsandeler for kollektivtransporten i forhold til personbil, samtidig som veksten i transportbehovet begrenses.

Trafikkarbeidet målt i kjøretøykm har økt med nærmere 25 pst. fra 1994 til 2003. Dette gir myndighetene en stor utfordring fordi høy trafikkvekst medfører økte problemer knyttet til framkommelighet, miljø og trafiksikkerhet.

Framkommelighet

Det er betydelige kapasitetsproblemer på deler av det høytrafikkerte vegnettet, spesielt er det rush-tidsproblemer i storbyene. Problemet er økende på grunn av stor trafikkvekst. I distriktene er det en utfordring å korte ned folks reisetid til tettsteder og regionsentra. Det gjenstår også betydelige oppgaver for å få en akseptabel standard på det mer lavtrafikkerte vegnettet. Dette gjelder sikkerhet, vegbredde, geometri, vegdekker og rassikring.

Bevilgningene til vedlikehold har i en rekke år vært for lave til å kunne opprettholde vegstandarden (vegkapitalen). Dette har bl.a. sammenheng med at vedlikeholdsbehovet har økt betydelig som følge av økt trafikkmengde, økte veglengder og vedlikehold av mer teknisk komplisert utstyr som f.eks. undersjøiske tunneler. Full konkurranseutsetting av Statens vegvesens produksjonsvirksom-

het vil imidlertid gi mer igjen for de midler som stilles til etatens disposisjon.

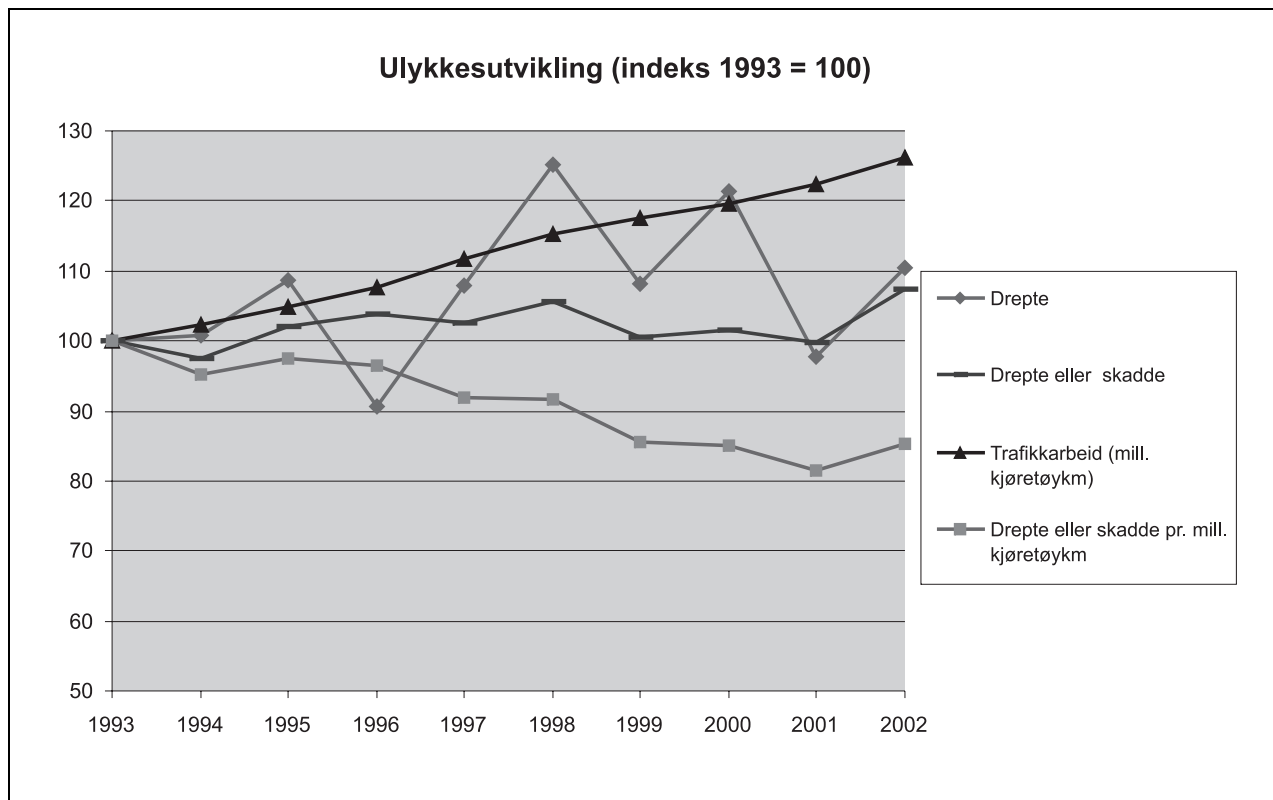
Det er en utfordring å få til et bedre ferjetilbud både for stamvegsamband, viktige regionale samband og viktige distriktssamband samtidig som kostnader for riksvegferjedriften holdes på et akseptabelt nivå. Konkurranseutsetting av riksvegferjedriften vil i denne sammenheng stå sentralt.

Trafiksikkerhet

Trafikkulykkessituasjonen på vegnettet er en hovedutfordring i samferdselssektoren. I 2002 ble 310 personer drept og 12 705 drept eller skadd i vegtrafikken i følge Statistisk sentralbyrås statistikk over politirapporterte vegtrafikkulykker. Tallet på drepte eller skadde er det høyeste siden 1978. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til rapportering av skadde, særlig når det gjelder lettere skader. De siste fire årene er i gjennomsnitt 308 personer drept og 12 095 drept eller skadd i vegtrafikken pr. år. Skaderisikoen, dvs. drepte eller skadde i forhold til trafikkmengden, har over tid gått klart ned. I første halvår 2003 har antall skadde og drepte i trafikkulykker gått ned.

Regjeringen har i St.meld. nr. 46 (1999–2000) lagt til grunn en visjon for det langsiktige trafiksikkerhetsarbeidet om at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i trafikken. For å bedre trafiksikkerheten på vegnettet, er det nødvendig med en målrettet og omfattende innsats. Regjeringen vil i årene framover legge spesiell vekt på trafiksikkerhetsarbeidet, og i første rekke prioritere tiltak som kan redusere de alvorligste ulykkene. Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter er derfor prioriterte innsatsområder.

Det er mange andre forhold i samfunnet utover de virkemidler og tiltak samferdselsmyndighetene kontrollerer, som påvirker ulykkessituasjonen. Ulykkesforebyggende innsats i andre etater, spesielt fra politiet, organisasjoner, teknologisk utvikling og trender og holdninger i befolkningen må derfor inngå som en integrert del av en helhetlig trafiksikkerhetspolitikk. Reduksjon av de alvorligste ulykkene krever en kombinasjon av fysiske tiltak både i form av nye veganlegg og tiltak på det eksisterende vegnettet, atferdsregulerende tiltak, opplæring, kontroll og strengere sanksjoner.



Figur 6.3 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1993=100)

Miljø

Utslipp fra vegtrafikken bidrar til globale og regionale miljøproblemer samt betydelig støy- og lokale luftforurensningsproblemer. Mindre utslipp fra nyere kjøretøy bidrar til å redusere mange av disse problemene, men dette motvirkes av trafikkvekst og større og tyngre kjøretøy. Økt andel dieselkjøretøy er klimamessig positivt, men negativt i forhold til lokale og regionale miljøproblemer. Det er en utfordring å begrense trafikkveksten og å få en mer miljøvennlig trafikkavvikling. For å redusere de negative miljøvirkningene av vegtrafikken, kreves en betydelig innsats de neste årene, spesielt i byene. Kravene i grenseverdiforskriften etter forurensningsloven vil ha høyeste prioritet også i 2004. For å redusere problemene med svevestøv må piggdekkbruken i de største byene reduseres. Natur- og kulturområder blir berørt av vegutbygging. Ved bygging av nye vegprosjekter vil de negative konsekvensene begrenses gjennom større fleksibilitet i valg av standard.

Rapportering

Framkommelighet

I 2002 ble 32 km stamveger og 108 km øvrige riksveger åpnet for trafikk. Videre ble 61 km gang- og sykkelveger åpnet for trafikk. Det er 13 pst. mer enn planlagt. Til sammen ble det utbedret 30 rasutsatte punkter på riksvegnettet, noe som bl.a. medførte at ni rasutsatte strekninger ble eliminert. Dette er mindre enn forutsatt og skyldes i hovedsak at fullføringen av arbeidene på to strekninger i Nordland er utsatt til 2003.

Som planlagt ble det i 2002 lagt fast dekke på 53 km riksveg som hadde grusdekke. Grusvegprogrammet fullføres i løpet av 2003. Vegdekkenes tilstand følges opp ved en overvåking av sporutviklingen og overflatens jevnhet. For stamvegene, som nå omfatter om lag 8 600 km, har tilstanden vært forholdsvis stabil. For det øvrige riksvegnettet, som utgjør om lag 18 000 km, har utviklingen av både spor og jevnhet vært negativ.

I 2002 ble det benyttet til sammen 300 mill. kr i statlige midler (90 mill. kr) og bompenger (210 mill. kr) på T-banenettet i Oslo. 220 mill. kr er brukt til den nye T-baneringen, mens det resterende er brukt til tiltak for å bedre sikkerheten og øke hastigheten. I 2002 er det videre brukt om lag 80 mill. kr til framkommelighetstiltak i de fire stør-

ste byområdene. Den største satsingen skjer i området Kokstad-Sandsli nær flyplassen i Bergen, der det bygges kollektivfelt inn mot de kryssene som utgjør flaskehalser for busstrafikken.

Vinterdriften i sesongen 2002–2003 ble i hovedsak gjennomført i henhold til fastsatt standard for brøyting, strøing og salting på riksvegnettet.

I 2002 oppfylte 52 pst. av landets riksvegferjesamband alle langsiktige mål for driftsstandard. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 2001. Både frekvens og åpningstid har fått økt måloppnåelse. Årsaken til dette er bl.a. en bedre utnyttelse av de tilgjengelige ressursene. Statens vegvesen har i samarbeid med ferjeselskapene oppnådd å øke tilbudet i enkelte ferjesamband. Samtidig har riksvegferjedriften blitt tilført 11 nye ferjer i årene 2001 og 2002. Dette har bidratt til utskifting av eldre og uhensiktsmessige ferjer, og gitt en økning av kapasiteten i flere samband.

Trafikksikkerhet

Statens vegvesen har i 2002 økt innsatsen til trafikanter og kjøretøyrettede tiltak og endret fartsgrenser utenfor tettbygde strøk. Det er foretatt ulike investeringer og fysiske tiltak for å øke trafikksikkerheten. For å hindre møteulykker ble det i 2002 ferdigstilt 8,5 km med midtrekkverk. I 2002 var automatisk trafikkkontroll i drift i 18 fylker med om lag 270 fotobokser på i underkant av 500 km vegstrekning.

I 2002 ble det registrert 905 flere drepte eller skadde enn i 2001. Dette kan delvis forklares med tilfeldige svingninger fra år til år, men også med en høy trafikkvekst. Imidlertid er ulykkene betydelig redusert i første halvår 2003 på tross av fortsatt trafikkvekst.

Målsettingen for bruk av bilbelte er innen 2006 å øke andelen av bilførere og passasjerer over tre år som er forsvarlig sikret i bilen til 95 pst., og andelen barn mellom null og tre år til 97 pst. Resultater fra 2002 viser at bruksprosenten ligger vesentlig under dette. I 2002 ble det utført 675 000 kontroller mens det i 2003 er planlagt 810 000 kontroller. Tilstandsundersøkelser i 2002 viser at 72 pst. av de tunge kjøretøyene hadde godkjent bremsevirksomhet. Dette er en liten økning fra 2001. Videre viser tilstandsundersøkelsene at 82 pst. hadde godkjent sikring av last, dvs. en økning på 4 prosentpoeng fra 2001.

Statens vegvesen har som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, utredet et modulbasert opplæringsystem for føreropplæringen. Dette systemet vil samle grunnleggende emner i et trafikalt grunnkurs med klassespesifikke tilleggskurs avhengig av hvilken

førerortklasse kandidatene ønsker å erverve. Trafikalt grunnkurs for klassene B (personbil) og T (traktor) ble innført 01.07.2003. Hensikten med opplæringsystemet er bl.a. å legge bedre til rette for den private øvelseskjøringen og på denne måten styrke trafikksikkerheten.

Miljø

Det er særlig for lokale miljøproblemer og inngrep at Statens vegvesen har virkemidler til å påvirke utviklingen. Vegtrafikkens og ferjenes bidrag til globale og regionale utslipp er omtalt under pkt. 4.3 Samferdsel og miljø i del I i proposisjonen. Når det gjelder Statens vegvesens rolle for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft i byområdene, vises det til egen omtale under post 30 Riksveginvesteringer.

Det arbeides kontinuerlig med å redusere miljøkonsekvenser av veger og vegtrafikk og minimalisere nye inngrep i natur- og kulturmiljø. Dette gjøres bl.a. gjennom miljømessig kvalitetssikring av planer, miljøoppfølgingsprogram for store utbyggingsprosjekter og før- og etterundersøkelser. Samtidig utvikles det nye løsninger for mer miljøvennlig drift og vedlikehold, herunder renhold og grøntvedlikehold. Statens vegvesen utarbeidet i 2002 en verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, og arbeider nå med å bevare og ivareta kulturminnene.

Pr. 01.01.2003 var om lag 7 400 personer bosatt langs riksvegene utsatt for innendørs støynivå over grenseverdien på 42 dBA, det vil si en reduksjon på 900 personer fra året før. Om lag 86 000 personer var pr. 01.01.2003 sterkt støyplaget. Antall personer sterkt plaget av støy ble i 2002 redusert med om lag 1 900. Dette er bedre enn forventet.

Luftkvaliteten i de største byene har det siste tiåret blitt gradvis bedre som følge av skjerpede avgasskrav og mindre bruk av piggedekk. Men trafikkvekst og økt andel dieslbiler bidrar til at nedgangen i eksosutslippene av svevestøv og nitrogenoksider reduseres. Vedfyring er også en viktig kilde til lokal svevestøvforurensning, og klimatiske forhold bidrar til store variasjoner i luftkvaliteten fra år til år.

Etter at piggedekkgebyret ble innført i Trondheim 01.11.2001, har piggefriandelen økt fra i underkant av 40 pst. til nærmere 60 pst. Dette har bidratt til mindre svevestøv. Det ble likevel målt mange episoder med høye verdier av svevestøv i Trondheim gjennom 2002. Nivåene er høyere enn kravene i den nye forskriften om lokal luftkvalitet som ble innført 04.10.2002. I de andre byene har det ikke vært tilsvarende mange episoder med høye konsentrasjoner av svevestøv eller NO₂ i 2002.

I Oslo er det første halvår 2003 målt mange episoder med høy luftforurensning. NO₂-verdiene var såpass høye at det trolig må settes i gang tiltaksutredning etter forskriften om lokal luftkvalitet for NO₂. Utenlandske kilder og eksosutslipp er hovedkildene til NO₂. Det har også vært mange episoder med høye nivåer av svevestøv i Oslo. Etter at piggdekkgebyret ble fjernet i 2001, er piggfriandelen sunket fra om lag 80 pst. til om lag 70 pst. Svevestøvutslippene fra piggdekk har dermed økt.

Det er beregnet at om lag 3 900 flere personer bosatt langs riksveg pr. 01.01.2003 var utsatt for overskridelser av det nasjonale målet for svevestøv (PM₁₀) for 2010 i forhold til året før.

Inngrep i natur- og kulturmiljøer som følge av vegprosjekter er noe færre enn forutsatt i budsjettet for 2002. Det ble utbedret 20 km riksveg med landskapsbelastninger, mot forutsatt 23 km.

Mål og prioriteringer

Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, ligger til grunn for de overordnede mål og prioriteringer som gjøres i 2004-budsjettet. Det er en særlig viktig målsetting å bidra til økt framkommelighet på vegnettet over hele landet, samtidig som det tas hensyn til vegtrafikkens negative virkninger. Gjennom St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, er det gitt viktige signaler om en betydelig økt satsing på kollektivtiltak også innenfor Statens vegvesens budsjett.

Innenfor den totale økonomiske rammen i budsjettforslaget for 2004 har Samferdselsdepartementet opprettholdt den høye prioriteringen av trafikk-sikkerhet. Dette gjelder tiltak innen trafikant- og kjøretøyområdet, drift og vedlikehold og investeringer. Trafikktilsyn, drift og vedlikehold følges bevilgningsmessig opp i henhold til handlingsprogrammet for 2002–2005, men bl.a. på grunn av sterk trafikkvekst vil dette ikke være tilstrekkelig til å ta vare på vegkapitalen. På investeringssiden er det i tillegg til trafiksikkerhetstiltak, prioritert midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjonelt, at grenseverdiforskriften etter forurensningsloven innfris og at statlige forpliktelser i inngåtte bompengavtaler følges opp. Videre er kollektivtrafikktiltak prioritert. Det er lagt opp til anleggsstart på få, nye større vegprosjekter i 2004. Det foreslås imidlertid startet opp en rekke nye, viktige mindre vegprosjekter.

Trafikktilsyn er en viktig del av trafiksikkerhetsarbeidet. Det er for 2004 planlagt gjennomført bl.a. 840 000 bilbeltekontroller. Innenfor området trafikantpåvirkning vil Statens vegvesen legge særlig vekt på lokal oppfølging av sentrale informa-

sjonskampanjer og informasjonstiltak rettet mot ulykkesutsatte trafikantgrupper som bl.a. tungbiltrafikk, motorsyklister, ungdom og eldre bilførere. Statens vegvesen vil etablere flere nye fotobokser for automatisk trafikk kontroll (ATK).

Statens vegvesen vil i 2004 prioritere tiltak innenfor både drift og vedlikehold som har betydning for trafiksikkerheten. Når det gjelder drift, legger Statens vegvesen opp til å øke standarden for vinterdriften på det mest trafikkerte vegnettet. For driftsoppgaver utover vinterdriften legges det opp til å videreføre dagens standard i 2004.

Innenfor Statens vegvesens investeringsbudsjett for 2004 er det forutsatt benyttet om lag 400 mill. kr til særskilte trafiksikkerhetstiltak, hvorav om lag 360 mill. kr i statlige midler. Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres. Det forutsettes benyttet om lag 290 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveger, hvorav om lag 180 mill. kr i statlige midler. Midlene vil gå til prosjekter som gir sikrere skoleveg, og til prosjekter som bidrar til et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrumsnære områder. Det er planlagt å bygge 42 km gang- og sykkelveger.

Tiltak for å styrke konkurransekraften til den lokale kollektivtransporten, særlig i storbyområdene, er et satsingsområde for Regjeringen. Statens vegvesen har her en viktig rolle. Det er forutsatt benyttet om lag 610 mill. kr til særskilte tiltak for kollektivtransporten innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2004. Av dette er om lag 250 mill. kr statlige midler og om lag 360 mill. kr bompenger. Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 490 mill. kr i Osloområdet, bl.a. til å følge opp Oslo-pakke 1 og 2 samt til å ruste opp T-banen. Det legges til grunn at det skal benyttes 100 mill. kr til opprusting av T-banen. Dette innebærer at den statlige innsatsen i Oslo øker målt mot 2003.

Det forutsettes benyttet om lag 360 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2004, hvorav om lag 280 mill. kr i statlige midler. Størsteparten av midlene vil bli benyttet til å gjennomføre tiltak for å innfri støykravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Antall personer utsatt for støy over tiltaksgrensen på 42 dBA forventes redusert med om lag 4 900 i 2004. På bakgrunn av høye svevestøvkonsentrasjoner i Oslo våren 2003 og økt bruk av piggdekk, oppfordrer Samferdselsdepartementet Oslo kommune til å gjeninnføre piggdekkgebyr.

Det foreslås avsatt om lag 70 mill. kr til opprusting av eksisterende tunneler i 2004. I tillegg kommer midler som prioriteres til dette formålet innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen.

Samferdselsdepartementet foreslår oppstart av følgende nye prosjekter på stamvegnettet:

- Rute 1 E6 Åsgård – Halmstad i Østfold
- Rute 2 E6 Nordre avlastningsveg i Sør-Trøndelag
- Rute 3 E6 Kulvert Røra i Nord-Trøndelag
- Rute 3 E12 Umskaret i Nordland
- Rute 6 E18 Nygårdskrysset i Akershus
- Rute 7 E18 Kopstad – Gulli i Vestfold
- Rute 8 E39 Tjensvollkrysset i Rogaland
- Rute 8 E39 Drangsdalen i Rogaland
- Rute 9 rv 5 Kjøsnes – Skei i Sogn og Fjordane
- Rute 14 E136 Horgheimseidet – Sogge bru i Møre og Romsdal

Det er også antatt anleggsstart på OPS-prosjektet E39 Handeland – Feda i Vest-Agder.

På øvrige riksveger legges det opp til anleggsstart på rv 283 Kreftingsgate (Buskerud) og rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen (Vestfold). Det legges videre opp til anleggsstart på rv 550 Syreflot – Aga (Hordaland) og rv 769 Høknes – Orientkrysset (Nord-Trøndelag), i tillegg til en del mindre prosjekter. For nærmere omtale av prosjekter som får bevilgning i 2004, henvises det til omtalen av investeringsprogrammet lenger bak i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet har lagt opp til å prioritere midler til riksvegferjedriften slik at tilbudet videreføres på om lag samme nivå som i 2003. Det er lagt opp til en takstøkning på 5 pst. fra 01.01.2004.

Oppfølging av handlingsprogrammet 2002–2005 for Statens vegvesen

(i mill. 2004-kr)

Kap./ post	Betegnelse	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2004	Bevilgninger 2002 og 2003, samt forslag 2004 i pst. av handlings- program 2002–2005
1320	Statens vegvesen			
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 892	5 839,7	76,0
30	Riksveginvesteringer	21 598	4 724,0	68,0 ¹
31	Rassikring		204,0	
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	426	54,0	54,7
35	Vegutbygging i Bjørvika	–	30,2	–
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	4 893	1 155,0	69,8
	Sum statlige midler	49 809	12 006,9	71,7
	Annen finansiering	9 223	2 477,0	74,5
	Totalt	59 032	14 483,9	72,2

¹ Inkl. post 31 Rassikring.

Bevilgningene for 2002 og 2003 samt forslaget for 2004 gir en samlet underdekning på om lag 1,6 mrd. kr i forhold til handlingsprogrammet for kap. 1320 Statens vegvesen. Det alt vesentlige av etterlepet er knyttet til investeringene.

Virkninger på sentrale måleparametre

Handlingsprogrammet gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort basert på St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og gjennom Stortingets behandling av meldingen. I tabellen er beregnede virkninger av vedtatt budsjett 2002 og

2003 samt forslag 2004 sett i forhold til beregnede virkninger av handlingsprogrammet. For enkelte

områder er det ikke beregnet virkninger for 2004, og disse parametrene inngår heller ikke i tabellen.

	Forventet status	Virkninger		
	01.01.2004	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2004	Oppnådd i 2002, forventet 2003 samt forslag 2004 i pst. av handlings- program 2002–2005
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. 2004-kr)		-9 220	-3 100	57
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. 2004-kr)		-5 800	-1 650	60
Antall drepte	300	-62	-11	78
Antall drepte eller skadde	12 000	-1 140	-249	70
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	0,217	-9,1 %	-2,1 %	70
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill. tonn)	9,6	-0,05	–	100
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 50 µg/m ³ mer enn 7 døgn/år (Nasjonalt mål for 2010)	16 500 ¹	-18 000 ²	-3 000	28 ³
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 150 µg/m ³ mer enn 8 timer/år (Nasjonalt mål for 2010)	12 000 ¹	-10 000	-4 000	67
Antall personer svært plaget av støy	84 600	-5 500	-2 500	105
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. 2004-kr)		-3 940	-1 150	52

¹ Tallene er svært usikre og gjelder kun Oslo, Bergen og Trondheim.

² Forutsetter 80 pst. piggfriandel i de største byene.

³ Måloppnåelsen er vesentlig dårligere enn i St.prp. nr. 1 (2002–2003). Det skyldes lavere piggfriandel i de største byene og en feil i utregningen av måloppnåelsen i fjor.

Trafikksikkerhet

Tiltak som inngår i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2002–2005 var beregnet å gi en reduksjon i antall drepte eller skadde på om lag 940 personer. Innføring av prikkbelastning for førerkort fra 01.01.2004 samt nye fartsgrensekriterier i byer og tettsteder, er beregnet å bidra til ytterligere 200 færre drepte eller skadde. Dette inngår i den totale virkningen på 1 140 personer for perioden 2002–2005. Trafikksikkerhetstiltak som utføres av andre aktører som politiet, frivillige

organisasjoner, fylkeskommuner og kommuner inngår ikke i virkningsberegningene.

Virkningen av planlagte tiltak i 2004 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, er beregnet til om lag 150 færre drepte og skadde. Dette skyldes i hovedsak investeringer samt noe økt innsats til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak. Medregnet innføring av prikkbelastning av førerkort og økt bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense i byer og tettsteder, er det beregnet at den samlede virkningen av tiltak som planlegges gjennomført i 2004 vil være 250 færre drepte eller skadde.

Samlet virkning av tiltak som ble gjennomført i 2002, tiltak som forventes gjennomført i 2003 og planlagte tiltak i 2004 er om lag 800 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer 70 pst. av det som i handlingsprogrammet var forutsatt totalt for planperioden 2002–2005.

Miljø

Reduksjonen i antall personer utsatt for høy NO₂-belastning skyldes i hovedsak utskiftning i kjøretøyparken.

Den lave oppfølgingsgraden for svevestøvbelastning (PM₁₀) i forhold til handlingsprogrammet skyldes i hovedsak at piggdekkavgiften i Oslo ble fjernet i 2001. Dette medførte at piggfriandelen i Oslo ble redusert fra 80 pst. til 70 pst. På bakgrunn av høye svevestøvkonsentrasjoner i Oslo våren 2003 og økt bruk av piggdekk, oppfordrer Samferdselsdepartementet Oslo kommune til å gjennomføre piggdekkgebyr. For å redusere befolkningens

svevestøvbelastning i Oslo vil Statens vegvesen som et forsøk redusere farten på enkelte innfartsårer kommende vinter. I tillegg vil det gjennomføres forsøk knyttet til renhold.

Reduksjonen i antall personer svært plaget av støy skyldes hovedsakelig omfattende fasadetiltak og støyskjerming av boliger. Dette er tiltak som først og fremst gjennomføres for å innfri grenseverdiforskriftens krav pr. 01.01.2005.

Regjeringen har fastsatt at nasjonalt mål for støy som sier at støyplagen, uttrykt ved en støyplageindeks (SPI), skal reduseres med 25 pst. innen 2010 i forhold til 1999. Statens vegvesen har startet et forprosjekt om støysvake vegdekker i 2003 som grunnlag for videre arbeid. Norge deltar i tillegg i internasjonalt utviklingsarbeid innenfor tiltaksområder som krav til bildekk og motor.

Samferdselsdepartementet vil også vise til at tiltak for å styrke kollektivtrafikken kan være viktig for å bedre miljøet.

Nærmere om budsjettforslaget

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

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 881 133	5 502 200	5 839 700
24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-62 226		
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	4 735 510	4 728 400	4 724 000
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	270 131		204 000
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	59 487	121 800	54 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>		10 000	30 200
61	Omstillingstilskudd – fv 228, Fræna kommune, <i>kan overføres</i>	427		
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 047 677	1 091 300	1 155 000
Sum kap. 1320		11 932 139	11 453 700	12 006 900

¹ Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2003, jf. Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Post 23 er redusert med 67,45 mill. kr. Post 30 er redusert med 35 mill. kr. Det er opprettet ny post 31 Rassikring, hvor det er bevilget 50 mill. kr.

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

Det foreslås en bevilgning på 5 839,7 mill. kr, en økning på 337,5 mill. kr eller 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2003.

Det er fra og med 2003 gjennomført en omorganisering av Statens vegvesen, herunder utskilling av produksjonsvirksomheten i Mesta AS, og konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgavene gjennom funksjonskontrakter. I løpet av fire år vil alle drifts- og vedlikeholdsoppdrag være konkurranseutsatt. Kontrakts- og styringsformene vil bli endret som følge av dette. Samferdselsdepartementet vil fra budsjettåret 2005 utvikle rapporterings- og styringssystemene for drift og vedlikehold.

Trafikktilsyn

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er det satt av om lag 790 mill. kr i 2004. Dette innebærer en økning på om lag 20 mill. kr i forhold til 2003. For perioden 2002–2005 er det planlagt brukt om lag 800 mill. kr til trafikksikkerhetsarbeid. I gjennomsnitt pr. år i perioden er dette en dobling fra 2001. I perioden er det særlig lagt opp til en betydelig økt innsats innenfor bruk av bilbelte og sikring av barn i bil, trafikksikker bruk av tunge kjøretøy og trafikantpåvirkning.

Som et ledd i arbeidet for å oppnå målsettingen om bruk av bilbelte, er det i 2004 planlagt gjennomført 840 000 bilbeltekontroller. Statens vegvesens målsetting er at minst 96 pst. skal ha godkjent sikring av last innen utgangen av 2005.

Innenfor området trafikantpåvirkning vil Statens vegvesen i 2004 legge særlig vekt på lokal oppfølging av sentrale informasjonskampanjer og informasjonstiltak rettet mot ulykkesutsatte trafikantgrupper, som bl.a. tungbiltrafikk, motorsyklister, ungdom og eldre bilførere.

Automatisk trafikkontroll er tatt i bruk på deler av vegnettet og har gitt en vesentlig reduksjon i alvorlige ulykker. Statens vegvesen planlegger i 2004 å etablere flere nye fotobokser for automatisk trafikk kontroll (ATK). Det vil bli installert digitalt fotoutstyr som gjør det mulig å effektivisere driften, samt utnytte kontrollpunktene slik at de gir større trafikksikkerhetsgevinst.

Reviderte førerkortforskrifter og føreropplæringsforskrifter planlegges satt i verk 01.01.2004. Forskriftene skal bidra til et enklere regelverk og økt trafikksikkerhet.

Direktiv 1999/37/EF om harmoniserte registreringsdokumenter (vognkort) skal være implementert senest 01.06.2004. Direktivet beskriver et

vognkort som har større sikkerhet både i selve dokumentet og i behandlingsrutinene. I forbindelse med innføring av nytt vognkort vil Statens vegvesen også vurdere reglene for oppbevaring og medbringning av originaldokument i kjøretøyet.

Et grovt anslag indikerer at nye vognkort vil medføre økte kostnader for Statens vegvesen på om lag 10–15 mill. kr pr. år. Siden ordningen ikke trår i kraft før 01.06.2004, vil kostnadene i 2004 bli på om lag 6–9 mill. kr.

Drift

Driften av vegnettet omfatter tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikles på en sikker, effektiv og miljømessig tilfredsstillende måte. Driften omfatter vintertjenesten, skilting, oppmerking, drifting av tunneler, skjøtsel av grøntarealer og lignende tiltak. Totalt er det avsatt om lag 2,7 mrd. kr til drift av vegnettet. Dette er en økning på om lag 50 mill. kr i forhold til 2003. Om lag 1,1 mrd. kr av disse midlene er satt av til drifting av vegnettet om vinteren.

Resultater fra brukerundersøkelser vinteren 2002 viser at trafikantene er noe mindre fornøyd enn tidligere med driften av vegnettet om vinteren. Statens vegvesen har lagt opp til å skjerpe kravene for når en skal starte brøytingen. Ny forskning gjennomført av SINTEF viser at det er lønnsomt å bedre friksjonsforholdene om vinteren på det mest trafikkerte vegnettet. Det høytrafikkerte vegnettet vil bli prioritert. Endringen i driftsstandarden vil medføre en kostnadsøkning på om lag 25 mill. kr i forhold til 2003.

Kostnader til drift av vegutstyr og miljøtiltak, inkludert drift av tunneler, påvirkes av trafikkutviklingen og omfanget av teknologisk utstyr. Det er i 2004 lagt opp til å bruke om lag 1,6 mrd. kr til drift av vegutstyr og miljøtiltak. Dette er om lag 25 mill. kr mer enn i 2003.

Innenfor rammen for 2004 er det ikke mulig å prioritere alle driftsoppgaver optimalt. Dette gjelder f.eks. renhold av vegen og dens omgivelser, utskiftning av skilt, skjøtsel av rasteplasser, grøntarealer og vegkanter. For å begrense forringelsen av vegkapitalen, er det funnet riktig å prioritere vedlikehold framfor ytterligere å øke innsatsen til drift av vegnettet.

Vedlikehold

Vedlikeholdet av vegnettet omfatter tiltak som skal sikre at vegdekker, bruer, tunneler, ferjekaier og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt. Totalt er det avsatt om lag 1,2 mrd. kr til vedlikehold av riksvegnettet. Det er om

lag 120 mill. kr mer enn i 2003. Økningen går til legging av asfalt.

Kapitalen som er nedlagt i vegnettet har over lang tid hatt en negativ utvikling. Dette skyldes flere forhold. Vegnettet har hatt en sterk utnyttelse bl.a. ved at tillatt aksellast siden 1995 ikke har vært redusert i teleløsningen. Nye og kompliserte veganlegg krever en rekke installasjoner som er dyrere å vedlikeholde. Økte krav til sikkerhet og effektiv utnyttelse av vegnettet har medført økt behov for teknisk utstyr, ikke minst i tunneler. Utstyret har forholdsvis kort levetid. Vedlikeholdskostnadene øker derfor raskere på dette området enn for den øvrige del av vegnettet.

Samferdselsdepartementet mener at det er svært viktig å iverksette tiltak for å hindre at etterslepet i forhold til vegkapitalen utvikler seg slik at det går merkbart ut over framkommelighet og trafikksikkerhet. I forarbeidet til Nasjonal transportplan 2006–2015 har Statens vegvesen utført en analyse av nødvendig innsatsnivå for å stoppe den negative utviklingen i etterslepet.

Statens vegvesen la i juli 2002 fram Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Om lag 160 av de 270 objektene i verneplanen antas i løpet av 2004 å være formelt fredet etter kulturminneloven. Objekter som er i bruk som en del av vegnettet, ivaretas gjennom ordinær drift og vedlikehold, mens det er avsatt særskilte midler til øvrige objekter.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 4 724 mill. kr til riksveginvesteringer. Inkl. post 31 Rassikring, som ikke var en egen post i saldert budsjett 2003, innebærer dette økning på 199,6 mill. kr eller 4,3 pst. I handlingsprogrammet for 2002–2005 er planrammen for post 30 inkl. post 31. Bevilgningen for 2002 og 2003 og forslag 2004 for post 30 og post 31 til sammen, utgjør 68 pst. av planrammen.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget på post 30 for 2004 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

	(i mill. 2004-kr)		
	Handlings- program 2002–2005 ¹	Forslag 2004	Pst. oppfyllelse av handlings- program 2002–2005 etter tre år
Stamveger	9 861,0	2 209,0	62,9
Fylkesfordelt ramme	10 601	2 114,0	70,4 ¹
– Øvrige riksveger	3 806	539,1	56,9
– Mindre investeringstiltak m.m. ²	6 795	1 574,9	77,9
Øvrig post 30 ³	1 137	401,0	91,1
Sum post 30	21 598,0	4 724,0	68,0 ¹

¹ Inklusive post 31.

² Omfatter mindre investeringstiltak som mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger, spesielle trafikksikkerhets-, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og rassikringstiltak. I tillegg inngår alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging og grunn-erverv m.m.

³ Omfatter bl.a. midler til oppgradering av eksisterende tunneler, tiltak på nasjonale turistveger, foreløpig ufordelte midler til trafikksikkerhetstiltak (nullvisjonsprosjekter) og FoU.

I forslaget for 2004 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 bompengesavtaler. Videre prioriteres mindre investeringstiltak som har positiv effekt for trafikksikkerheten, tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven og kollektivtrafikktiltak. Som følge av disse prioriteringene, har departementet lagt opp til anleggsstart på få nye

større vegprosjekter i 2004. Det er derimot lagt opp til anleggsstart på flere mindre prosjekter.

Pr. 01.01.2004 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter om lag 9,4 mrd. kr, hvorav om lag 6,9 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. I St.prp. nr. 1 (2002–2003) var bindingene pr. 01.01.2004 beregnet til om lag 5,9 mrd. kr. Økningen skyldes i stor grad at det gjennom Stortingets behandling ble lagt opp til anleggsstart for flere store prosjekter i 2003, som E10 Lofotens fast-

landsforbindelse (stamvegrute 4), E18 Sekkelsten – Krossby (stamvegrute 6) og rv 653 Eiksundsambandet i Møre og Romsdal. I tillegg har Stortingets vedtak vedrørende Tønsbergpakken med anleggsstart på rv 311 Ringveg øst – vest Kjelle – Kilen, bidratt til en vesentlig økning av de totale bindingene.

Med budsjettforslaget for 2004 vil bindingene bli redusert til 8,1 mrd. kr pr. 01.01.2005, hvorav om lag 6 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Inkl. refusjoner vil de totale bindingene pr. 01.01.2005 utgjøre om lag 8,8 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Nedenfor gis en nærmere omtale av prioriteringene på landsbasis. Oppfølging i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 for de enkelte stamvegruter og de enkelte fylker framgår i omtalen av investeringsprogrammet.

Trafikksikkerhetstiltak

Det forutsettes benyttet om lag 400 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2004, hvorav om lag 360 mill. kr i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 75 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster.

Tiltak rettet mot møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres i 2004. Dette er tiltak som vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikkontroll m.m. Et viktig tiltak for å redusere antallet møteulykker er å bygge fysiske skiller mellom kjøreretningene på ulykkesutsatte veger med færre enn fire felt. Gjennomføring av strakstiltak, på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de farligste vegstrekningene, vil bli gitt høy prioritet. For 2004 planlegges bygget om lag 20 km midtrekkverk, noe som er betydelig mer enn i foregående år.

For tofelts veger med årsdøgntrafikk større enn 10 000 kjøretøy, er det behov for utbygging til fire felt for å bedre framkommeligheten. Firefelts veger er dessuten viktig for trafikksikkerheten ved at antallet alvorlige møteulykker reduseres kraftig. Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, og vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Et nasjonalt demonstrasjonsprosjekt for nullvisjonen vil bli gjennomført i området Lillehammer-Øyer i Oppland. Dette er et område med mange alvorlige ulykker, særlig på E6. Prosjektet, som har fått navnet *Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte*, omfatter tiltak rettet mot både trafikant, kjøretøy og veg, med spesiell oppmerksomhet på samspillet mellom de ulike elementer og aktører i trafikksystemet. I løpet av 2004 vil tiltak på aktuelle vegstrekninger starte opp med bl.a. bygging av fysisk skille mellom kjøreretningene. Ulike testkjøretøyer for demonstrasjon av ny teknologi vil være klare i løpet av året. Prosjektet planlegges ut fra en total kostnadsramme på om lag 100 mill. kr. Det tas sikte på ferdigstillelse i 2005.

Gang- og sykkelveger

Det forutsettes benyttet om lag 290 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveger i 2004, hvorav om lag 180 mill. kr i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 58 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg kommer bygging av gang- og sykkelveger som inngår i strekningsvise tiltak.

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

I 2004 er det planlagt å bygge 42 km gang- og sykkelveger.

Tiltak for den lokale kollektivtransporten

Tiltak for bedre kollektivtransport er et viktig satsingsområde for Regjeringen. Det er avsatt om lag 610 mill. kr til særskilte tiltak for kollektivtransporten innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2004. Av dette er om lag 250 mill. kr statlige midler og om lag 360 mill. kr bompenger.

De avsatte statlige midlene for 2004 vil sammen med bevilgningen for 2003 og 2002 gi en oppfølgingsgrad på 81,5 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg til de avsatte 610 mill. kr, kommer midler til planlegging av tiltak for kollektivtransporten. En rekke strekningsvise prosjekt på riksvegnettet vil også være med på å legge forholdene bedre til rette for kollektivtransporten.

Av forannevnte beløp legger Samferdselsdepartementet til grunn at det benyttes om lag 490 mill.

kr i Osloområdet i 2004. Dette innebærer en økning i statlige midler til Oslo i forhold til budsjettet for 2003. Midlene vil bl.a. gå til å følge opp Oslo-pakke 1 og 2, i tillegg til at staten vil bidra med ekstraordinære midler til å ruste opp T-banen. Det legges til grunn at det skal benyttes 100 mill. kr til opprusting av T-banen, herav 82 mill. kr i statlige midler og 18 mill. kr i bompenger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det benyttes 161 mill. kr til T-baneringen i 2004, fordelt med 82 mill. kr i statlige midler og 79 mill. kr i bompenger. Av bompengene er 75 mill. kr forskuttering av kommunale midler. Det er også avsatt midler til signalprioritering for buss og trikk. Det vises ellers til omtale under Oslo i investeringsdelen lenger bak i proposisjonen.

For å bedre kollektivtransportens konkurranseevne mener Samferdselsdepartementet det er viktig å prioritere tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet i byområdene. Departementet vil i den forbindelse gi Statens vegvesen et hovedansvar for å legge til rette for innføring av aktiv signalprioritering for buss og trikk i aktuelle lyskryss i kollektivtraséene i Oslo. Samferdselsdepartementet vil også be Vegdirektoratet arbeide videre med å utvikle en parameter som viser endringer i kollektivtransportens framkommelighet i byområder og hvordan dette bidrar til å øke kollektivtransportens konkurransekraft. Vegdirektoratet vil også få ansvaret for å sørge for at det rapporteres på bruken av midlene til kollektivtransport som benyttes til tiltak utenfor statens ansvarsområde, både omfang og hvilke tiltak midlene går til. I denne rapporteringen må det også komme fram hvor mye lokale myndigheter har bidratt med selv over lokale budsjetter for å finansiere tiltakene, og hvordan bruken av midlene har utviklet seg over tid.

Vegdirektoratet har bl.a. som oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, utarbeidet en handlingsplan for hvordan kollektivtransporten skal utvikles som fagområde i Statens vegvesen. Statens vegvesen er gjennom stortingsmeldingen tillagt flere oppgaver og et økt ansvar som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten. Handlingsplanen konkretiserer de utfordringer og faglige oppgaver etaten står overfor framover. Hver av de fem vegregionene skal i løpet av 2003 utarbeide egne regionale handlingsplaner for kollektivtransporten i området. Disse regionale handlingsplanene vil operasjonalisere Statens vegvesens innsats innen kollektivtransporten i årene framover.

Miljøtiltak

Det forutsettes benyttet om lag 360 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2004, hvorav om lag 280 mill. kr i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 73 pst. i forhold til handlingsprogramperioden 2002–2005.

Størsteparten av midlene vil bli benyttet til å gjennomføre tiltak for å innfri støykravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Arbeidene går stort sett etter planen, og antall personer utsatt for støy over tiltaksgrensen på 42 dBA ventes redusert med om lag 4 900 i 2004. Det vil gjenstå å gjennomføre tiltak for om lag 500 personer når fristen utløper 01.01.2005. Det er eller vil bli søkt om dispensasjon for enkelte boliger i seks fylker. Dette er hovedsakelig på strekninger der fullføring av nye vegprosjekter vil føre til redusert støy ved de aktuelle boligene i løpet av relativt kort tid.

Det er planlagt å gjennomføre utbedring av 4 km riksveg med landskapsbelastninger. I forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 gir dette en oppfølgingsgrad på 58 pst. etter tre år.

Opprusting av tunneler

Det foreslås avsatt om lag 70 mill. kr til opprusting av eksisterende tunneler i 2004. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 innebærer budsjettforslaget en oppfølgingsgrad på 77 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg kommer midler som prioriteres til dette formålet innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen.

De sentralt avsatte midlene vil i hovedsak gå til installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukningsapparater, rød blink og ev. bomber utenfor tunnelen, inkl. signaloverføring mellom tunnel og vaktsentral, samt ventilasjonsanlegg. Kommunikasjon/nødsamband inngår ikke i opprustingsprogrammet da det her avventes en nærmere avklaring av valg av felles kommunikasjonssystem for alle utrykningsetater. Statens vegvesen har i samarbeid med Direktoratet for brann- og elsikkerhet, utarbeidet en plan for bruken av den økonomiske rammen i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Målet er at samtlige tunneler som mangler basisutstyr i forhold til brannsikkerhet, skal bli utrustet med dette innenfor den økonomiske rammen for tiårsperioden.

I flere tilfeller har lokale brannvernmyndigheters gjennomføring av branntilsyn i tunneler medført pålegg om opprusting/brannsikring som langt overskrider den basisutrusting det legges opp til innenfor de økonomiske rammene i St.meld. nr. 46

(1999–2000). Påleggene gis med hjemmel i brann- og eksplosjonsvernloven, jf. også St.meld. nr. 41 (2001–2002) Brann- og eksplosjonsvern, og koster ofte flere titalls mill. kr i tillegg til det planlagte opprustingsprogrammet. Ved prioritering av tiltak utover det som St.meld. nr. 46 (1999–2000) legger opp til, må disse finansieres innenfor fylkesfordelt ramme. Dette medfører i så fall at fylkeskommunenes prioriteringer må fravikes for å kunne følge opp påleggene. Departementet vil drøfte med Justisdepartementet (som fra 01.07.2003 har overtatt ansvaret for forvaltningen av brann- og eksplosjonsvernloven) hvordan brannvernmyndighetenes vurderinger av sikkerhetstiltak i tunneler i større grad kan avveies mot andre viktige sikkerhetstiltak på vegnettet.

De nærmeste årene vil det bli behov for utskifting av vann- og frostkonstruksjoner i en rekke tunneler. Årsaken til dette er at konstruksjonene i mange tunneler er i dårlig forfatning og må skiftes ut. Vegdirektoratet vil igangsette et arbeid for å kartlegge omfanget av nødvendige utbedringer og utskiftninger inkl. kostnaden knyttet til dette. Der det legges opp til å gjennomføre slike utbedringer og utskiftninger, vil det bli vurdert om det er hensiktsmessig å gjennomføre ytterligere tiltak samtidig (f.eks. brannbeskyttelse av PE-skum, tverrsnittutvidelser, utskifting/oppgradering av sikkerhetsutrustning etc.).

Nasjonale turistveger

Det foreslås avsatt om lag 60 mill. kr til nasjonale turistveger i 2004. Midlene foreslås i hovedsak benyttet på Atlanterhavsvegen, i Lofoten, i/på Geiranger/Trollstigen, i Hardanger og i Ryfylke. Totalt legges det opp til å utvikle 18 nasjonale turistveger i løpet av perioden 2002–2011. Dette skjer i samarbeid med kommuner, fylkeskommuner, reiselivsorganisasjoner samt bedrifter, grendelag og privatpersoner. Utvikling av de nasjonale turistvegene gjennomføres som ett landsdekkende prosjekt ledet av Vegdirektoratet.

Tidligere har midler til nasjonale turistveger også vært avsatt innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen. Samferdselsdepartementet ser det som viktig å synliggjøre den totale satsingen på dette området. Også som følge av at nasjonale turistveger er unntatt fra forsøkene med oppgavedifferensiering, finner departementet det hensiktsmessig at samtlige midler settes av sentralt.

Rassikring

Totalt forutsettes det benyttet 306 mill. kr til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2004 over post 30, hvorav 246 mill. kr i statlige midler.

Det vises til en samlet omtale av rassikring under post 31 Rassikring.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger

Finansiering av nye veganlegg med bompenger bidrar til at nye vegprosjekter fullføres raskere, slik at trafikantene får tilgang til et bedre vegnett enn om vegene i sin helhet skulle finansieres over statsbudsjettet. Etterskuddsinnkreving er den innkrevingsformen som gir best samsvar mellom nytte og betaling. I de fleste tilfellene skjer innkrevingen derfor etterskuddsvis, og bompengene benyttes til renter og nedbetaling av lån. Administrasjonskostnadene utgjør i gjennomsnitt om lag 10 pst. av bruken av bompenger.

Trafikantene betalte 3 327 mill. kr i bompenger i 2002. Dette var 22 pst. mer enn året før. Inntektene fra bomringene i Oslo, Bergen og Trondheim stod for 43 pst. av de totale bompengeinntektene.

Pr. 01.01.2003 var det 45 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt utbygd. Det ble vedtatt fem nye prosjekter i 2002, mens tre prosjekter ble nedbetalt. Vegdirektoratet venter at alle prosjektene som er i drift vil få kortere eller samme innkrevingsperiode som forutsatt da prosjektene ble vedtatt.

For 2003 er det anslått at om lag 2 290 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag 16 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2002–2003). Økningen skyldes i hovedsak at det ventes uttak av mindreforbruk fra tidligere år på enkelte anlegg. I tillegg er det gitt tillatelse til å kreve inn bompenger til bl.a. Tønsbergpakken i Vestfold, jf. St.prp. nr. 38 (2002–2003), og til forsert utbygging av E18 i Østfold, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). For 2004 forutsettes om lag 2 477 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Annen finansiering i 2002–2004 utgjør 75 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2002–2005, altså i tråd med vedtatte planer.

Forskudd og refusjoner

Innbetalt forskudd medførte at Statens gjeld ved utgangen av 2002 var på 785 mill. kr. I 2003 ventes det innbetalt om lag 120 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 136 mill. kr. I 2004 er det ventet innbetalt 17 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 180 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen

av 2004 ventes følgelig å utgjøre om lag 600 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil Statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 01.01.2004 utgjøre om lag 880 mill. kr.

I tillegg innebærer ordningen med betingede refusjoner, jf. St.prp. nr. 63 (1991–92), at Staten innenfor rammene for det enkelte fylke har pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere 460 mill. kr.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000–2001) sluttet Stortinget seg til at det i forbindelse med de årlige budsjetter fastsettes en ramme som Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. Det foreslås at fullmakten for 2004 videreføres på samme nivå som for 2003, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette innebærer at departementet i 2004 kan inngå nye forskutteringsavtaler slik at samlet refusjonsansvar ikke overskrider 1 800 mill. kr. Fullmaktsgrensen er eksklusive betingede refusjoner. For 2004 kan det dermed inngås nye avtaler for inntil 900 mill. kr.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 204 mill. kr. I tillegg er det under post 30 forutsatt benyttet 306 mill. kr til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2004, hvorav 246 mill. kr i statlige midler. Den samlede rassikringsinnsatsen for 2004 utgjør dermed 510 mill. kr, hvorav 450 mill. kr i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 67 pst. for post 30 og post 31 samlet i forhold til handlingsprogrammet for 2002–2005.

Midlene som bevilges over post 31 kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet. Ved fordeling av midlene for 2004 har Samferdselsdepartementet lagt vekt på prioriteringene av rassikringstiltak i fylkenes handlingsprogram for perioden 2002–2005, plansituasjonen og hvilke bindinger tildelingene vil føre til for 2005.

Følgende prosjekter under post 30 og post 31 med rassikringsgevinst foreslås prioritert i 2004 (alle prosjekter er videreføring med unntak av rv 550 Syreflot – Aga i Hordaland som vil bli et nytt prosjekt i 2004):

- Rv 9 Flåstrondi i Aust-Agder
- Rv 43 Aunevik – Bukkesteinen i Vest-Agder
- Rv 13 Iversflaten i Rogaland
- Rv 550 Syreflot – Aga i Hordaland
- Rv 550 Velureskredene i Hordaland
- E16 Voldum – Seltun i Sogn og Fjordane
- E39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane (ekstern finansiering)

- Rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen i Møre og Romsdal
- Rv 651 Greifsneset – Løvikneset i Møre og Romsdal
- Rv 76 Tosenvegen i Nordland
- E6 Bånes – Birtavarre i Troms

I tillegg kan prosjektet rv 503 Gloppedalen i Rogaland bli fullført i 2004, forutsatt at det blir tilslutning til fylkeskommunal forskuttering.

I 2004 er det samlet planlagt utbedret 20 rasutsatte strekninger og 54 rasutsatte punkt. I forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 gir dette en oppfølgingsgrad på 104 pst. for antall strekninger og 106 pst. for antall punkt etter tre år. Den høye oppfølgingsgraden skyldes i all hovedsak at prosjektet E10 Fjøsdaalen i Nordland er utsatt som følge av manglende planavklaring. I stedet utføres flere mindre rassikringstiltak.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det som en del av kompensasjonen for at enkelte næringer måtte betale økt arbeidsgiveravgift, lagt opp til å bevilge om lag 600 mill. 2000-kr til vegformål. Midlene er forutsatt bevilget over en seksårsperiode, hvorav 424 mill. 2004-kr i perioden 2002–2005. Det foreslås bevilget 54 mill. kr over post 33 i 2004. Sammen med bevilgningene i årene 2000–2003, gir dette en oppfølgingsgrad i forhold til perioden 2000–2005 på 69 pst. etter 5 år.

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

I de fleste fylker vil midlene bli brukt til mindre tiltak. For større prosjekter eller tiltak vises det til nærmere omtale av prioriteringene innenfor det enkelte fylke i omtalen av investeringsprogrammet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås en bevilgning på 30,2 mill. kr. I tillegg er det forutsatt 20 mill. kr i bompenger fra Oslo-pakke 1.

Reguleringsplanen for senketunnel ble vedtatt av Oslo bystyre 18.06.2003. Reguleringsplanen for utvikling av hele Bjørvika-området ventes sluttbehandlet i løpet av høsten 2003. Videre er det inngått avtaler mellom de ulike partene som deltar i utviklingen av området. Det er inngått avtale mellom Statens vegvesen Region Øst (SVRØ) og Oslo kommune om finansiering av riksveganlegget. Videre er det inngått avtale mellom SVRØ, Oslo kommune og grunneierne om overdragelse av gamle og nye riksvegarealer. Det er også inngått avtaler mellom SVRØ og henholdsvis Oslo havnevesen og ROM Eiendomsutvikling AS om leie av midlertidige arealer. Det vises til en bredere omtale av avtaleverket i Arbeids- og administrasjonsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004).

I avtalen om finansiering av riksveganlegg mellom SVRØ og Oslo kommune forplikter Oslo kommune seg til innen 01.04.2004 å søke om ny brukerfinansiering som erstatter dagens bompengering. Dersom en ny brukerfinansiering som erstatter dagens ikke er på plass innen nevnte dato, har staten mulighet til å videreføre dagens bompengoordning inntil Bjørvikaprojektet er fullført, senest 2012. Regjeringen forutsetter dialog og samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om opplegg for og utforming av brukerfinansiering.

Partene er enige om at projektet skal brukerfinansieres med minimum 1 200 mill. kr og at Oslo kommune skal bidra med en bevilgning på 300 mill. kr. Staten skal bidra med minimum 1 150 mill. kr, hvorav 350 mill. kr skal dekkes innenfor rammen i handlingsprogrammet, mens det resterende skal komme som et tillegg. 300 mill. kr vil bli finansiert ved salg av riksvegarealer. Økte kostnader utover anslaget på 2,8 mrd. 2001-kr i St.meld. nr. 28 (2001–2002) Utvikling av Bjørvika, skal deles mellom økt tilskudd fra Oslo kommune (økt fra 150 til 300 mill. kr), økt brukerfinansiering og økt tilskudd over statsbudsjettet. Regjeringen vil komme tilbake til denne fordelingen når det fremlegges sak om projektet for Stortinget.

Beløpet på 2,8 mrd. kr fra St.meld. nr. 28 (2001–2002) som er eksklusive grunnverv og erstatninger, utgjør 3,0 mrd. kr omregnet til 2004-kr. Primært på grunn av endrede forutsetninger i reguleringsplanene vil kostnadene til omlegging av riksvegen bli høyere enn tidligere anslått overfor Stortinget. Endrede forutsetninger i reguleringsplanene knytter seg bl.a. til krav om å senke tunnelen med seks meter ved Havneleret og andre tiltak for å redusere fare for påkjørsel av skip, etablering av nye kaifronter på Paulsenkaia og Bjørvikautstikkeren og krav fra kommunen om åpning av Akerselva, Bispekilen og bekkelukkin-

ger mv. Andre forhold som fører til økte kostnader er avgiftsendringer (merverdiavgift) som følge av at tunnelelementer ikke vil bli produsert på stedet.

Kostnadsrisikoen i prosjektet vil i hovedsak være knyttet til elementer som lang tidshorisont, gjennomføringsstrategi, konkurranse om oppdragene, markedssvingninger og forhold i grunnen. Nye kostnadsvurderinger og kvalitetssikring av prosjektet er påbegynt, herunder vurdering av usikkerhet og risiko, i tråd med vanlige prosedyrer for prosjekter med kostnadsramme over 500 mill. kr. Det er tatt forbehold fra statens side om Stortingets bevilgning av nødvendige midler og vedtak om brukerfinansiering.

I 2004 vil det pågå prosjektering og forberedelse til anleggsstart, som ventes å kunne finne sted i 2005. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til kostnadsoverslag, finansierings- og framdriftsplan for prosjektet som egen sak når det foreligger endelige avklaringer.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

I 2004 foreslås det bevilget 1 155 mill. kr til riksvegferjedriften. Dette innebærer en økning på 5,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2003. I bevilgningsforslaget er det tatt høyde for innføring av 6 pst. merverdiavgift på kjøretøy- og persontakstene fra 01.03.2004. Kjøretøytakstene er allerede omfattet av merverdiavgiftsordningen, men med nullsats.

Det er lagt til grunn en takstøkning på 5 pst. fra 01.01.2004. Ved utleggingen av takstøkningen på kjøretøygrupper vil det bli tatt hensyn til at bileiere med fradragsrett for inngående merverdiavgift (24 pst.) har en overvekt i de tunge kjøretøygruppene. I takstøkningen er det også tatt hensyn til virkningene av at Sjøfartsdirektoratet har fastsatt skjerpede sikkerhetskrav.

Sjøfartsdirektoratet fastsatte forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip mv. 09.05.2003, hvor IMO's STCW-95 konvensjonen og direktiv 92/29/EØF om bruk av legemidler og direktiv 2001/25/EF om minimumsutdanning for sjøfolk er implementert. Kostnadene ved de nye kvalifikasjonskravene ligger i størrelsesorden 20–40 mill. kr.

Ferjetilbudet i 2004 forutsettes i hovedsak å forbli uendret. Det endelige tilbudet er avhengig av Statens vegvesens forhandlinger med ferjeselskapene.

Statens utgifter til riksvegferjedrift har økt betydelig de senere årene. En høy oljepris, sikkerhetspålegg og høye kapitalkostnader som følge av bygging av nye ferjer, har vært sterkt medvirkende årsaker til dette. Det har derfor vært vanskelig å få til forbedringer i ferjetilbudet utover det som har

kommet som en konsekvens av innsetting av 12 nye ferjer i løpet av perioden 2001–2003. Innenfor de tilgjengelige rammene har det kun vært mulig med lokale justeringer av ferjetilbudet. Dette har imidlertid for en del samband ført til høyere frekvens og færre oversittinger og totalt en bedre måloppnåelse.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering avhenger opprettholdelse og forbedring av ferjetilbudet av at ferjedriften effektiviseres. Samferdselsdepartementet mener at nye avtaleformer kan gi ferjeselskapene bedre insitamenter til å effektivisere driften. Statens vegvesen planlegger utlysning av fem ferjesamband på anbud høsten 2003/våren 2004. Det er videre planlagt en årlig opptrapping med nesten full konkurranseutsetting i løpet av 7–10 år. Nybygging av ferjer bør sees i sammenheng med anbud fordi det er nødvendig å ha noe overskudd av ferjemateriell for å sikre reell konkurranse. Det er utarbeidet standard anbudsgrunnlag som skal benyttes ved anbudsutlysning.

Flerårige avtaler vil kunne erstatte dagens ettårige driftsavtaler, og gi ferjeselskapene andre incentiver til effektivisering enn i dag. Statens vegvesen har inngått den første flerårige driftsavtale med ett ferjeselskap. Avtalen gjelder for årene 2002 til og med 2005. Flere slike avtaler vil kunne bli tatt i bruk fra 2004 for samband som ikke konkurranseutsettes.

Mannskapskostnadene utgjør over halvparten av driftskostnadene i riksvegferjedriften. Samferdselsdepartementet mener at det største potensialet for effektivisering av ferjedriften er knyttet til reduksjon av bemanningen på dagens ferjer, og at dette arbeidet derfor må prioriteres. Gjennom en reduksjon i passasjersertifikatet der det ligger til rette for det, vil bemanningen på dagens ferjer kunne reduseres.

Mange riksvegferjesamband har i dag ferjemateriell som ikke er tilpasset trafikken og standarden på vegnettet for øvrig. Bygging av nye ferjer og oppgradering av eksisterende ferjer er derfor nødvendig for å kunne gi trafikantene et bedre tilbud

gjennom økt kapasitet og standard. I 2003 ble to nye ferjer tilført riksvegferjedriften. I 2004 vil det bli levert en ny ferje som et resultat av utviklingsprosjektet Standard-2003. Prosjektet har resultert i en standardspesifikasjon for en ferje som skal være billigere å bygge og å drive enn dagens ferjer.

For 2004 foreslås det at det kan gis tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging til tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivingskostnader. Ferjer anskaffet i konkurranseutsatte samband får ikke tilsagn om statsgarantier. Foreslått totalramme for statsgaranti i 2004 er lavere enn for 2003. Dette må sees i sammenheng med overgang til at flere ferjesamband konkurranseutsettes.

Riksvegferjedriften er gjennom EØS-avtalen pålagt å følge et felles europeisk regelverk med hensyn på sjøsikkerhet. EUs Rådsdirektiv 98/18 har konsekvenser for norsk innenriks ferjedrift. Sjøfartsdirektoratet har lagt til grunn at direktivet i det vesentligste vil få konsekvenser for riksvegferjesambandene over Vestfjorden i Nordland. Statens vegvesen arbeider aktivt for å ivareta krav til sjøsikkerhet innenfor en kostnadseffektiv prioritering av de samlede midlene til sikkerhet innenfor transportsektoren. Statens vegvesen vil i lys av dette vurdere nødvendige tiltak for ferjene som benyttes i sambandene over Vestfjorden.

I Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble det redegjort for målsettingen om å utarbeide et felles betalingssystem på bompengestasjoner og ferjer innen 2005. I 2003 ble det i fem ferjesamband igangsatt et prøveprosjekt med færre takstgrupper og gratis passasjertakster som et ledd i arbeidet med å innføre et bedre og enklere takstsystem for ferjer. Forsøket skal i første omgang vare ut 2003. Forsøket vil bli vurdert utvidet med nye samband i 2004, slik at det kan skaffes tilstrekkelige data for å kunne analysere konsekvensene av det foreslåtte takstsystemet.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Salgsinntekter m.m.	43 674	17 000	17 600
02	Diverse gebyrer	253 173	284 100	294 300
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	898		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	15 165		
17	Refusjon lærlinger	149		
18	Refusjon av sykepenger	52 245		
80	Refusjon av lønnsutgifter mv.	4 211		
	Sum kap. 4320	369 515	301 100	311 900

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med 17,6 mill. kr, en økning på 0,6 mill. kr eller 3,5 pst. i forhold saldert budsjett 2003.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med 294,3 mill. kr, en økning på 10,2 mill. kr eller 3,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2003.

I posten inngår inntekter fra utstedelser av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennermerker, myndighetskontroller og betaling for lisenser for gods- og persontransportø-

rer innen EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske tekniske kjøretøykontroller i henhold til EØS-avtalen, samt påskiltingsgebyr.

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

Det er lagt til grunn at de gebyrbelagte tjenestene skal prises med utgangspunkt i selvkost, og at dette ikke skal være fiskalavgifter. For tiden er Statens vegvesen inne i en effektiviseringsprosess som kan føre til endrede kostnader for de gebyrbelagte tjenestene, og riktig kostnadsnivå vil derfor først være kjent når resultatene av den pågående effektiviseringsprosessen er kjent. Samferdselsdepartementet har på dette grunnlag lagt til grunn at gebyrene med virkning fra 01.02.2004 økes med om lag 3,6 pst. Departementet kommer tilbake med en grundigere gjennomgang av gebyrnivået når resultatene fra effektiviseringsprosessen er kjent, senest i St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Kap. 1321 Mesta AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
70	Tilskudd til drift	17 812		
71	Tilskudd til restrukturering		442 000	441 500
90	Innskudd egenkapital	100	1 900 000	
	Sum kap. 1321	17 912	2 342 000	441 500

¹ I St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003) ble post 71 redusert med 85 mill. kr i forhold til saldert budsjett.

Mesta AS ble etablert 01.01.2003 i tråd med forutsetningene lagt til grunn i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002–2003) Om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet. Mesta opererer i et marked hvor selskapet konkurrerer med private aktører om oppdrag. Selskapet vil i en periode på fire år fra etableringstidspunktet ha en kontraktsportefølje innenfor drift og vedlikehold som er inngått før etableringen av selskapet. Porteføljen av kontrakter reduseres gradvis i perioden.

Mesta har siden etableringen satt i gang store omstillings- og effektiviseringstiltak for at selskapet skal kunne fremstå som mest mulig konkurransedyktig. Restruktureringsiltakene selskapet har begynt på i 2003 vil fortsette framover. Samlet sett har selskapets drift så langt vært tilfredsstillende.

Departementet er informert om at Mesta forventer et årsresultat i 2003 på om lag 200 mill. kr. Resultatutviklingen i 1. halvår er bedre enn budsjettet. Det er betydelig usikkerhet om resultatet

fekten av omstillingene i selskapet og konkurranseforholdene i tiden framover.

Post 71 Tilskudd til restrukturering

Det er i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002–2003) lagt til grunn samlede restruktureringsforpliktelser for Mesta AS på 1 468 mill. 2003-kr, og at tilskudd til dette skal bevilges over tre år. I saldert budsjett 2003 er det satt av 442 mill. kr i tilskudd til restrukturering av Mesta. Beløpet ble redusert med 85 mill. kr (til 357 mill. 2003-kr) i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Pr. i dag foreligger det ingen nye anslag på de totale restruktureringskostnadene sammenlignet med de vurderingene som ble gjort ved etableringen av selskapet. Departementet foreslår at det bevilges 441,5 mill. kr i tilskudd til restrukturering av Mesta i 2004.

Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
90	Kapitalinnskudd	100		
91	Lån, <i>kan overføres</i>	45 000	250 000	260 000
92	Opptreksrenter, <i>overslagsbevilgning</i>			30 000
	Sum kap. 1322	45 100	250 000	290 000

Post 91 Lån

Det foreslås bevilget 260 mill. kr i statslån til Svine-

sundsforbindelsen AS, inkl. 20 mill. kr i usikkerhetsavsetning og utgifter til drift av bompengeselskapet.

I St.prp. nr. 68 (2001–2002) er kostnadsrammen for den norske delen av prosjektet oppgitt til 860 mill. kr og styringsrammen 756 mill. kr. I tillegg kommer kostnader for etablering og nedlegging av bomstasjoner og driftsutgifter for bompengeselskapet fram til bompengeneinnkrevingen starter. Det er ventet at det vil foreligge godkjent reguleringsplan for plassering av begge bomstasjonene i løpet av høsten 2003. De oppgitte kostnadstillene er derfor fortsatt foreløpige.

Det vises for øvrig til omtale av prosjektet under investeringsprogrammet.

Post 92 Opptreksrenter

Som omtalt i St.prp. nr. 67 (2002–2003), skal renter av lånet til Svinestadsforbindelsen AS kapitaliseres og legges til lånestolen. Bevilgning til kapitaliserte renter det enkelte år vil følgelig være et anslag, basert på anslått rente i henhold til inngått låneavtale mellom staten v/Samferdselsdepartementet og selskapet og trekk på lånerammen med like store beløp hver måned. På bakgrunn av dette foreslås en overslagsbevilgning på 30 mill. kr.

Andre saker

Omstilling og effektivisering i Statens vegvesen

Effektiviserings- og omstillingsarbeidet i Statens vegvesen er tidligere omtalt bl.a. i St.prp. nr. 1 (2002–2003). Hovedmålsettingen med arbeidet er å utføre etatens arbeidsoppgaver med riktig kvalitet men med mindre ressurser og i en mer desentralisert organisasjon.

I årene fra 2003 til 2006 vil effektiviseringsgevinsten bli gradvis større, mens omstillingskostnadene gradvis reduseres. Kostnadene ved omorganisering av Statens vegvesen er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002).

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble omstillingskostnadene i 2003 beregnet til 190 mill. kr. I disse midlene var det beregnet kostnader til omstilling av tilsatte på forvaltningssiden i Statens vegvesen samt inntil 250 tilsatte overført til forvaltningsdelen fra vegproduksjon før 31.12.2002. Resultatet av overføringene fra vegproduksjon var 140 tilsatte. Lønnsmidlene for disse på 48 mill. kr var ikke innregnet i omstillingskostnadene.

Omstillingskostnadene er knyttet til nye leieforhold og ombyggingskostnader, kostnader til eksisterende bemanning (kompetanseheving/flytte- og pendlingskostnader), kostnader for nedbemanning av etaten og sentrale felleskostnader.

Nye leieforhold er knyttet til etableringen av de fem regionkontorene i Lillehammer, Arendal, Leikanger, Molde og Bodø, til 11 nye distriktsvegkon-

torer og til etableringen av veg- og trafikkfaglig senter i Trondheim.

Statens vegvesen har videre opprettet et sentralt regnskapskontor for hele etaten i Vadsø og et sentralt lønningskontor for hele etaten i Tromsø i 2003.

Omstillingskostnadene for 2004 er beregnet til 130 mill. kr.

Effektiviseringsgevinsten for Statens vegvesen er knyttet til reduksjon av antall tilsatte og til konkurranseutsetting av anlegg og vedlikehold. I St.prp. nr. 60 (2001–2002) er det uttalt at over en lengre periode vil gevinsten ved effektiviseringen bli vesentlig større enn de totale kostnadene. De største gevinstene både for bemanningstilpassingen og for konkurranseutsettingen vil komme i 2005 og 2006. Likevel vil gevinstene i perioden 2003–2005 være større enn omstillingskostnadene for samme periode. 2004 er første året da effektiviseringsgevinstene vil være større enn omstillingskostnadene.

Reduksjon i antall tilsatte

Målet i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002) er en reduksjon på 1 000 årsverk innen 01.01.2006. Det er knyttet usikkerhet til dette anslaget. Endelig resultat vil være avhengig av eventuelle endringer i etatens oppgaver og de framtidige midler som stiles til disposisjon.

Målet for 2003 er at 330 tilsatte skal slutte eller inngå en avtale om omstillingstiltak som medfører et sluttidspunkt innen 01.01.2006. I løpet av 1. halvår 2003 har 100 personer sluttet. Tilsvarende tall i 2. halvår betyr en kostnadsreduksjon på årsbasis med om lag 30 mill. kr.

Statens vegvesens erfaringer hittil er at det tar lengre tid enn tidligere beregnet fra en tilsatt er definert som overtallig til vedkommende slutter. Dette skyldes dels de statlige virkemidlene og dels arbeidsmarkedssituasjonen. Dette vil også gjelde de kommende år, og betyr at det vil ta lengre tid før Statens vegvesen får ut alle effektiviseringsgevinster. De aller fleste gevinster vil først komme i 2005. Effektiviseringsgevinsten for 2004 er beregnet til om lag 70 mill. kr som følge av reduksjon i antall stillinger. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen tar ut effektiviseringsgevinster så raskt som mulig og vil følge opp dette.

Trafikant og kjøretøy

Statens vegvesen har så langt ikke oppnådd de effektiviseringsgevinster som var forventet som følge av internettbaserte tjenester knyttet til kjøretøyregistrering, kjøretøykontroll og førerprøveav-

vikling. Dels skyldes dette forsinkelse i utviklingen av de internettbaserte tjenestene og dels at brukerne ikke har tatt tjenestene i bruk i det omfang som var forventet.

Kontaktsenteret i Steinkjer skal primært være kontaktleddet til bilbransjen i forbindelse med registrering over internett og brukerstøtte for de internettbaserte tjenestene. I tillegg skal det ta seg av informasjonsoppgaver innen trafikant- og kjøretøyområdet. I første halvår 2003 ble om lag en tredel av alle nybilregistreringene foretatt ved hjelp av den nye internetttjenesten. Utviklingen gjennom halvåret har imidlertid vært positivt slik at i juni ble halvparten av alle nybilregistreringene foretatt på nettet. I løpet av 2003 vil Vegdirektoratet iverksette en internetttjeneste for bruktbilregistrering. Vegdirektoratet vil intensivere arbeidet med å få opp bruken av de internettbaserte tjenestene, herunder i samarbeid med bilbransjen gjennomføre en målrettet informasjonskampanje mot bilforhandlerne.

Internettbruken for bestilling av kjøretøykontroll er i dag om lag 3 pst. på landsbasis. Selv om det finnes enkelte områder hvor bruken er høyere, spesielt i større byer og tettsteder, er dette en lavere bruk enn forventet og Statens vegvesen vil derfor styrke markedsføringen på dette området.

Internettbaserte tjenester, som f.eks. søknad om førerkort og bestilling av time for praktisk prøve, er under utvikling. Utviklingsarbeidet er noe forsinket og tjenestene er forventet tilgjengelige fra 2004.

Vegdirektoratet vil, dersom det ved hjelp av målrettede informasjonstiltak ikke lykkes å øke bruken av de nettbaserte tjenestene, vurdere mulighetene for å innføre differensierte gebyrer for å øke bruken av disse tjenestene. Det vil imidlertid i flere år framover være behov for også å tilby disse internettbaserte tjenestene både over skranke og pr. post.

Konkurranseutsetting

Vurdering av økonomisk gevinst ved konkurranseutsetting kan ikke alene vurderes ut fra de innkomne anbud på oppdrag, men må vurderes ut fra sluttoppgjøret etter utført arbeid. Vegdirektoratets vurderinger for 2003 er imidlertid på grunnlag av de innkomne anbud.

Innen 2007 skal all drift og vedlikehold av riksvegnettet konkurranseutsettes. Våren 2003 ble 24 kontrakter lyst ut på anbud med virketid fra september 2003. I 2004 skal entreprenørene konkurrere om 27 nye kontrakter som skal settes i verk fra september 2004. Konkurranseutsettingen medfører økte administrasjonskostnader for Statens

vegvesen. I første fase av en slik omfattende konkurranseutsetting er det flere forhold som kan påvirke prissettingen, og det er derfor for tidlig å anslå hvor mye innsparing konkurranseutsettingen vil kunne gi på sikt. Foreløpige vurderinger tyder på en reduksjon i kostnadsnivået på om lag 10 pst. for den delen av virksomheten som tidligere ikke har vært konkurranseutsatt.

Vegdirektoratet har igangsatt en undersøkelse som tar sikte på å beregne kostnadsutviklingen innen drift og vedlikehold for hver kontraktsrunde, dvs. hvert år fram mot 2007. Resultatet av første kontraktsrunde forventes å foreligge i løpet av 2003.

Effektivisering gjennom konkurranseutsetting i 2003 for drift og vedlikehold er beregnet til 10 mill. kr. I 2004 er effektiviseringsgevinsten beregnet til 70 mill. kr. Dette omfatter om lag halvparten av den samlede kontraktsmassen, jf. at alt skal være konkurranseutsatt i løpet av fire år. For kontraktene som lyses ut i 2004, er det virkning bare for en del av året. Effektiviseringsgevinstene vil være vesentlig høyere når hele kontraktsmassen er konkurranseutsatt, og med helårsvirkning.

Før konkurranseutsettingen av Statens vegvesens produksjon, var allerede halvparten av alle anleggsoppdrag konkurranseutsatt.

Det er ikke skjedd noen merkbar endring i anbudene i 2003 i forhold til tidligere år. Det kan imidlertid bemerkes at det dreier seg om relativt få anbud, og at det på store anbud er få tilbydere der det kan se ut som om det er liten konkurranse. Utviklingen i entreprenørmarkedet vil ha stor betydning for den effektivitetsgevinst som kan oppnås.

Mulighet for midlertidig stengning av rv 7 over Hardangervidda

I forbindelse med Stortingets behandling av budsjettet for 2002 og 2003 ble det besluttet at rv 7 vil bli vurdert midlertidig stengt, dersom det skulle oppstå en konkret situasjon hvor vegens barriereeffekt blir alvorlig for villreinen. Det ble videre forutsatt at Vegdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning skulle ha et nært samarbeid når disse vurderingene gjøres.

Direktoratet for naturforvaltning og Vegdirektoratet har kommet fram til kriterier og det praktiske opplegg for en ev. stenging av hensyn til villreinen. Direktoratet for naturforvaltning skal ivareta de villreinaglige vurderinger, og vil som fagmyndighet tilrå en stenging hvis situasjonen blir alvorlig for villreinen. Vegvesenet har ansvaret for å fatte endelig beslutning om stenging av rv 7 når Direktoratet for naturforvaltning gir et slikt

råd. Det samme gjelder ved gjenåpning. Det endelige opplegg for å kunne stenge rv 7, inkludert informasjon til trafikanter og næringsinteresser, vil være på plass til kommende vintersesong. De to direktoratene vil i årene som kommer vurdere om dette opplegget oppfyller sin hensikt.

Samferdselsdepartementet vil understreke at rv 7 ikke er å betrakte som helårsveg. Stenging av vegen i kortere eller lengre tidsrom om vinteren kan derfor måtte påregnes dersom værforhold eller hensyn til sikkerhet tilsier dette. Det legges til grunn at gjennomføring av stenging av hensyn til villreinen vil kunne skje vintrene 2003/2004, 2004/2005 og 2005/2006. Aktuelle perioder for stenging kan være primo januar til ultimo april. Samferdselsdepartementet legger opp til at spørsmålet om fortsatt vinteråpen rv 7 over Hardangervidda legges fram for Stortinget til ny vurdering i budsjettet for 2007 på grunnlag av resultater fra igangsatt forsknings- og utredningsarbeid.

Forsøksordninger innenfor samferdselsområdet

Kommunal- og regionaldepartementet har i samarbeid med Samferdselsdepartementet godkjent søknader fra fylkeskommunene i Telemark, Buskerud, Vestfold (TBV), samt Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet) om forsøk med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdsel. Dette innebærer bl.a. at TBV og Vestlandsrådet får ansvaret for å prioritere midler til investeringer på øvrig riksvegnett innenfor post 30 Riksveginvesteringer. Ansvaret for prioritering av midler til investeringer på stamvegnettet inngår ikke i forsøket. Midler til planlegging og grunnverv m.m. på stamvegnettet, til gjennomføring av fastsatt program for sikkerhetsmessig opprusting av eksisterende tunneler og til utvikling av de nasjonale turistvegene er også unntatt. Midler som inngår i vedtatte bompengeprojekter/-pakker og som er forutsatt benyttet til større definerte prosjekter, inngår heller ikke i forsøksordningen. Det samme gjelder store investeringsprosjekter det er knyttet bevilgningsvedtak til eller prosjekter som er omtalt for Stortinget for oppstart i første fireårsperiode av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og som det således er knyttet forutsetninger om oppstart til. Vestlandsrådet får også ansvaret for prioritering av midler innenfor post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, mens TBV gis anledning til å prioritere gitte midler fritt mellom veg- og kollektivtransport. Nærmere konkretisering, avgrensning og utforming av forsøkene med oppgavedifferensiering skjer i nært samarbeid mellom Kommunal- og regionaldepartemen-

tet, Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene.

Samtidig har Samferdselsdepartementet godkjent søknader fra Kristiansandsregionen, Nord-Jæren, Bergen, Trondheim om forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i disse byområdene. Dette innebærer bl.a. at byområdene får myndighet til å prioritere på tvers av dagens forvaltningsnivåer innen de ansvarsområder som inngår i godkjente søknader. Fra statens side inngår midler til investeringer på øvrig riksvegnett innenfor post 30 med de samme begrensninger som for fylkesforsøkene. For Nord-Jæren forutsettes ingen budsjettmessige endringer i forsøksperioden i forhold til dagens ordninger. For Nord-Jæren og Bergen forutsettes dessuten forsøkene tilpasset forsøket med oppgavedifferensiering for Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

Forsøkene er planlagt iverksatt fra 01.01.2004 og skal ha en varighet på fire år, med mulighet for forlengelse. Departementet kommer nærmere tilbake til saken.

Avskrivningstid for ferjeflåten

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2003, ba samferdselskomiteen om en vurdering av økning av avskrivningstiden på ferjer, slik at den blir mer tilpasset levetiden på ferjer. Alle nybygg i riksvegferjedriften nedbetales og avskrives over 15 år. Investeringsstilsagn og midlertidig byggetillatelse gis ikke før budsjettet er vedtatt i Stortinget. Dagens finansieringsordning medfører at verdien på ferjene avskrives raskere enn ferjenes bruksverdi, og kapitalkostnadene blir lavere på lang sikt ved at rentekostnadene reduseres. En økning av avskrivningstiden vil føre til at ferjenes verdi gjenspeiles i resterende lånesaldo, men samtidig blir statens samlede utgifter høyere over tid. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at dagens finansieringsordning og avskrivningstid opprettholdes for ferjer som fortsatt vil bli omfattet av ordningen med statsgaranti. Gjennom en gradvis overgang til konkurranseutsetting i riksvegferjedriften vil ferjeselskapene selv vurdere avskrivningstiden på ferjemateriellet. Samferdselsdepartementet regner med at konkurransen i markedet på sikt vil tilpasse avskrivningstiden til forventet alder på ferjene.

Senjaferjene

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble det redegjort for etableringen av tre ferjeforbindelser i nordre del av Nordland og søndre del av Troms (Senjaferjene). Det ble i den forbindelse opplyst at departementet i samarbeid med fylkeskommunene hadde tatt ini-

tiativ til en finansiell medvirkning for å sikre driften av sambandene i 2002. Det ble videre opplyst at det var iverksatt et arbeid som tok sikte på å avklare ev. videre statlig medvirkning til driften av Senjaferjene. På bakgrunn av de vurderinger departementet har fått utført, regner en ikke med at sambandene vil gå med overskudd i overskuelig framtid. Det er ikke statlig politikk å yte tilskudd til slike sesongmessige turistsamband, som det er flere av ellers i landet. På denne bakgrunn og ut fra knappe ressurser til ferjedrift vil ikke departementet tilrå at det bevilges ytterligere statlige midler til Senjaferjene. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at fylkeskommunene har blitt tildelt en økende rolle som regional utviklingsaktør, og de har fått tilført økonomiske midler som følge av dette.

Forslag til rådsdirektiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler på det transeuropeiske vegnettet (COM (2002) 769 final)

Kommisjonen fremmet ovennevnte direktivforslag 30.12.2002. Forslaget gjelder for TEN-vegnettet, og TEN ble en del av EØS-avtalen i 1999. Direktivforslaget er nå til behandling i Rådet og Europaparlamentet.

Direktivet inneholder en rekke konkrete forslag som gjelder infrastrukturen, tunneldriften, kjøretøyene og trafikantene. Forslaget omfatter både organisatoriske og tekniske krav og skal gjelde både for tunneler i drift, under bygging og prosjektering.

Dette er en viktig sak for tunnellandet Norge, og direktivforslaget kan få store økonomiske konsekvenser. Norge er enig i direktivets målsettinger, men arbeider for at det skal gis større rom for fleksibilitet for å oppnå målene.

Nye kontrollrutiner i undersjøiske tunneler – sikkerhetsgjennomgang i alle vegtunneler

På bakgrunn av vannlekkasjen i Oslofjordtunnelen har Statens vegvesen med umiddelbar virkning fastsatt flere nye kontrollrutiner for landets 23 undersjøiske tunneler. Rutiner og driftssystemer skal grundig gjennomgås. Spesielt fokus skal settes på overføring av alarmer til vegtrafikksentralene og behandling av feilmeldinger.

Statens vegvesen vil også gjennomgå sikkerheten i alle vegtunneler på mer enn 1 km, både over og under vann. I første omgang skal de 52 tunnelene som er lengre enn 3 km gjennomgås.

Nærmere om investeringsprogrammet Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2004 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2004. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2004 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger i 2004. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. På grunn av etterslepet og kostnadsendringer har dette ført til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) og Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005 varierer mellom rutene. Samferdselsdepartementet foreslår oppstart av følgende nye prosjekter på stamvegnettet i 2004:

- Rute 1 E6 Åsgård – Halmstad i Østfold
- Rute 2 E6 Nordre avlastningsveg i Sør-Trøndelag
- Rute 3 E6 Kulvert Røra i Nord-Trøndelag
- Rute 3 E12 Umskaret i Nordland
- Rute 6 E18 Nygårdskrysset i Akershus
- Rute 7 E18 Kopstad – Gulli i Vestfold (under forutsetning av Stortingets tilslutning til foreslått bompengelopplegg)
- Rute 8 E39 Tjensvollkrysset i Rogaland
- Rute 8 E39 Drangsdalen i Rogaland
- Rute 9 Rv 5 Kjøsnes – Skei i Sogn og Fjordane
- Rute 14 E136 Horgheimseidet – Sogge bru i Møre og Romsdal

Det er også antatt anleggsstart på OPS-prosjektet E39 Handeland – Feda på rute 8 i Vest-Agder.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. For nye prosjekter er det gitt en mer utfyllende omtale. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 46 (1999–2000), er dette omtalt. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, blir det i stedet for kostnadsoverslag oppgitt en styringsramme samt en kostnadsramme. Prinsippet er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 12–13. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter innenfor den enkelte stamvegrute, oppgis styringsrammen for de prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslag for prosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på ± 10 pst. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret, oppgis en kostnadsramme som innbefatter usikkerhet ved prosjektet utover styringsramme (normalt 85 pst. sannsynlighet for at kostnadsrammen vil holde). Kostnadsendringer som overskri-

der usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning eller kostnadsendringer som overskrider kostnadsrammen for prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik i forhold til opprinnelig overslag angis, men som hovedregel forklares bare avviket i forhold til St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Investeringsprogrammet 2002–2005, bevilget 2002, 2003 og forslag 2004 – fordeling på stamvegruter

Rute	Statlige bevilgninger					Annen finansiering					Anslag 2002– 2004 i % av HP	Til inves- teringer totalt i 2002–2004	
	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlings- program 2002–2005	Bevilget 2002– 2003	Forslag 2004	Sum 2002– 2004 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlings- program 2002–2005	Anslag 2002– 2003 ¹			
1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo	895	-35	860	333	415,0	87,0	269	260	529	283	170	85,6	1 201
2 E6 Oslo – Trondheim	895	69	964	385	186,0	59,2	321	94	415	92	70	39,0	733
3 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	928	119	1 047	553	260,0	77,7							813
4 E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	224	647	871	227	208,0	49,9							435
5 E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	107	162	269	139	115,0	94,4							254
6 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	331	32	363	149	15,0	45,2	104	10	114	57	180	207,9	401
7 E18 Oslo – Kristiansand	1 514	52	1 566	615	490,0	70,6	1 710	-124	1 586	367	250	38,9	1 722
8 E39 Kristiansand – Bergen	757	-63	694	199	221,0	60,5	155	-10	145	84	22	73,1	526
9 E39 Bergen – Ålesund med tilknytning	575	192	767	381	30,0	53,6	104	-21	83	62	25	104,8	498
10 E39 Ålesund – Trondheim	127	49	176				425	-321	104	93	25	113,5	118
11 E134 Drammen – Haugesund	448	49	497	225	80,0	61,4	155	21	176	51	100	85,8	456
12 E16 Sandvika – Bergen	661	200	861	253	105,0	41,6	269		269				358
13 Rv 15 Otta – Hjellev	32	4	36										
14 E136 Dombås – Ålesund	160	6	166		10,0	6,0							10
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytn.	107	-3	104				218	-11	207				
16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	85	-2	83										
17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim	395	134	529	509	42,0	104,2		15	15	15		100,0	566
18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum		8	8	21	32,0	662,5							53
Sum	8 241	1 620	9 861	3 989	2 209,0	62,9	3 730	-87	3 643	1 104	842	53,4	8 144

¹ Det er stor usikkerhet knyttet til beløpene i denne kolonnen.

Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 415 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 170 mill. kr i bompenger, i all hovedsak til prosjekter innenfor Østfoldpakka. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektet Patterød – Akershus grense. Prosjektene Halmstad – Patterød og Assurtjern – Klemetsrud videreføres. I tillegg legges det opp til anleggsstart på strekningen Åsgård – Halmstad. Prosjektet Ny Svinesundsforbindelse videreføres gjennom den vedtatte felles bompengeordningen med Sverige.

Som forutsatt i St.prp. nr. 68 (2001–2002), legger Regjeringen opp til å fullføre utbyggingen på strekningen Åsgård – Akershus grense og den nye Svinesundsforbindelsen i løpet av 2005. Videre er det en ambisjon for norske og svenske myndigheter at E6 skal bygges ut til firefelts motorveg på hele strekningen mellom Oslo og Gøteborg innen utgangen av 2009. Som omtalt i St.prp. nr. 67 (2002–2003), vil dette gjøre det nødvendig å øke takstene og/eller forlenge bompengeperioden. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til videreføringen etter 2006 i Nasjonal transportplan 2006–2015.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E6	Åsgård – Halmstad	566	180,0	386
E6	Halmstad – Patterød	315	125,0	10
E6	Patterød – Akershus grense	301	23,0	0
E6	Assurtjern – Klemetsrud	559	255,0	73

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E6 Ny Svinesundsforbindelse

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 232, i St.prp. nr. 68 (2001–2002), i St.prp. nr. 1 (2002–2003) og i St.prp. nr. 3 (2002–2003).

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 mellom «Nordby trafikplats» i Sverige og Svingenskogen i Norge, inkl. ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund. På norsk side omfatter prosjektet bygging av 4,5 km firefelts veg med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Videre omfatter prosjektet arealer og anlegg for bompengennekting, samt nødvendige arealer for tollstasjoner, passkontroll og kjøretøykontroll. Det bygges innfartsparkering og legges til rette for både lokal- og ekspressbusser i tilknytning til krysset ved Svingenskogen.

Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2005. Prosjektet finansieres som del av det felles norsk/svenske bompengeprojektet på riksgrensen ved Svinesund. For 2004 foreslås det bevilget 260 mill. kr i statslån til bompengeselskapet som står for finansieringen av den norske delen av prosjektet,

jf. nærmere omtale lenger foran i proposisjonen av kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS.

E6 Åsgård – Halmstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 231–233. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 11 km lang strekning i kommunene Råde og Rygge. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 17 000 og 22 000 kjøretøyer. Det er få forbikjøringsmuligheter, og vegen er ulykkesbelastet. Ulykkene har høy alvorlighetsgrad. I tilknytning til kryssene ved Jonsten og Halmstad bygges det stoppesteder for ekspressbusser. Prosjektet medfører inngrep i flere kulturminner som er formelt vernet. Videre medfører prosjektet nærføring til det vernede Vannsjøvassdraget.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 566 mill. kr og en kost-

nadsramme på 597 mill. kr. Dette er i tråd med tilrådingen fra kvalitetssikringen.

Det legges opp til anleggsstart i januar 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Halmstad – Patterød

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 231–233, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 86. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 7,5 km lang strekning. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2004. Noe restarbeid vil gjenstå til 2005. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 45 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Patterød – Akershus grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 231–232, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 86. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av E6 til firefelts veg på en 6 km lang strekning. Vegen bygges med 29 m vegbredde, og det er derfor ikke forutsatt rekkverk i midtdeleren på denne parsellen.

Anleggsarbeidene startet i september 2001, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2003. Midlene i 2004 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet, og vil gå til grøntarbeider, støytak, sluttoppgjør og legging av slitelag.

E6 Assurtjern – Klemetsrud

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 233, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 87. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Osloområdet, som alternativ til E18 Mossevegen, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 7 km lang strekning. Anleggsarbeidene startet i august 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2004. Noe restarbeid vil gjenstå til 2005. Dette vil omfatte legging av slitelag, ferdigstilling av kontrollplass, driftsveger og grøntanlegg, samt sluttoppgjør.

Rute 2 E6 Oslo – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 186 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 70 mill. kr i bompenger fra Trondheimpakken. Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av Kåterud vegkryss på E6 ved Hamar, som ventes åpnet for trafikk i oktober 2004. I tillegg videreføres prosjektet Skjerdingsstad – Jaktøyen i Melhus sør for Trondheim. Videre legger departementet til grunn anleggsstart på E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim i 2004.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E6	Skjerdingsstad – Jaktøyen	642	135,0	150
E6	Nordre avlastningsveg	–	90,0	–

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E6 Skjerdingsstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 233–234, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 87.

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I til-

legg inngår ny rv 708 mellom Melhus øst og vest, inkl. bru over Gaula. Videre inngår bygging av gang- og sykkelveger samt lokalvegnett i Melhus sentrum.

Anleggsarbeidene startet i november 2001, og rv 708-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk i

juni 2003. Ny E6 ventes åpnet for trafikk høsten 2005.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 234, i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 87–88, og i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 2–8. Prosjektet inngår i Trondheimsapakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 67 (2002–2003) har Stortinget fattet vedtak om slutføring av Trondheimsapakken, inkl. valg av løsning for Nordre avlastningsveg, basert på at godsterminalen for jernbanen blir liggende på Brattøra, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). E6 Nordre avlastningsveg er fullfinansiert etter at Trondheim kommune har akseptert å bidra med restfinansieringen på 30 mill. kr. Samferdselsdepartementet forutsetter at alternativ 3.2.a legges til grunn for det videre planarbeidet med Nordre avlastningsveg, i tråd med forutsetningene i Stortingets vedtak.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med kostnadsoverslag etter at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Ev. merkostnader som måtte bli avdekket ved den eksterne kvalitetssikringen og i byggeperioden, dekkes av statlige midler og bompenger med

samme fordeling som ved gjeldende kostnadsoverslag, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). Dersom det skulle komme lokale krav om forbedringer av standarden eller endringer av prosjektet, forutsettes dette dekket lokalt og ikke ved ytterligere statlige midler, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003).

Foreløpig legges det til grunn anleggsstart sommeren 2004. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 3 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 260 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E6 i Steinkjer og gjennom Korgfjellet. Videre legges det opp til å starte arbeidet med å legge E6 i kulvert ved Røra mellom Verdal og Steinkjer for å få planskilt kryssing mellom veg og jernbane. Det er satt av 20 mill. kr til dette prosjektet. I tillegg legges det opp til å starte anleggsarbeidene på E12 i Umskaret. Det legges opp til anleggsstart i april 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007. Arbeidene i 2004 vil i sin helhet bli finansiert gjennom overførte midler fra post 33 tidligere år, jf. fylkesomtalen for Nordland.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E6	Jevika – Selli	744	140,0	303
E6	Osen – Korgen	456	100,0	103
E12	Umskaret	255	0	185

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E6 Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 235, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13–14, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 88.

Prosjektet omfatter bygging av 10 km ny riksveg, samt 11 km lokalt vegnett. Prosjektet vil avlaste Steinkjer sentrum for gjennomgangstrafikk og gjøre det mulig med miljømessig opprusting i

sentrum. I tillegg bygges sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrum.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Prosjektet er forutsatt gjennomført i to etapper, og parsellen Sneppen – Selli ventes åpnet for trafikk i oktober 2004. Parsellen Jevika – Sneppen ventes åpnet for trafikk i 2007.

E6 Osen – Korgen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 235–236, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 88.

Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg, hvorav 8,5 km i tunnel gjennom Korgfjellet i Nordland. Prosjektet vil medføre at Korgfjellet elimineres som flaskehals på stamvegnettet, og at E6 innkortes med om lag 4 km. Dette vil bedre framkommeligheten og regulariteten på E6 mellom Mosjøen og Mo i Rana, særlig vinterstid.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.

Rute 4 E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 208 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E10 Lofotens fastlandsforbindelse. Det er satt av 15 mill. kr til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka, som ble åpnet for trafikk i juli 2003. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak utvidelse av et kryss med lysregulering og svingefelter etter krav fra Narvik kommune og mer omfattende sikkerhetsutrustning i Fagernes-tunnelen som følge av nye sikkerhetskrav for tunneler. Videre er det satt av 3 mill. kr til å dekke ytterligere kostnadsøkninger på prosjektet E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt, som ble åpnet for trafikk i 2001.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E10	Lofotens fastlandsforbindelse	1 048	190,0	822

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Summen vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen.

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er bl.a. i omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 236, i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 89, og i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 16.

Prosjektet er en videreføring av tidligere anlegg som ble avsluttet med bru over Raftsundet. Videreføringen av prosjektet 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 Sjødalen til Gullsfjordbotn der den knyttes til eksisterende E10. Totalt omfatter prosjektet

om lag 30 km ny veg inkl. fire tunneler, to større og en rekke mindre bruer. Vegtraseén går i til dels svært vanskelig terreng.

Anleggsarbeidene startet i august 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.

Rute 5 E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 115,0 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektet Bånes – Birtavarre på E6.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E6	Bånes – Birtavarre	278	115,0	148

E6 Bånes – Birtavarre

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 236, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 90.

Prosjektet utgjør andre etappe av rassikringen av E6 langs Kåfjorden i Troms, der eksisterende veg er svært rasutsatt med årvisse skred. Prosjektet omfatter bygging av vel 5 km ny veg, hvorav 3,2 km tunnel og ny bru over Kåfjordelva. Tiltakene vil føre til at strekningen blir rassikker og åpen for trafikk hele året.

Anleggsarbeidene startet i november 2002. Samferdselsdepartementet legger opp til å forsere gjennomføringen av prosjektet slik at det kan

åpnes for trafikk i 2005, mot tidligere forutsatt i 2006.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 15 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 180 mill. kr i bompenger til prosjekter innenfor Østfoldpakka. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Sekkelsten – Krosby. I tillegg fullfinansieres prosjektet Ørje – Eidsberg grense. Videre legges det opp til å starte ombyggingen av det ulykkesutsatte Nygårdskryset ved Ski i Akershus. Det er avsatt 15 mill. kr til dette prosjektet.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E18	Ørje – Eidsberg grense	246	10,0	0
E18	Sekkelsten – Krosby	458	170,0	226

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen.

E18 Ørje – Eidsberg grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 90. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9 km ny tofelts motorveg, inkl. et kanalisert kryss i Ørje tettsted. Anleggsarbeidene startet i januar 2001, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2003. Midlene i 2004 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet, og vil i hovedsak gå til restarbeider og bygging av en rasteplass.

E18 Sekkelsten – Krosby

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 90, og i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 15–16. Prosjektet inngår i fase 1 av 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 midtdeleeren. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 67 (2002–2003) sluttet Stortinget seg til anleggsstart i 2003, og anleggsarbeidene startet i juni 2003. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005. Midlene i 2004 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 7 E18 Oslo – Kristiansand

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 490 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 250 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Høvik – Frydenhaug med bygging av ny motorvegbru i Drammen, samt strekningene Brokelandsheia – Vinterkjær og Bjørndalssletta – Gartnerløkka. Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengelopplegget i St.prp. nr. 78 (2002–2003), legges det også opp til anleggsstart på prosjektet Kopstad – Gulli i 2004.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E18	Høvik – Frydenhaug	891	330,0	497
E18	Kopstad – Gulli	1 523	165,0	1 285
E18	Brokelandsheia – Vinterkjær	477	130,0	84
E18	Bjørndalssletta – Gartnerløkka	1 062	115,0	8

E18 Høvik – Frydenhaug

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 239, i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 91, og i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 16. 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. For å unngå at brua blir en visuell barriere i bybildet, legges det opp til å skifte ut brupilarene i eksisterende bru. Videre legges det opp til å kle inn de to bruene, slik at de vil framstå som ei bru, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Prosjektet vil redusere køene som har økt etter at prosjektet E134 Drammen – Mjøndalen ble åpnet for trafikk høsten 2001. Prosjektet vil også bidra til å redusere gjennomgangstrafikken på det lokale vegnettet i Drammen. Anleggsarbeidene startet i mai 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006.

Full effekt av den nye motorvegbrua oppnås imidlertid først når den videre utbyggingen av E18 sørover til Eik er gjennomført. Samferdselsdepartementet tar derfor sikte på at anleggsarbeidene på strekningen Frydenhaug – Eik skal kunne startes i 2005/2006, og planlegging av dette pågår.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 240, og i St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet er en videreføring av prosjektet Gutu – Kopstad som stod ferdig i 2002, og 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. Traséen følger i store trekk høydedraget øst for dagens E18 og tettstedet Undrumsdal. Gjennom åsen nordøst for Undrumsdal går vegen i tunnel med to atskilte løp. I prosjek-

tet inngår også to planskilte kryss for avkjøring til rv 306 mot Horten og rv 308 til Tønsberg. Prosjektet vil bedre både framkommelighets-, trafikksikkerhets- og miljøforholdene på strekningen.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengelopplegget i St.prp. nr. 78 (2002–2003), legges det opp til anleggsstart høsten 2004 med trafikkåpning i 2007. Midlene i 2004 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Brokelandsheia – Vinterkjær

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 241, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 92. Prosjektet inngår i planene for forsert utbygging av E18 i Aust-Agder, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001) og St.prp. nr. 18 (2001–2002).

Prosjektet omfatter bygging av 12,5 km ny motorveg, hvorav om lag 9 km trefelts veg og om lag 3,5 km tofelts veg, samt to planskilte kryss. Det bygges rekkverk mellom kjøreretningene på hele strekningen. Ved Vinterkjær vil det bli bygd midlertidig tilknytning til eksisterende kryss. Vegen legges utenom tettstedene og vil i hovedsak gå i ny trasé gjennom ubebygde skogområder.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Det er ventet kostnadsbesparelser på prosjektet. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at det vil være mulig å åpne prosjektet for trafikk i november 2004 uten utvidet låneopptak, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 92. Departementet vil komme tilbake til størrelsen på innsparingen i forbindelse med budsjettet for 2005. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 25 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Aust-Agder fylkeskommune ønsker utbygging av nytt Vinterkjærkryss i forbindelse med prosjektet. Fylkeskommunen legger til grunn at bygging av nytt Vinterkjærkryss opprinnelig var en del av Aust-Agderpakken.

Bygging av et nytt Vinterkjærkryss er ikke omtalt i St.prp. nr. 30 (2000–2001) eller i St.prp. nr. 18 (2001–2002). Samferdselsdepartementet legger på denne bakgrunn til grunn at bygging av nytt Vinterkjærkryss vil medføre en utvidelse av Aust-Agderpakken. En ev. besparelse ved prosjektet Brokelandsheia – Vinterkjær må ses i sammenheng med Aust-Agderpakken som helhet. Det er bl.a. et lokalt ønske om utvidelse av pakken til å omfatte firefelts veg på strekningen Øygardsdalen – Dyreparken, som er neste prosjekt i pakken. Samferdselsdepartementet legger til grunn at en ev. besparelse ved Brokelandsheia – Vinterkjær benyttes til å sikre raskere igangsetting av ny firefelts veg på strekningen Øygardsdalen – Dyreparken.

E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, i St.prp. nr. 69 (1996–97), i St.prp. nr. 68 (1998–99), og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 92.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts veg sentralt i Kristiansand, inklusive miljø-tunnel gjennom boligområdene nordøst for sentrum, samt tunnel under friluftsområdet Baneheia nord for Kvadraturen (sentrum) med forbindelsesveger til Vest-Agder Sentralsykehus og sentrum. I tillegg omfatter prosjektet ny bru over elva Otra og flere kryss med tilkobling til det lokale vegnettet. Toplanskrysset på Bjørndalssletta inngår i prosjektet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003), side 48. Det legges til rette for bussmetroen i Kristiansand.

Anleggsarbeidene startet i november 1997. Tunnelen under Baneheia ble åpnet for trafikk i februar 2002, og det nordre tunnellopet av Odder-nestunnelen åpnes for trafikk i oktober 2003. Fram til det søndre tunnellopet står ferdig i mai 2004, vil trafikk i begge kjøreretninger benytte det nordre tunnellopet. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Holmenkrysset

Asker kommune vedtok i januar 2002 reguleringsplan for omlegging av en del av Holmenkrysset på E18. Statens vegvesen fremmet innsigelse mot at

det ble lagt opp til etablering av et vegserviceanlegg i direkte tilknytning til krysset. Miljøverndepartementet tok i sitt vedtak av 20.12.2002 innsigelsen fra Statens vegvesen til følge. Avgjørelsen er påklaget til Sivilombudsmannen.

I handlingsprogrammet for strekningsvise investeringer på stamvegnettet er det satt av midler til bl.a. gjennomføring av ulike effektiviserings tiltak i Vestkorridoren i perioden 2002–2005. Det er lagt opp til å benytte deler av disse midlene til omlegging av Holmenkrysset.

Statens vegvesen har utarbeidet et forprosjekt for krysset. Detalj- og reguleringsarbeidet er startet opp. Når forslag til reguleringsplan foreligger, vil planen bli lagt ut til offentlig ettersyn. Asker kommune skal gjennomføre lokal behandling og fatte nytt planvedtak. Reguleringsplanen forutsettes godkjent i løpet av 2004 med sikte på anleggsstart i 2005.

Rute 8 E39 Kristiansand – Bergen

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 221 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 22 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av E39 over Stord der parsellen Borevik – Jektevik ventes åpnet for trafikk i desember 2004. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126. I tillegg videreføres ombyggingen av E39 mellom Os og Bergen på strekningene Moberg – Svegtjørn og Hop – Fjøsanger. Parsellen Hop – Fjøsanger ventes åpnet for trafikk i juli 2004. Det legges opp til å starte ombyggingen av Tjensvollkrysset i Stavanger i 2004, og det er satt av 15 mill. kr til dette prosjektet. I tillegg legges det opp til å starte den planlagte byggingen av forbikjøringsfelt på E39 i Drangsdalen mellom Flekkefjord og Egersund, og det er avsatt 10 mill. kr til dette prosjektet. De to prosjektene vil gi bedret framkommelighet sammenlignet med dagens situasjon. Videre er det regnet med bompenger til grunnerverv m.m. i forbindelse med prosjektet Handeland – Feda, og det er satt av 16 mill. kr som refusjon til prosjektet Solasplittkrysset, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001), side 90–91.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E39	Handeland – Feda	–	7,0	–
E39	Moberg – Sveгатjørn	239	130,0	83

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E39 Handeland – Feda

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 256, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 17–27, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 93.

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. Vegen bygges med forbikjøringsfelt i stigningene. I prosjektet inngår tre store bru, der brua over Fedafjorden er den største. Prosjektet vil føre til en innkorting av E39 med om lag 15 km.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002) samtykket Stortinget i at prosjektet som inngår i Listerpakken, gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Dette omfatter bygging og finansiering av ny veg på strekningen Handeland – Feda og et helhetsansvar, inklusive drift og vedlikehold, for strekningen E39 Lyngdal – Flekkefjord i 20–25 år.

Anskaffelsesprosessen gjennomføres som en åpen internasjonal konkurranse. Fire kvalifiserte tilbydere forventes å gi tilbud høsten 2003, og kontraktsinngåelse er planlagt i løpet av april/mai 2004, med antatt anleggsstart sommeren 2004. Åpningstidspunktet vil være avhengig av byggetid for valgte tilbud, men vil ventelig bli i 2007.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller 7 mill. kr til disposisjon til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til prosjektet i 2004. Disse omfatter utgifter til lokal prosjektorganisasjon og grunnnerverv.

E39 Moberg – Sveгатjørn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 241, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 93.

Prosjektet omfatter ny omkjøringsveg forbi Os med bygging av 3 km ny veg, inklusive bru over Ulvenvatnet. E39 vil bli innkortet med 1,4 km, og Osøyro vil få en betydelig miljøgevinst ved at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum.

Anleggsarbeidene startet i juni 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.

Rute 9 E39 Bergen – Ålesund (Vågsbotn – Spjelkavik) med tilknytning

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 30 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 25 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Teigen – Bogen og Stigedalen på E39. I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 5 Kjosnes – Skei, som utgjør et markert standardbrudd på strekningen. Til prosjektet er det satt av 15 mill. kr.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E39	Teigen – Bogen	167	25,0	1
E39	Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)	114	15,0	1

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E39 Teigen – Bogen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 243, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 126–127, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 94.

Prosjektet omfatter bygging av en 3,4 km lang tunnel samt 650 m ny veg i dagen. Den nye vegen vil eliminere de rasutsatte partiene på E39 langs Sognefjorden. I tillegg vil den korte inn vegen med 2,2 km.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2004. Midlene i 2004 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 243, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 127–128, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 94.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og flere delparseller er åpnet for trafikk. Hele utbedringen er planlagt fullført i 2004.

Rute 10 E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Det foreslås ikke statlige midler til rute 10 i 2004. Det er imidlertid regnet med 25 mill. kr i bompenger til prosjektet Thamshamn – Øysand.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E39	Thamshamn – Øysand	–	25,0	–

E39 Thamshamn – Øysand

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244, i St.prp. nr. 83 (2000–2001), og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 94–95.

Prosjektet omfatter bygging av 21,9 km ny veg, hvorav seks tunneler på til sammen nesten 10 km. Vegen vil i hovedsak bli bygd som tofelts veg, men det vil bli lagt inn strekninger med tre kjørefelt for å bedre forbikjøringsmulighetene. Det etableres kollektivknutepunkter i Børse og Buvika for overgang fra bil, sykkel og lokalbuss til ekspressbuss.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 83 (2000–2001) samtykket Stortinget i at prosjektet skal delvis bompengefinansieres og gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Etter en internasjonal konkurranse ble det i april 2003 inngått kontrakt med OPS-selskapet Orkdalsvegen AS. Kontrakten er den første større OPS-kontrakten som er inngått i Norge, og omfatter bygging og finansiering av ny veg på strekningen Thamshamn – Øysand og et helhetsansvar, inklusive drift og vedlikehold, for strekningen E39 Bårdshaug – Klett i en periode på 25 år. Anleggsarbeidene startet like etter kontraktsinngåelse, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2005. Under denne

forutsetningen vil driftsperioden løpe fram til september 2030, da vegen vil bli overdratt vederlagsfritt til staten.

Orkdalsvegen AS vil ha krav på et årlig vederlag i driftsperioden, dvs. fra september 2005. Vederlaget vil bli dekket delvis gjennom bompengeinntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger. Vederlaget vil dekke finansiering, prosjektering, bygging, årlig drift i 25 år og et vedlikeholdsprogram som skal sikre at vegen overleveres staten i teknisk god stand. Det vil også dekke prosjektleidelse, administrasjon og forsikring av vegen, siden det alt vesentligste av risiko for vegprosjektet er overtatt av Orkdalsvegen AS.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller 25 mill. kr til disposisjon til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til prosjektet i 2004. Disse omfatter bl.a. utgifter til lokal prosjektorganisasjon og grunnnerverv.

Rute 11 E134 Drammen – Hugesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 80 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med 100 mill. kr i bompenger til å videreføre utbedringene i Rullestadvjuvet.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E134	Hegstad – Damåsen, refusjon	–	30,0	–
E134	Rullestadjuvet (første byggetrinn)	317	150,0	157

E134 Hegstad – Damåsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 95–96. Prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2002.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998–99), ga Stortinget Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner tillatelse til å forskottere 90 mill. kr til gjennomføring av prosjektet, uten kompensasjon for prisstigning og renter. Midlene i 2004 vil i sin helhet bli benyttet til å refundere resterende del av forskotteringen.

Prosjektet har hatt en kostnadsbesparelse på om lag 15 mill. kr. Disse midlene benyttes i all hovedsak til å bygge krysset mellom E134 og den planlagte tverrforbindelsen til Darbu samt første del av tverrforbindelsen, slik at det blir etablert en forbindelse mellom ny og gammel E134 via fv 72. I tillegg vil det bli gjennomført miljø- og trafikksikkerhetstiltak langs fylkesvegen. I tilknytning til krysset etableres et kollektivknutepunkt.

E134 Rullestadjuvet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244–245, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 130–132, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 96.

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. I utbyggingen inngår bl.a. en 3

km lang tunnel med tre kjørefelt. Utbedring av E39 gjennom Rullestadjuvet vil fjerne en flaskehals for tungtrafikken på stamvegruta mellom Drammen og Haugesund.

Grunnforholdene ved Rullestadvatnet har gjort det nødvendig med mer omfattende prosjektering enn tidligere forutsatt. Anleggsstart er derfor utsatt fra mai til desember 2003. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006, mot tidligere forutsatt i 2005. Av foreslåtte midler i 2004 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika – Bergen (Vågsbotn)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 105 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen fullfinansieres ombyggingen av krysset mellom E16 og rv 7 på Ve vest for Hønefoss, som åpnes for trafikk i oktober 2003. I tillegg videreføres arbeidene på prosjektet Voldum – Seltun.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 96–97, ble det gitt en orientering om planstatus og utbyggingsplaner for strekningen Øye – Steinklepp på E16. Samferdselsdepartementet har ikke funnet rom for å foreslå midler til anleggsstart på delstrekningen Borlaug – Voldum i 2004. Deler av tildelingen på 5 mill. kr til strekningen Øye – Steinklepp i 2003 er midlertidig omdisponert til andre mindre investeringstiltak i Oppland. Midlene vil bli tilbakeført til strekningen i 2004.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og anen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
E16	Voldum – Seltun	299	100,0	17

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E16 Voldum – Seltun

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 246, i St.prp. nr. 76 (2000–2001), side 16, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 96.

Prosjektet omfatter bygging av to tunneler på om lag 1,6 km og 3 km, samt ny bru over Lærdalselva. Prosjektet vil føre til en innkorting av E16 med om lag 5 km. Videre legges vegen utenom strekninger som er utsatt for steinsprang og nedfall av is. Vegene legges også utenom Borgund stavkyrkje som dermed vil få redusert trafikkbelasting.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Tunnelen gjennom Seltunåsen ble åpnet for trafikk i juli 2003. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2004.

Rute 13 Rv 15 Otta – Hjelle

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 13 i 2004.

Rute 14 E136 Dombås – Ålesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 10 mill. kr for 2004. For disse midlene legges det opp til anleggsstart på strekningen Horgheimseidet – Sogge bru på E136 i Romsdalen. Prosjektet vil bl.a. eliminere tre

trange jernbaneunderganger med mange trafikkulykker.

Rute 15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 15 i 2004.

Rv 2 Kløfta – Nybakk

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 247, og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 133.

Både Akershus og Hedmark fylkeskommuner har sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet Kløfta – Nybakk, som første etappe på den planlagte utbyggingen av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 16 i 2004.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 42 mill. kr for 2004.

(i mill. 2004-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2004	Restbehov pr. 01.01.2005
Rv 35	Lunner – Gardermoen	816	42,0	0

Rv 35 Lunner – Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 248, i St.prp. nr. 85 (1997–98), og i St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 97–98.

Prosjektet omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Samlet veglengde er på om lag 26 km, om lag 17 km i Akershus og 9 km i Oppland.

På grunn av krav fra miljøvernmyndighetene om mer omfattende tetting av tunnelen under Rinilhaugen naturreservat, er kostnadsoverslaget økt med 20 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (2002–2003). I forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr.

85 (1997–98) er kostnadsoverslaget økt med 159 mill. kr (25 pst.).

Anleggsarbeidene startet i februar 2000, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2003.

Rute 18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 32 mill. kr for 2004. Midlene vil bli brukt til å dekke merkostnader på prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i forbindelse med bygging av nødstasjoner, legging av slitelag, forberedelse av rettsak og inngått forlik med entreprenøren. Det er fortsatt uenighet om sluttoppgjøret

knyttet til en av kontraktene, og følgelig er det ennå knyttet usikkerhet til de endelige kostnader for prosjektet. Departementet viser også til omtale under Andre saker i vegbudsjettet lenger fram i proposisjonen.

Fylkesfordelt ramme

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram innenfor fylkesfordelt ramme er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), vegkontorenes handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2004. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2004 sammenholdt med handlingsprogrammet for 2002–2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger og liten handlefrihet i enkelte fylker. 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 St.meld. nr. 46 (1999–2000) og handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 varierer noe mellom fylkene. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes i all hovedsak å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2002–2005.

Statens vegvesens forslag til budsjett for 2004 for øvrige riksveger er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Ved behandlingen er det i liten grad framkommet uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke. Gjenstående uenigheter er omtalt under de enkelte fylker.

På øvrige riksveger legges det opp til anleggsstart på rv 283 Kreftingsgate (Buskerud) og rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen (Vestfold). Det legges videre opp til anleggsstart på rv 550 Syreflot – Aga (Hordaland) og rv 769 Høknes – Orientkryset (Nord-Trøndelag), i tillegg til en del mindre prosjekter.

Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekter med en anslått total kostnad på over 200 mill. kr gis en kort omtale. Videre er foreslått investering i 2004 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 2004 (budsjettåret). Utover dette omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Som omtalt under Andre saker under omtalen av vegbudsjettet lenger fram i proposisjonen, legger Samferdselsdepartementet opp til at det vil bli gjennomført forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i noen byområder og forsøk med oppgavedifferensiering i noen fylkeskommuner. Dette vil få virkninger for fylkesfordelt ramme.

Investeringsprogrammet 2002–2005, bevilget 2002, 2003 og forslag 2004 – fylkesfordelt ramme, inkl. post 31

Fylke	(i mill. 2004-kr)												
	Statlige bevilgninger						Annen finansiering					Til investeringer totalt i 2002-2004	
	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Bevilget 2002-2003	Forslag 2004	Sum 2002-2004 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Anslag 2002-2003 ¹	Anslag 2004 ¹		Anslag 2002-2004 i % av HP
Østfold ²	341	54	395	180	86,5	67,5		238	238	203	71	115,1	541
Akershus	992	125	1 117	578	201,4	69,8	798	-41	757	592	266	113,3	1 637
Oslo	853	105	958	433	286,4	75,1	1 337	-42	1 295	782	285	82,4	1 786
Hedmark	288	43	331	148	68,1	65,3							216
Oppland	288	38	326	166	73,7	73,5	155	11	166	37	86	74,1	363
Buskerud	757	89	846	420	167,6	69,5	104	-63	41	37	12	120,5	637
Vestfold	298	58	356	170	75,3	68,9	850	-301	549	26	267	53,4	538
Telemark	554	67	621	268	150,0	67,3							418
Aust-Agder	224	38	262	122	59,3	69,2	52	135	187	87	52	74,1	320
Vest-Agder	277	42	319	143	69,6	66,6	155	21	176	75	67	80,7	355
Rogaland	469	48	517	310	94,2	78,2	321	156	477	90	69	33,2	563
Hordaland	1 045	113	1 158	555	237,7	68,5	850	559	1 409	563	156	51,0	1 512
Sogn og Fjordane	469	57	526	308	128,7	83,0				10			447
Møre og Romsdal	661	48	709	275	177,9	63,9	218	-125	93	174	204	406,5	831
Sør-Trøndelag ³	426	64	490	253	97,2	71,5				32	8		391
Nord-Trøndelag	246	35	281	142	48,5	67,8	155	52	207	97	92	91,3	380
Nordland	587	44	631	287	139,0	67,5							426
Troms	351	47	398	196	88,6	71,5				2			287
Finnmark	320	40	360	186	68,3	70,6							254
Sum	9 446	1 155	10 601	5 140	2 318,0	70,4	4 995	600	5 595	2 807	1 635	79,4	11 902

¹ Det er stor usikkerhet knyttet til beløpene i denne kolonnen.² I tillegg til oppgitt anslag forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon 1 mill. kr til kompensasjonstiltak/sidevegstiltak i 2004.³ I tillegg til oppgitt anslag forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon 20 mill. kr som refusjon til Trondheim kommune i 2004.

Østfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 86,5 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Østfold får stilt til disposisjon 71 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikkssikkerhetstiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Videre prioriteres planlegging og grunnerverv i forbindelse med Østfoldpakka. For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Østfoldpakka vises det til omtale under stamvegrutene 1 og 6.

Akershus

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 201,4 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 266 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Av dette er 55 mill. kr fra Oslopakke 2. Bompengene vil i sin helhet gå til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Det er forutsatt 85 mill. kr i bompenger som refusjon til AS Fjellinjen for ekstra låneopptak i forbindelse med byggingen av Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000). Prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2003. Videre er det forutsatt 21 mill. kr i statlige midler som refusjon til Ullensaker kommune for forskottering i forbindelse med byggingen av rv 174 Omkjøringsveg ved Jessheim, jf. St.prp. nr. 64 (1997–98). I tillegg er det forutsatt 16 mill. kr til fullfinansiering av rv 120 Erpestad – Gardermoen.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak gjennom bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Det er satt av 10 mill. kr til oppgradering av Kolsåsbanen. Departementet forutsetter imidlertid at det blir en avklaring vedrørende fremtidig drift av banen. Videre prioriteres trafikkssikkerhetstiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I den forbindelse vil det bl.a. bli vurdert å innløse eiendommer langs E18 i Vestkorridoren. Statens vegvesen tar sikte på å utarbeide en helhetlig strategi for dette som grunnlag for budsjettet for 2005.

Et revidert handlingsprogram for Oslopakke 2 ble lokalpolitisk behandlet i forbindelse med budsjettforslaget for 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003). I tråd med dette forutsettes det om lag 120 mill. kr i bompenger til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2004. Satsingen på utvikling av knutepunkter og terminaler samt tiltak for å bedre framkommelig-

heten for busser videreføres. Fylkeskommunen har i sin uttalelse påpekt at det er manglende prioritering av statlige midler til kollektivinvesteringer samt manglende fokus på å få fram planer for kollektivprosjekter. Statens vegvesen kan ikke se at det er rom for omprioritering av statlige midler innenfor den fylkesfordelte rammen. Plansituasjonen gjør det heller ikke mulig å øke rammen ytterligere i 2004. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette, men forutsetter at arbeidet med å få planavklaring for kollektivprosjekter i Akershus fortsatt gis høy prioritet. Samferdselsdepartementet forutsetter at plansituasjonen vil være vesentlig bedre i 2005.

Det er forutsatt 20 mill. kr i bompenger til videre planlegging og grunnerverv i forbindelse med prosjektet E16 Wøyen – Bjørum.

Kollektivbetjening av Fornebu

Prosjektet er tidligere omtalt i bl.a. St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002). I Nasjonal transportplan 2002–2011 ble det satt av inntil 600 mill. kr i statlige midler til prosjektet. I St.prp. nr. 1 (2001–2002) ble det vist til at disse midlene er avsatt gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler.

Akershus fylkeskommune fattet vedtak om bygging av en lettere automatbane 29.04.2003. Fylkeskommunen har vært i kontakt med departementet for en avklaring av hvordan de statlige midlene til prosjektet kan disponeres.

Samferdselsdepartementet er enig i at det er viktig å komme raskt videre med å finne en helhetlig og god kollektivløsning for Fornebu. Departementet vil i dialog med Akershus fylke søke å få klarlagt gjenstående forhold knyttet til en slik baneløsning.

Kollektivbetjeningen av Fornebu må også ses i et regionalt perspektiv. Samferdselsdepartementet vil legge vekt på at løsningen framstår som omforent i regionen, og vil be Oslo kommune avklare om denne forutsetningen er oppfylt med det opplegget Akershus har fattet vedtak om.

Etter at de nødvendige avklaringer er gjort, vil departementet komme tilbake til Stortinget med saken.

Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 286,4 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 305 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Det forutsettes 20 mill. kr til E18 Bjørvikaprojektet og 285 mill. kr til tiltak innenfor

fylkesfordelt ramme. Av dette er 66 mill. kr fra Oslopakke 2.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Som omtalt under Akershus, ble et revidert handlingsprogram for Oslopakke 2 lokalpolitisk behandlet i forbindelse med budsjettforslaget for 2004. I tråd med dette forutsettes det om lag 290 mill. kr, inklusive bompenger, til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2004. Videreføring av arbeidene med T-baneringen vil være den viktigste oppgaven. Strekingen fra Ullevål stadion til Storo ble åpnet for trafikk i august 2003. Resten av T-baneringen ventes åpnet for trafikk i 2006. For 2004 er det satt av 82 mill. kr i statlige midler og 79 mill. kr i bompenger til dette prosjektet. Bompengemidlene er i all hovedsak en midlertidig omdisponering for å dekke kommunens andel av finansieringen, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003). Samferdselsdepartementet forutsetter at det blir utarbeidet en plan for tilbakebetaling fra Oslo kommune. I tillegg til T-baneringen er det bl.a. foreslått midler til utvikling av Nationaltheatret stasjon til et bedre kollektivknutepunkt, og det er avsatt midler til signalprioritering for buss og trikk. Det forutsettes 90 mill. kr til opprustning av T-banen, hvorav 8 mill. kr i bompenger. Departementet viser også til omtale av tiltak for den lokale kollektivtransporten lenger fram i proposisjonen.

Det er forutsatt 35 mill. kr i bompenger til videre planlegging og grunnnerverv i forbindelse med prosjektet rv 150 Ulven – Sinsen, med sikte på anleggsstart i 2005. Dersom dette skal være mulig, må det gjennomføres relativt omfattende kabelomlegginger i 2004. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til kostnadsoverslag, finansierings- og framdriftsplan for prosjektet som egen sak når det foreligger endelige avklaringer.

Hedmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 68,1 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen fullfinansieres rv 206 Flisa bru, som ble åpnet for trafikk i juni 2003. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Videre legges det opp til anleggsstart på rv 25 Nybergsund bru i 2004.

Fylkeskommunen går i sin uttalelse inn for at det settes av mer enn 0,5 mill. kr til kollektivtrafikktiltak for bl.a. å kunne bygge flere holdeplasser

for ekspressbussene langs hovedvegnettet, men foreslår ingen konkrete omprioriteringer. Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet positiv til dette og forutsetter at Statens vegvesen tar opp spørsmålet om ev. omprioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme med fylkeskommunen.

Oppland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 73,7 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Oppland får stilt til disposisjon 86 mill. kr i bompenger til rv 4 forbi Raufoss.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til det reviderte bompengeprognoset for rv 4, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003), legges det opp til å benytte totalt 111,1 mill. kr til omleggingen forbi Raufoss i 2004. Innenfor den statlige rammen prioriteres også mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Buskerud

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 167,6 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Buskerud vil få stilt til disposisjon 12 mill. kr i bompenger fra Vegpakke Drammen til bygging av gang- og sykkelveger.

Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Vegpakke Drammen. Rehabiliteringen av eksisterende gatenett som del av prosjektet E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, forutsettes fullført i 2004 med en bevilgning på 9,7 mill. kr. Videre foreslås en bevilgning på 62 mill. kr til rv 283 Kreftingsgate. Midlene i 2003 vil i hovedsak bli benyttet til forberedende arbeider slik at det først blir fysisk anleggsstart i 2004. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Vestfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 75,3 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 267 mill. kr i bompenger til videreføring av Tønsbergpakken.

Bompengemidlene vil bl.a. bli benyttet til å fullfinansiere byggingen av bomstasjoner i Tønsbergpakken, bygging av gang- og sykkelveger og planlegging. I tillegg er det forutsatt 180 mill. kr til anleggsstart på rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen i 2004. Det vil bli gjennomført forberedende

arbeider på prosjektet i 2003. Det legges til grunn et kostnadsoverslag (styringsramme) på 900 mill. kr, som forutsatt i St.prp. nr. 38 (2002–2003). Innenfor den statlige rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å innfri grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

I St.prp. nr. 38 (2002–2003) var det forutsatt en bomring rundt Tønsberg med sju bomstasjoner, hvorav seks betjente stasjoner. Det legges nå opp til å erstatte de to bomstasjonene på Nøtterøy med én bomstasjon på fastlandssiden av Kanalen. Videre legges det opp til å benytte ubetjente helautomatiske bomstasjoner.

Telemark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 150 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av rv 38 innfartsvegen til Kragerø med en bevilgning på 65,9 mill. kr. Strekningen Kragerøtunnelen – Kalstadkrysset ventes åpnet for trafikk i november 2004. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Aust-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 59,3 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Aust-Agder får stilt til disposisjon 52 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, fordelt med 37 mill. kr til tiltak innenfor Aust-Agderpakken, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001), og 15 mill. kr til tiltak på rv 9 i Setesdalen, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002).

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Utbyggingen av rv 9 i Setesdalen følges opp, bl.a. gjennom videreføring av rassikringen i Flåstrondi i Valle kommune. Aust-Agderpakken følges opp gjennom bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende E18, samt midler til planlegging og grunnerverv. Aust-Agderpakken er for øvrig omtalt i forbindelse med prosjektet E 18 Brokelandsheia – Vinterkjær under stamveggrute 7.

Fylkeskommunen går i sin uttalelse inn for at det settes av midler til å gjennomføre anleggsarbeidene på rv 42 ny Blakstad bru i løpet av 2004, men foreslår ingen konkrete omprioriteringer. Statens vegvesen foreslår anleggsstart, men har ikke funnet rom for å fullfinansiere prosjektet i 2004. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Fylkeskommunen går inn for at den statlige andelen til Setesdalspakka økes slik at den dekker merkostnaden ved å bygge ut rv 9 til stamvegstandard. Ved utvidelsen av stamvegnettet i forbindelse med St.prp. nr. 1 (2002–2003), la Samferdselsdepartementet til grunn at utbyggingsstandarden på den enkelte vegstrekning skal vurderes fleksibelt, bl.a. ut fra trafikkmengde. I St.prp. nr. 50 (2001–2002) er det lagt opp til å utbedre de smaleste partiene av rv 9 til tofelts vegstandard gjennom kurveutbedringer og breddeutvidelse til 7,5 m. Med en årsdøgntrafikk mellom 750 og 4 500 kjøretøyer vurderer Statens vegvesen dette som tilstrekkelig, selv om rv 9 nå er omklassifisert til stamveg. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen.

Vest-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 69,6 mill. kr. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon 67 mill. kr i bompenger og tilskudd, fordelt med 51 mill. kr til tiltak innenfor Listerpakken, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002), og 16 mill. kr som i all hovedsak vil gå til kollektivtrafikktiltak i Kristiansand, jf. St.prp. nr. 76 (2000–2001).

Innenfor denne rammen videreføres Listerpakkeprosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak.

Rogaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 94,2 mill. kr. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon til sammen 69 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Nord-Jærenpakken med midler til mindre investeringstiltak som trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger, kollektivtrafikktiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I tillegg prioriteres midler til videre planlegging og grunnerverv for prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland. Totalt er det forutsatt 35 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken i 2004. Resten av inntektene settes av for framtidig bruk, slik at prosjektet Stangeland – Skjæveland sikres rasjonell anleggsdrift når det startes opp.

I tillegg prioriteres bl.a. rassikringstiltak gjennom fullføring av prosjektet rv 13 Iversflaten. Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002) bevilget

Stortinget 16 mill. kr til rassikring av rv 503 i Gloppepedalen, og gjennom behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2003 ble det bevilget ytterligere 14 mill. kr til prosjektet. Fylkeskommunens forutsetning om en statlig bevilgning på minst 50 pst. er dermed oppfylt, og spørsmålet om forskottering av restbeløpet er lagt fram for fylkeskommunen på nytt. Dersom det blir tilslutning til dette, kan prosjektet bli fullført i 2004.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 72 (1999–2000) samtykket Stortinget i bompengeneinnkreving til delvis finansiering av T-forbindelsen, jf. Innst. S. nr. 120 (1999–2001). I St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble det opplyst at mulighetene for å forsure anleggsstart til 2004 skulle vurderes. Et opplegg for forsering er vurdert. Vurderingene viser at forsering kan føre til at økonomien i prosjektet kan bli mindre robust, og det blir dårligere samsvar med retningslinjene for bompengeprojekter. Det vil derfor bli foretatt ytterligere vurderinger av forutsetningene for en eventuell forsering av prosjektet. Foreløpig er det lagt til grunn 15 mill. kr i bompenger til videre planlegging og grunnverv i 2004.

I tråd med St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003), er det forutsatt 12 mill. kr i bompenger til planlegging av delprosjekter innenfor Ryfylkepakken i 2004. Videre er det forutsatt at bompengeneinnkrevingen på rv 45 i Gjesdal kommune startes i 2004, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003).

Hordaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 237,7 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon til sammen 156 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I tråd med fylkeskommunens prioriteringer legges det i tillegg opp til anleggsstart på rv 550 Syreflot – Aga i Ullensvang kommune. Deler av strekningen er rasutsatt.

Innenfor den fylkesfordelte rammen for 2004 er det satt av 89 mill. kr til Bergen kommune. I tillegg er det forutsatt at det blir stilt til disposisjon 146 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor Bergensprogrammet, jf. St.prp. nr. 76 (2001–2002). Midlene vil gå til mindre investeringstiltak som støyskjerming, kollektivtrafikktiltak, trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og planlegging av bl.a. Bybanen og Ringveg vest.

Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 128,7 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen videreføres utbyggingen av rv 5 mellom Førde og Florø med bl.a. anleggsstart på parsellen Storebru – Knapstad. Totalt foreslås en bevilgning på 64,5 mill. kr til rv 5 i 2004. Hele strekningen mellom Førde og Florø er planlagt ferdigstilt i 2005. I tillegg legges det bl.a. opp til å slutføre prosjektet rv 620 Kjødepollen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003), side 50.

Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 177,9 mill. kr for 2004. I tillegg er det lagt til grunn at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon til sammen 204 mill. kr i bompenger og forskudd.

Som omtalt i St.prp. nr. 67 (2002–2003), side 16–17, er det planlagt anleggsstart på den undersjøiske tunnelen i Eiksundsambandet på rv 653 i 2004. Totalt er det forutsatt 146 mill. kr til dette prosjektet i 2004, hvorav 131 mill. kr i bompenger og forskudd. Videre legges det opp til å fullføre første byggetrinn av rv 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune. Midlene vil i sin helhet bli stilt til disposisjon av bompengeselskapet, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002).

Det er satt av til sammen 105 mill. kr av den statlige rammen til de to rassikringsprosjektene rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen og rv 651 Greifsneset – Løvikneset, hvorav 60 mill. kr som refusjon for forskotteringer i forbindelse med byggingen. Dyrkorn – Visettunnelen ble åpnet for trafikk i juni 2003, mens Greifsneset – Løvikneset fullføres i 2004. I tråd med handlingsprogrammet er det også satt av midler som tilskudd til fv 17 Frøystadvågen – Hjelmeset i Herøy kommune, jf. overgangsordningen for store fylkesvegprosjekter.

Sør-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 97,2 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Sør-Trøndelag får stilt til disposisjon til sammen 8 mill. kr i bompenger fra Trondheimpakken og E6 Trondheim – Stjørdal, i all hovedsak til planlegging. Ut over dette er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 20 mill. kr som refusjon til Trondheim kommune for forskuttering av byggingen av fylkesvegprosjekter innenfor Trondheimpakken.

Innenfor den statlige rammen prioriteres mindre investeringstiltak som bygging av gang- og

sykkelveger, tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven, kollektivtrafikktiltak og mindre utbedringer, samt midler til planlegging.

Nord-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 48,5 mill. kr for 2004. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 92 mill. kr i bompenger til videreføring av Namdalsprosjektet, jf. St.prp. nr. 81 (2000–2001). Innenfor Namdalsprosjektet videreføres arbeidene på parsellene Orientkrysset – Toddom og Spillum – Namdalsvegen. I tillegg legges det opp til anleggsstart på parsellen Høknes – Orientkrysset i 2004.

Fylkeskommunen viser i sin uttalelse til forutsetningen om at prosjektet rv 17 Asp – Dyrstad ikke skulle forskyves som følge av vedtaket om gjennomføring av Namdalsprosjektet og forutsetter at arbeidene blir gjennomført som opprinnelig forutsatt. På bakgrunn av fylkeskommunens ønsker har Statens vegvesen foreslått en rekke omprioriteringer fra mindre investeringstiltak for å legge til rette for anleggsstart på prosjektet i 2004. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet positiv til forslaget, men forutsetter at de foreslåtte omprioriteringene tas opp med fylkeskommunen.

Fylkeskommunen ber om at anslåtte merkostnader som følge av sprengingsulykken i Namsos dekkes av staten ved at investeringsrammen for 2004 økes med 3 mill. kr. Vegdirektoratet er enig i at merkostnadene bør dekkes av statlige midler, men forutsetter at dette prioriteres innenfor de rammer som tildeles Nord-Trøndelag. Vegdirektoratet viser til at foreslåtte rammer for 2004 er tilstrekkelige til å sikre rasjonell anleggsdrift og går derfor ikke inn for økning i 2004. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Nordland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 139,0 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene med utbedring av rv 76 Tosenvegen og utskifting av ferjekaiene i sambandet Flostad – Søvik på rv 828 i Herøy og Alstadhaug kommuner. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tråd med handlingsprogrammet er det satt av midler som tilskudd til ras-

sikring av fv 751 Beisfjordvegen i Narvik kommune, jf. overgangsordningen for store fylkesvegprosjekter.

Fylkeskommunen går i sin uttalelse inn for å omprioritere midler fra rv 828 Flostad – Søvik for å kunne starte arbeidene på rv 808 Finneidfjord – Hemnesberget og rv 813 Beiarfjellet i 2004. Statens vegvesen går inn for at fylkeskommunens ønsker delvis følges opp ved å prioritere midler til anleggsstart på rv 813 Beiarfjellet. På grunn av store bindinger finner Statens vegvesen ikke å kunne tilrå anleggsstart på rv 808 Finneidfjord – Hemnesberget i tillegg. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003) innebærer valget av tunnelløsning at det ikke vil være rom for å fullfinansiere prosjektet E12 Umskaret innenfor post 33 som opprinnelig forutsatt. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015, går Vegdirektoratet inn for at prosjektet fullfinansieres med midler innenfor stamvegrammen i 2006. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette og går inn for anleggsstart på prosjektet i 2004.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 255 mill. kr. Arbeidene i 2004 vil i sin helhet bli finansiert gjennom overførte midler fra tidligere år. Dette utgjør om lag 70 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger opp til å bevilge resten av forutsatte midler over post 33 i 2005.

Troms

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 88,6 mill. kr for 2004. Innenfor denne rammen fullføres utskiftingen av ferjekai i sambandet Refsnes – Flesnes på rv 83 i Kvæfjord kommune. I tillegg videreføres prosjektet rv 864 Internveg Berg på Senja som ventes åpnet for trafikk i juli 2004.

Dagens ordning med innkreving av drivstoffavgift i Tromsø avsluttes i 2003. Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen har samarbeidet om et opplegg for videreføring av innkrevingsordningen for å delfinansiere en Tromsøpakke 2. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en proposisjon om Tromsøpakke 2 for Stortinget i løpet av høsten 2003. Siktemålet er at denne skal legges fram slik at Stortinget kan fatte vedtak i saken før Tromsøpakke 1 avsluttes.

Finnmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 68,3 mill. kr for 2004. Innen-

for denne rammen videreføres arbeidene med utbygging av rv 888 til Nordkyn til helårsveg. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1330	Særskilte transporttiltak	212 183	265 200	357 700	34,9
	Sum kategori 21.40	212 183	265 200	357 700	34,9

For 2004 omfatter særskilte transporttiltak bevilgninger til Hurtigruten, særskilt tilskudd til kollektivtransport og tilskudd til lengre reiser.

Formålet med statens kjøp av hurtigrutetjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes. Inkludert i særskilt tilskudd til kollektivtransport ligger midler til en varslet belønningsordning som har til hensikt å styrke kollektivtransporten i de større byområ-

dene. Ordningen med tilskudd til lengre reiser skal gi studenter og elever et godt og rimelig transporttilbud mellom hjemsted og studiested.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 357,7 mill. kr, som er en øking på 34,9 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Den store økningen skyldes forslaget om å bevilge 100 mill. kr til en belønningsordning for kollektivtransporten.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport		10 000	110 400
70	Tilskudd til Hurtigruten	180 292	183 200	200 800
71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	31 891	30 000	
73	Tilskudd til lengre reiser		42 000	46 500
	Sum kap. 1330	212 183	265 200	357 700

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 110,4 mill. kr for å finansiere statlige virkemidler for å bedre den

lokale kollektivtransporten og dennes konkurranseevne.

Bevilgningen foreslås fordelt med 100 mill. kr til innføring av en resultatbasert belønningsordning for den lokale kollektivtransporten adminis-

trert av Samferdselsdepartementet, mens 10,4 mill. kr foreslås fordelt på områdene: tilgjengelighet for alle/universell utforming, bedre trygghet i kollektivtransporten, nytt samordningsorgan for kollektivtransporten på det sentrale Østlandsområdet samt videreutvikling av kompetansen om kollektivtransport.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Ved hjelp av en belønningsordning ønsker Regjeringen å premiere byområder der det legges til rette for at flere velger å bruke kollektivtransport framfor privatbil. Ordningen innføres i samsvar med St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr.1 (2002–2003). Regjeringen foreslår at det for 2004 bevilges 100 mill. kr til belønningsordningen. Ordningen skal fungere langsiktig og kommer i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål. Midler fra ordningen skal fordeles av Samferdselsdepartementet etter søknad fra det forvaltningsnivå eller samarbeidsorgan som er ansvarlig for kollektivtransporten i det aktuelle byområdet.

Redusert vekst i biltrafikken er viktigst i de største byene. Her er presset på vegnettet og arealbruken for øvrig størst og helse- og miljøkonsekvensene av den stadig økende vegtrafikken mest alvorlig. Samtidig er potensialet for vekst i kollektivtransporten best i de største byområdene. Målrettede tilskudd til kollektivtrafikken vil gi et bedre kollektivtilbud som kommer både gamle og nye passasjerer til gode. Flere passasjerer øker trafikkelskapenes inntekter og skaper grunnlag for ytterligere forbedringer. På denne måten kan målrettede statlige tilskudd sette i gang en positiv spiral. Forslaget om å innføre 6 pst. merverdiavgift på persontransport forventes samtidig å styrke økonomien for transportørene, og gi grunnlag for lavere kollektivtakster. Dette gir muligheter for ytterligere trafikkvekst og forbedringer i kollektivtilbudet.

For 2004 foreslår Samferdselsdepartementet at Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand kan søke om midler fra ordningen. Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand deltar også i forsøket med alternativ organisering av transportsektoren, mens Oslo deltar i Samordningsorganet for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet. Begge disse tiltakene forventes å bidra til bedre utnyttelse av de samlede ressursene som brukes i samferdselssektoren. Økte statlige tilskudd til kollektivtransporten vil derfor av flere

grunner kunne gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst i disse byene.

I 2004 vil midler fordeles forskuddsvis på grunnlag av søkernes forpliktende forslag til tiltak. Det er en forutsetning for tildeling av midler at det iverksettes tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken. Tiltak som begrenser personbiltrafikken forsterker den positive effekten av økte kollektivtilskudd og stimulerer til forbedringer i kollektivtilbudet. Det enkelte byområde som får tildelt midler fra ordningen står fritt til å disponere disse til drift og/eller investeringer som er med på å forbedre kollektivtilbudet. Imidlertid er intensjonen i ordningen å premiere oppnådde resultater i den lokale transportpolitikken. Så snart ordningen er godt etablert vil midlene i hovedsak bli fordelt etterskuddsvis på grunnlag av oppnådde og rapporterte resultater, bl.a. med hensyn til siste års vekst i henholdsvis kollektiv- og personbiltrafikken.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for belønningsordningen. Utkast til retningslinjer har vært på høring. Høringsinstansene uttrykker seg positivt til den målrettede satsingen i storbyområdene som ordningen legger opp til. Departementet legger opp til å sende ut endelige retningslinjer for ordningen med sikte på tildeling av midler tidligst mulig i 2004.

Øvrige tilskuddsområder

Tilgjengelighet for alle

Det er i 2003 bevilget midler til investeringer i infrastruktur med siktemål økt tilgjengelighet for alle (funksjonshemmede) innen kollektivtransporten. Bevilgningen har avdekket umiddelbare behov for enklere tilgjengelighetstiltak.

Det foreslås at satsingen på tilgjengelighetstiltak for alle innen luftfart, bane- og vegtransport videreføres i 2004. Tiltak skal følge prinsippene om universell utforming og bidra til en enklere hverdag for personer med nedsatt funksjonsevne. Departementet vil i samarbeid med underliggende etater og virksomheter få fram langsiktige prioriteringer og videreutvikle arbeidet i brukermedvirkningsgruppene.

St.meld. nr. 40 (2002–2003) Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer, viser at avstanden mellom mål og virkelighet for funksjonshemmede er stor, spesielt når det gjelder tilgjengelighet og ikke minst innen transportsektoren. Samferdselsdepartementet kommer tilbake med en nærmere vurdering av hvordan denne saken bør følges opp i

årene framover i Nasjonal Transportplan 2006–2015.

Samordningsorgan for kollektivtransporten i det sentrale Østlandsområdet

Regjeringen forslår i samarbeid med Oslo kommune, Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner samt Østlandssamarbeidet etablering av et samordningsorgan i hovedstadsområdet. Et sentralt formål med organet er å sikre at de politiske prioriteringer når det gjelder ressurser og tiltak blir sett i sammenheng for utvikling av et helhetlig kollektivtilbud med økt konkurransekraft i markedet.

Forutsatt tilslutning fra de deltagende parter, er det lagt opp til at samordningsorganet fra etableringen 01.01.2004 får ansvaret for å drive fram arbeidet med et felles billetteringssystem og felles informasjonstjeneste samt utrede og ev. ferdigstille løsning med felles takstmyndighet for det sentrale Østlandsområdet. Det forutsettes at samordningsorganet i løpet av 2004 avgir en rapport om organets videre ansvar og oppgaver, herunder felles offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester og ansvar for tildeling av løyver for ruter over fylkesgrensene, som skal vurderes inkludert i samordningsorganets ansvarsområde fra 01.01.2006. Senere kan det bli aktuelt bl.a. å vurdere en utvidelse av samordningsorganets fremtidige geografiske ansvarsområde, ev. ansvar for infrastruktur for kollektivtransport.

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Hurtigruteavtalen av 1991–2001 ble fra og med 2002 erstattet av en ny hurtigruteavtale for perioden 2002–2004, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002). Avtalen innebærer at staten kjøper hurtigrutetjenester for 170 mill. 1999-kr årlig i avtaleperioden.

Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 15,5 pst. fra 2001 til 2002. I første halvår 2003 var det en økning på 7,0 pst. sammenlignet med tilsvarende periode forrige år. Denne trafikkøkningen må også ses på bakgrunn av at det ble satt inn to nye skip i hurtigruteflåten våren 2002 samt et nytt skip våren 2003 med betydelig større kapasitet enn de gamle skipene som ble erstattet.

Gjeldende hurtigruteavtale ble endelig godkjent av ESA høsten 2001. Hovedkravene, som ESA stilte for å godkjenne denne avtalen, framgår nærmere av omtalen i St.prp. nr. 50 (2001–2002). Departementet arbeider med å tilrettelegge for

konkurranseutsetting av hurtigrutetjenestene etter 2004 og tar sikte på å legge fram en egen sak for Stortinget om dette.

Av budsjettforslaget på 200,8 mill. kr for 2004, er 192,3 mill. kr direkte relatert til den gjeldende avtalen med hurtigruterederiene. Restbeløpet på 8,5 mill. kr er knyttet til ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjonsbeløp vil bli bestemt når forhandlingene mellom hurtigruteselskapene og departementet er avsluttet.

Post 71 Refusjon av diesellavgift ekspressbusser

Kompensasjonsordningen for ekspressbusser har eksistert siden Stortingets vedtak om å oppheve fritaket for autodiesellavgift for busser fra 1999, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter, og St.prp. nr. 1 (1998–99).

Ekspressbussvirksomheten er en kommersiell næringsvirksomhet som over tid bør tilpasse seg gjeldende avgifter og krav som myndighetene setter. Bevilgningen til kompensasjonsordningen for ekspressbusser ble nesten halvert fra 2001 til 2002. Fra 2002 til 2003 ble kompensasjonsordningen videreført på omtrent samme nivå.

Etter en periode med informasjonsinnhenting og formell undersøkelsesprosedyre, har EFTAs overvåkningsorgan (ESA) vurdert kompensasjonsordningen i forhold til statsstøttereglene. ESA har i sin beslutning konkludert med at kompensasjonen for autodiesellavgift er ulovlig ut fra hensynet til reglene for statsstøtte. Overvåkningsorganet vurderte likevel om støtten kunne aksepteres ut fra reglene om støtte til offentlig tjenesteforpliktelse, eller ev. ut fra ESAs retningslinjer for støtte til miljøvern. Konklusjonen fra ESA er at autodiesellkompensasjonen ikke er forenlig med reglene om forpliktelse til offentlig tjeneste, men at den langt på vei kan aksepteres ut fra overvåkningsorganets miljøretningslinjer.

ESAs beslutning innebærer at støtte utbetalt etter 22.05.2001 ikke skal overstige 50 pst. av ekstrakostnadene som følge av autodiesellavgiften. Støtte utover dette, inkl. renter, skal kreves tilbakebetalt fra støttemottaker. Kompensasjonsordningen må videre opphøre innen 23.05.2006. ESAs beslutning innebærer at det kan bli aktuelt å kreve delvis tilbakebetaling av tidligere utbetalt kompensasjon.

Ut fra forannevnte foreslår Samferdselsdepartementet ikke å bevilge midler til refusjon av diesellavgift for ekspressbusser i 2004.

Post 73 Tilskudd til lengre reiser

Ansvar for denne ordningen ble fra og med 2003 overført fra Utdannings- og forskningsdepartementet til Samferdselsdepartementet. Ordningen gjelder for studenter og skoleelever som kjøper enkeltbillett for reiseavstander over 150 km med NSB, NordNorgeBussen og Hurtigruten. For reise med NSB er rabatten 50 pst. på avganger med grønne priser og 10 pst. på avganger med hvite priser. På NordNorgeBussen gis 45 pst. rabatt og på Hurtigruten 50 pst. rabatt.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig å stimulere studenter og skoleelever til å reise kollektivt. Det foreslås derfor bevilget 46,5 mill. kr til

ordningen, en økning på 4,5 mill. kr eller 10,7 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Departementet tar i første rekke sikte på å bedre rabatten ved lengre reiser med tog.

ESA har tidligere bedt om opplysninger om denne ordningen ettersom det har vist seg at ordningen ikke praktiseres overfor utenlandske studenter som studerer i EØS-området, og som reiser i Norge. Departementet tar sikte på å rette opp dette slik at alle utenlandske studenter som reiser i Norge blir omfattet av ordningen fra og med 01.01.2004. Ordningen vil heretter gjelde for alle utenlandske studenter, dvs. også de som kommer fra land utenfor EØS-området.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 402 630	4 438 400	4 804 600	8,3
1351	Persontransport med tog	1 302 000	1 386 000	1 416 000	2,2
1353	NSB AS	500 000	200 000		-100,0
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	24 740	21 200	26 000	22,6
	Sum kategori 21.50	6 229 370	6 045 600	6 246 600	3,3

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	661 531	499 900	465 800	-6,8
4353	NSB AS		557 500		-100,0
	Sum kategori 21.50	661 531	1 057 400	465 800	-55,9

Sentrale mål og prioriteringer i jernbanepolitikken er drøftet i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Viktige sider av jernbanepolitikken er senere drøftet i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, jf. Innst. S. nr. 228 (2001–2002). Den statlige innsatsen på jernbanen 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 nettet rundt de største byene, intercitytriangellet og hovedstrekningene bli prioritert.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i jernbanepolitikken skjer bl.a. ved å stille midler til disposisjon for Jernbaneverket som har

ansvaret for jernbanens kjøreveg, og gjennom direkte statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Statens jernbanetilsyn har bl.a. ansvar for tilsyn med sikkerhet ved jernbanevirksomhet.

Til jernbaneformål er det for 2004 foreslått en samlet bevilgning på 6 246,6 mill. kr. Det er en økning på 401 mill. kr, eller 6,8 pst. i forhold til saldert budsjett for 2003, ekskl. en engangsbevilgning i 2003 på 200 mill. kr til økt egenkapital i NSB AS. Foreslått bevilgning til Jernbaneverket er på 4 804,6 mill. kr, en økning på 8,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2003. De viktigste prosjektene som er prioritert er videreføring av dobbeltsporet Skøyen-Asker og utbygging av togradio, GSM-R. Det er foreslått bevilget 1 416 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester med tog, en økning på 2,2 pst. i forhold til saldert budsjett for

2003. Regjeringens samlede budsjettopplegg innebærer at Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB opprettholder nattog på Dovrebanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen. Foreslått bevilgning til Statens jernbanetilsyn er på 26 mill. kr, en økning på 22,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2003. Økningen har sammenheng med nye arbeidsoppgaver, bl.a. i samband med bruk av anbud i kjøp av persontransporttjenester og at det er åpnet for konkurranse i godstrafikken.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedmålene i jernbanepolitikken er trukket opp ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Hovedutfordringen er å utnytte jernbanen der den har miljømessige fordeler sammenlignet med andre transportmidler, særlig med hensyn til ulykker og luftforurensing i sentrale strøk med arealknapphet og trengsel i vegsystemene. For å øke jernbanens konkurransekraft, vil Samferdselsdepartementet bl.a. arbeide videre med å legge til rette for bruk av anbud og konkurranse om sporet, jf. St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002). Det har oppstått en ny stor utfordring knyttet til at NSB AS i senere tid har mistet store markedsandeler på fjerntogstrekningene, som hittil i all hovedsak (unntaket er nattog på Sørlandsbanen) har vært trafikkert uten tilskudd fra staten. Dette gjelder både dag- og nattogene på Bergensbanen og Dovrebanen, samt dagtogene på strekningen Oslo-Kristiansand.

Stortinget har vedtatt at sikker togkommunikasjon skal utbygges på alle jernbanestrekninger som i dag ikke har dette innen 01.01.2005. Strekningen Bodø-Rognan på Nordlandsbanen skal være utbygd innen 01.01.2004. Stortinget har i samband med revidert nasjonalbudsjett 2003 gitt tilslutning til Regjeringens forslag om oppstart av utbyggingen av GSM-R, fase 1, på strekninger som i dag ikke har sikker togkommunikasjon, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Nødvendigheten av en svært rask utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har sikker togkommunikasjon, representerer på kort sikt en ekstra utfordring for jernbanesektoren både finansielt og organisatorisk.

Jernbanetransport har miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler, særlig med hensyn til ulykker og luftforurensing. På lengre strekninger har imidlertid jernbanen stor konkurranse fra alternative transportformer som fly og ekspressbuss, som delvis kan tilby lavere priser. Tilrettelegging for økt konkurranse i luftfarten og en mer liberal ekspressbusspolitikk har gitt et

klart bedre transporttilbud som publikum har tatt vel i mot. Konsekvensen for jernbanen er imidlertid sterkere konkurranse. Regjeringens forslag i statsbudsjettet for 2004 om lavere avgifter for togdrift i form av innføring av 6 pst. merverdiavgift på persontransport samt avvikling av el-avgiften vil imidlertid bidra til å styrke rammebetingelsene for togdrift i Norge.

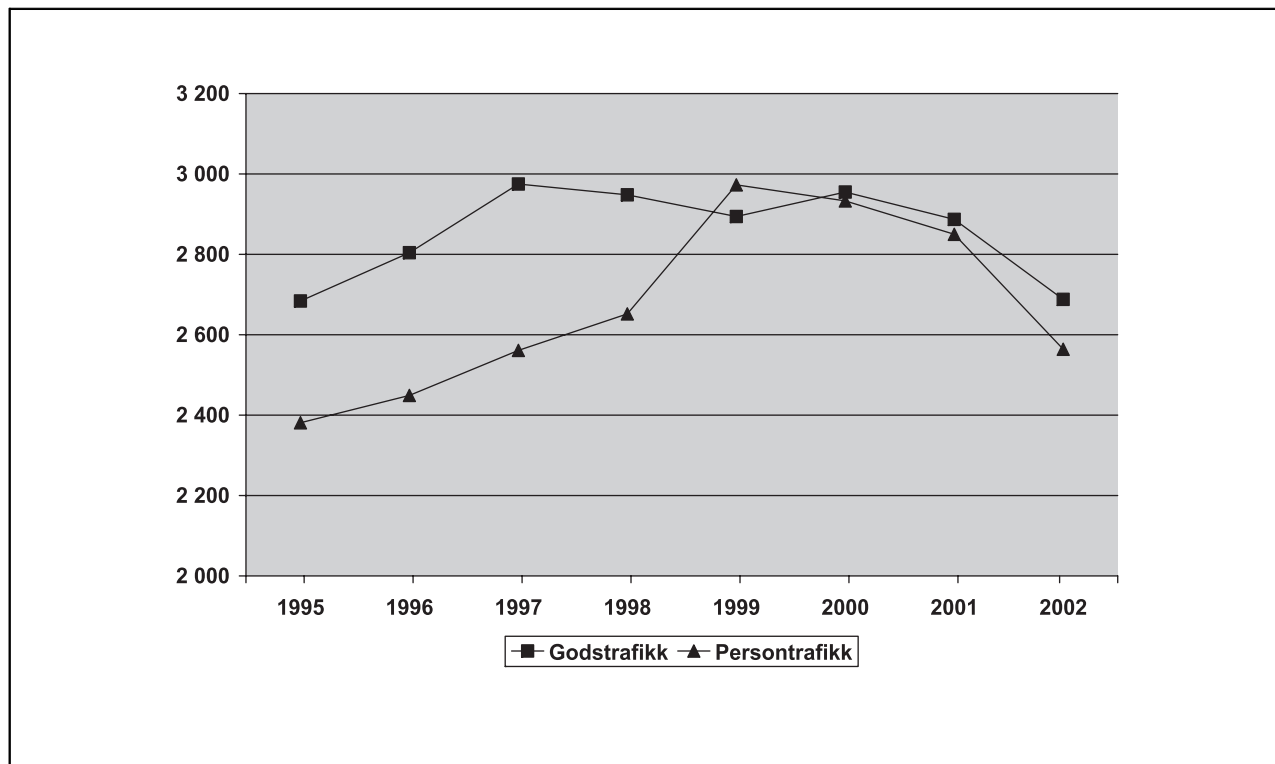
I et langstrakt men spredt befolket land som Norge, vil persontransport med tog ha sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med helse- og miljøbelastning fra transportaktivitet, og med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Både når det gjelder satsing på jernbanens infrastruktur og statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, vurderer Samferdselsdepartementet det derfor som riktig å prioritere mye av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCity-trafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo-Lillehammer. Annen lokal- og nærtrafikk vil bli opprettholdt med et rutetilbud som er best mulig tilpasset reisebehov. Samferdselsdepartementet mener samtidig at bruk av konkurranseutsetting er nødvendig for å få til nytenkning for å få mer ut av ressursinnsatsen i jernbanesektoren.

Utforming av transportsystemer påvirker over tid lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser. Med stasjoner og holdeplasser lokalisert sentralt i byer og tettsteder bidrar jernbanen til tettere utbygging rundt knutepunkter. Dette reduserer samfunnets totale transportbehov og legger forholdene til rette for gang/sykkel og kollektive transportmidler.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store faste volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene av større betydning for godstrafikken enn persontrafikken. For godstransport prioriteres særlig investeringer i profilutvidelsestiltak for å møte framtidens behov for kombi- og containertransport, samt utbygging av hensiktsmessig terminalkapasitet.

Den overordnede sikkerhetsfilosofien er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade for mennesker, omgivelser eller materiell. Planoverganger utgjør en av de største risikofaktorene ved jernbanedrift og tiltak for å bedre sikkerheten på planoverganger uten tilfredsstillende sikring har vært og er høyt prioritert, og blir prioritert høyere enn tiltak som åpner for økt toghastighet.

Samferdselsdepartementet vektlegger arbeidet med å kontrollere og redusere jernbanens negative miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder inngrep i natur- og kulturmiljø.



Figur 6.4 Utvikling i person- og godstrafikk på jernbanenettet i perioden 1990–2002, målt i personkilometer persontrafikk (mill.) og tonnkilometer godstrafikk (mill.)

Persontransporten med jernbane økte med om lag 31 pst. (730 000 personkilometer) og godstransporten med om lag 11 pst. (300 mill. tonnkilometer) fra 1990 til 2000. I løpet av de siste årene har godsproduksjonen sunket noe og flatet ut, noe som i hovedsak skyldes omstrukturering av produksjonen og driftsproblemer i 2000 og 2001. Persontrafikken har etter en markant økning i 1999, hatt en nedgang fra 2000 til 2002, og inn i 1. halvår 2003. Den nedgangen som er observert de siste årene har vært særlig merkbar på de lengre strekningene og spesielt på fjerntogstrekningene. For perioden desember 2002 til mai 2003 har f.eks. antall reisende med nattogene på Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen gått ned henholdsvis 22 pst., 19,6 pst. og 17,1 pst. Dagtogene på de samme fjerntogstrekningene har opplevd en lignende negativ utvikling.

Rapportering

Sikkerhet

I perioden 1999–2003 har det vært arbeidet med å innføre moderne sikkerhetstenking for ivaretagelse av sikkerhet for mennesker, miljø og materiell. Betydelige ressurser blir satt 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 og etablering av sikkerhetsdokumentasjon. Til sammen forventes aktivitetene å legge grunnlag for en ytterligere forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

Gjennomførte strekningsvise 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:

- Utvikling av nye bestemmelser for trafikk og arbeid på sporet (trafikkregler).
- Differensierte tiltak for å øke sikkerheten ved ferdsel over planoverganger, inkl. sanering av planoverganger med spesielt høy ulykkesrisiko.

Innføring av et nytt system for registrering av uønskede hendelser fra høsten 2000 har gitt betydelig økt innrapportering av slike observasjoner og dermed et bedre grunnlag for å prioritere sikkerhetstiltak.

I perioden 1980–2002 er i gjennomsnitt om lag 10 personer drept 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 2002 var historisk lavt med til sammen tre drepte. Også med hensyn til antall avsporinger, sammenstøt og planovergangsuhell uten personskade var 2002 ett av de beste årene noensinne.

Hittil i 2003 (pr. 01.09.2003) har to personer mistet livet ved ulykker tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge.

Punktlighet

Punktligheten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og flytoget regner Jernbaneverket togene for å være i rute om avviket ikke er større enn 3 minutter i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over 5 minutter i forhold til oppsatt rutetabell. Punktligheten i togtrafikken har vært forholdsvis stabil i de senere årene, med en forbedring i punktlighetstallene i første halvår 2003 for all togtrafikk utenom Flytoget, som har en forholdsvis stabil punktlighet rundt 95 pst.

	(i pst.)		
	2001	2002	Pr. 1 halvår 2003
<i>Persontog:</i>			
Nærtrafikk Oslo	85,3	84,3	85,0
Nærtrafikk Bergen, Stavanger og Trondheim	94,8	90,1	92,2
Flytoget	94,7	95,6	95,7
Intercity	77,0	79,3	83,5
Fjerntog	76,8	78,9	85,0
<i>Godstog:</i>			
Combi-express	76,3	78,3	80,5

Miljø

For utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter i Jernbaneverkets regi, utarbeides det miljøoppfølgingsprogrammer som en del av prosjektenes kvalitetssikringssystem. Arbeidet med energioptimeringstiltak i tilknytning til sporvekselvarme og omformerstasjoner ble videreført i 2002. I tillegg ble det startet et prosjekt om ENØK i samarbeid med trafikkutøverne. Arbeidet med å utforme Jernbaneverkets endelige forslag til verneplan for kulturminner er nå i gang. Det legges opp til at høring kan bli gjennomført i 2003.

En stor andel av jernbanetrafikken i Norge er drevet av vannbasert elektrisk kraft. Jernbanen bidrar derfor i meget liten grad direkte til CO₂-utslipp eller annen luftforurensing, mens støy oppleves som en ulempe for mange som bor langs jernbanenettet. I forhold til forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy er antall boligheter med gjennomsnittlig støynivå over 42 dBA innendørs betydelig redusert i 2002. Reduk-

sjonen skyldes lavere støyemisjon fra jernbanen på grunn av skinnesliping og gjennomførte tiltak på boliger.

Mål og prioriteringer

Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, ligger til grunn for de overordnede mål og prioriteringer som gjøres i budsjettforslaget for 2004. I tillegg preges budsjettforslaget av videreføringen av forsert utbygging av sikker togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette, i samsvar med Stortingets vedtak i Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 4 (2002–2003) og St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003).

Innenfor Jernbaneverkets investeringsbudsjett for 2004, er det gitt særlig prioritet til optimal framdrift av de to store prosjektene som er under utbygging, og som gjelder utbygging av GSM-R,

og nytt dobbelspor på strekningen Sandvika-Asker. Det er også satt av midler til videre planlegging av Lysaker stasjon, som er en viktig del av satsingen på strekningen Skøyen-Asker. Også noen mindre tiltak innenfor programområdet sikkerhet er prioritert, bl.a. fortsatt satsing på sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko. Jernbaneverkets budsjett til driftsutgifter er opprettholdt på om lag samme nivå som i inneværende år, mens vedlikeholdsbudsjettet er redusert noe, bl.a. for å kunne prioritere utbygging av GSM-R i 2004 i henhold til de tidsfrister som er fastsatt av Stortinget.

Samferdselsdepartementet viser til at drift og vedlikehold har hatt høy prioritet innenfor Jernbaneverkets budsjett over flere år, jf. god oppfølging av handlingsprogrammet 2002–2005, som ble utarbeidet basert på Stortingets behandling av Nasjonal transportplan. Høy innsats på drift og vedlikehold er fortsatt viktig for å oppnå en sikker og driftsstabil togavvikling. Utbygging av GSM-R er en viktig del av innsatsen for å øke sikkerheten og stabiliteten i jernbanetransporten.

Samferdselsdepartementet foreslår at statlig kjøp av persontransport med tog holdes på om lag

samme nivå som i inneværende år i samsvar med inngått fireårige rammeavtale med NSB AS. På grunn av betydelig passasjersvikt sliter NSB med økonomien på fjerntogstrekningene, særlig for nattog men også for dagtog, som drives uten statlig tilskudd. Regjeringen vurderer det som vesentlig å opprettholde nattogtilbudet på disse strekningene. Samferdselsdepartementet og NSB er enige om at nattogtilbudet på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen skal opprettholdes i 2004. Dette må ses i sammenheng med innføring av 6 pst merverdiavgift på persontransport samt avvikling av el-avgiften på produksjonsvirksomhet, som vil ha en betydelig positiv økonomisk effekt for NSB. Fra 2005 legger Samferdselsdepartementet opp til at nattogtilbud inngår i den statlige kjøpsordningen.

Samferdselsdepartementet foreslår en styrking av budsjettet til Statens jernbanetilsyn. Dette har bl.a. sammenheng med økt arbeid for tilsynet i forbindelse med arbeidet med tilrettelegging for konkurranse om sporet for persontrafikken, og at det er åpnet for konkurranse for godstrafikken.

Oppfølging av handlingsprogrammet 2002–2005 for Jernbaneverket

(i mill. 2004-kr)				
Kap./ post	Betegnelse	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2004	Bevilgninger 2002 og 2003, samt forslag 2004 i pst. av handlings- program 2002–2005
1350	Jernbaneverket			
23	Drift og vedlikehold	12 609	2 860,3	71,5
30	Investeringer i linjen	7 809	1 872,0	60,7
	Sum kap. 1350 ¹	20 418	4 732,3	67,4

¹ Sum forslag 2004 stemmer ikke med totalt bevilgningsforslag for Jernbaneverket da post 25 Drift- og vedlikehold av Gardermobanen, ikke inngår i handlingsprogrammet.

Bevilgningen for 2002 og 2003 samt forslaget for 2004 gir en samlet underdekning på om lag 1,5 mrd. kr i forhold til handlingsprogrammet for kap. 1350 Jernbaneverket. Det alt vesentlige av etterslepet er knyttet til investeringene.

Virkninger på sentrale måleparametre

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011. Tabellen gir en oversikt over virkningene som følge av budsjettforslaget for 2004.

	Handlings- program 2002–2005	Bevilgninger 2002 og 2003, samt forslag 2004 i pst. av handlings- program 2002–2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill. kr)	2 144	47
Samfunnets transportkostnader (i mill. kr)	-4 378	38
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (i mill. kr)	-2 123	47
Antall drepte og skadde	-2	50
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	-10 %	50
Antall personer svært plaget av støy	-1 500	100

I virkningene på trafikksikkerhet for jernbane som presenteres i tabellen foran, inngår kun effekter av tiltak som tas i bruk i 2004 og tidligere år i planperioden og 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.

For budsjettåret 2004 foreslås det i hovedsak bevilget midler til store tiltak som ikke ferdigstilles i budsjettåret og utslagene for disse tiltakene kommer følgelig først i etterfølgende budsjettår. For enkelte tiltak som foreslås gjennomført i 2004, som GSM-R på delstrekninger og diverse sikkerhetstil-

tak, oppnås positive effekter for trafikksikkerhet og kapasitet. GSM-R gir også et mer ensartet driftssystem som har positive effekter for den samfunnsøkonomiske nytten og samfunnets transportkostnader eller bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet (operatørnytte). Det har imidlertid ikke vært mulig å tallfeste virkningene av disse tiltakene.

Med de midler som er foreslått til støyreduserende tiltak i 2004, oppnås forventet effekt i forhold til Jernbaneverkets handlingsprogram 2002–2005, altså 1 500 færre personer sterkt plaget av jernbanestøy.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 094 346	3 001 600	2 860 300
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	99 433	90 700	72 300
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 208 850	1 346 100	1 872 000
	Sum kap. 1350	4 402 630	4 438 400	4 804 600

¹ I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2003 ble post 23 redusert med 25 mill. kr, post 25 redusert med 20 mill. kr, mens post 30 ble økt med 155 mill. kr. Sistnevnte på grunn av startbevilgning til utbygging av GSM-R.

Jernbaneverket er tillagt ansvaret for trafikkstyringen, samt forvaltningsansvaret for det statlige jernbanenettet, inkludert stasjons- og terminalområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. Jernbanenettet består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som elektriske baneanlegg, signal-, sikrings- og kommunikasjonsanlegg, offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg. I praksis omfatter forvalt-

ningsansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av havnespor, private sidespor og private godsterminaler.

Jernbaneverket hadde 3 536 fast ansatte pr. 01.01.2003.

Det foreslås en bevilgning til Jernbaneverket på 4 804,6 mill. kr, en økning på 366,2 mill. kr eller 8,3 pst. fra saldert budsjett 2003.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
Drift	2 240,9	1 852,4	1 802,3
Vedlikehold	853,5	1 149,2	1 058,0
Sum post 23	3 094,3	3 001,6	2 860,3

Det foreslås budsjettert med 2 860,3 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen i 2004. Dette er en reduksjon på 141,3 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2003, jf. en kraftig økning av investeringene for å finansiere GSM-R.

Drift

Det foreslås et driftsbudsjett på 1 802,3 mill. kr, som er en reduksjon i forhold til saldert budsjett 2003 på om lag 50 mill. kr. Av dette vil om lag 1 150 mill. kr disponeres til drift av infrastrukturen, om lag 350 mill. kr til trafikkforvaltning (togledelse, energi m.m.) og om lag 300 mill. kr benyttes til administrasjon og øvrig drift.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, fastleggelse av regler for trafikk og arbeid på sporet, samt operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum, bl.a. ved avvikssituasjoner, har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom operatørene 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.

Vedlikehold

Det foreslås et vedlikeholdsbudsjett på 1 058 mill. kr til oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Dette innebærer en reduksjon på 91,2 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2003. Budsjettforslaget vil gi et stramt vedlikeholdsbudsjett. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at kontraktbundne tiltak og tiltak som har direkte innvirkning på driftsstabiliteten/punktligheten og sikkerheten i togtrafikken prioriteres.

Bevilgningen er avsatt til banevisitasjoner, beredskap, feilretting, kontroller, prosjektert forebyggende vedlikehold og fornyelse av anlegg, inkl. utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder eller slitasje. Typiske fornyelser er bytte av kontaktledninger og signal- og kabelanlegg og gjennomgående fornyelse av ballast, skinner og sviller.

I budsjettet for 2004 prioriteres igangværende investeringsprosjekter høyere enn vedlikeholdstiltak. Dette innebærer at planlagte fornyelsestiltak som ikke er kontaktsbundet skyves noe ut i tid.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås budsjettert med 72,3 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Dette er en reduksjon på 18,4 mill. kr i forhold til saldert bud-

sjett 2003, men en videreføring av revidert budsjett fra 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført med et tilsvarende beløp på kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen.

Da Jernbaneverket overtok eierskap, forpliktelser og driftsansvar for Gardermobanen, ble det vedtatt at drift og vedlikehold av denne banen skal brukerfinansieres og at utgifter til dette skal føres særskilt på kap. 1350, post 25, mens brukerbetalingen føres på kap. 4350, post 07. 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.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 1 872 mill. kr til investeringer i linjen, som er 525,9 mill. kr eller 39,1 pst. høyere enn saldert budsjett 2003. I forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, er det gjennomført en omgruppering av programområdene, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002).

			(i mill. kr)
Prosjekter	Kostnadsoverslag (2004-kr)	Utbetalt t.o.m. 2002 og bevilgning 2003	Forslag 2004
<i>Nyanlegg:</i>			
Sandvika-Asker	4 200,6	1 870,4	1 076,0
Lieråsen tunnel	195,8	149,9	18,0
GSM-R	1 729,7	215,0	550,0
Sum			1 644,0
<i>Planlegging:</i>			
Lysaker stasjon	672,1	54,4	10,0
Sandnes-Stavanger		20,0	0,0
Sum			10,0
<i>Programområder:</i>			
Sikkerhet			93,0
Miljø			16,0
Kapasitetsøkende tiltak			93,0
Stasjoner og knutepunkt			16,0
Sum post 30			1 872,0

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Samferdselsdepartementet prioriterer utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker. Det totale kostnadsoverslag for nytt dobbeltspor Skøyen – Asker er i Nasjonal transportplan 2002–2011 oppgitt til 6 213 mill. kr i 2002-priser.

Sandvika – Asker

Prosjektet består bl.a. i bygging av tre nye broer i Sandvika, ny bro over E16, bygging av ny betongkultvert over Jongsjordet frem til Bjørnegård skole, to tunneler på henholdsvis 2,7 og 3,6 km, samt en dagsone på om lag 600 m ved Åstad/Solstad og en total ombygging av sporområdene inkl. adkomst til plattformer for Asker stasjon. Det blir nye jernbanetekniske anlegg inkl. nytt elektronisk sikrings-

anlegg på hele strekningen. Dette gjelder også Sandvika Vest og Asker stasjon. For grunnarbeidene er nå alle de større kontraktene inngått, og de siste store kontraktene på jernbaneteknikk er planlagt inngått høsten 2003.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble prosjektets forventede sluttkostnad angitt til 3 322 mill. 2003-kr. Den eksterne kvalitetssikringen av kostnadsoverslaget konkluderte med en noe høyere forventningsverdi (1–4 pst), og anbefalte en kostnadsramme for prosjektet på 4 200,6 mill. kr, som er et 90/10 estimat (dvs. det var anslått å være 90 pst. sannsynlig at prosjektets sluttkostnad ikke oversteg kostnadsrammen). Basert på de inngåtte kontrakter og prosjektets status, er nå forventet sluttkostnad 3 755 mill. kr (50/50 estimat). Dette er en økning på 396 mill. kr i forhold til tidligere forventningsverdi, men gir ikke grunnlag for å øke den anbefalte kostnadsrammen. Anskaffelse av nytt elektronisk sikringsanlegg er den enkeltkomponenten som bidrar mest til den økte forventningsverdien. Det foreslås satt av 1 076 mill. kr til strekningen Sandvika-Asker i 2004.

Dobbeltsporutbyggingen i vestkorridoren skal gjennomføres etappevis. Ferdigstillelse av parsellen Sandvika-Asker innebærer isolert sett at kapasiteten på strekningen øker med to tog pr. time, tilsvarende ca. 1 000 biler pr. time. Når Lysaker stasjon er ferdig utbygd kan kapasiteten på strekningen økes med 6 tog pr. time, tilsvarende ca. 6 000 biler i timen. Byggearbeidene på parsellen Sandvika-Asker er planlagt ferdigstilt i august 2005, og strekningen planlegges tatt i bruk til ordinær trafikk ved årsskiftet 2005/2006.

Lysaker stasjon

Utbygging av Lysaker stasjon er en viktig del av dobbeltsporutbyggingen mellom Skøyen og Asker og gir mulighet til å ta ut ytterligere effekter av denne utbyggingen. For å kunne tilby økning i antall tog på strekningen og bedre punktlighet og regulariteten i togtrafikken, bygges Lysaker ut til firespors stasjon i tråd med øvrige knutepunktstasjoner mellom Oslo S og Asker. Stasjonsområdet vil gi bedre overgangsmuligheter til og fra andre transportmidler. Utbygging av Lysaker stasjon er også viktig for betjening av Lysaker-området og kollektivreisende til/fra Fornebu.

Ny Lysaker stasjon omfatter bru over Lysakerelva og utvidelse fra to til fire spor til plattform. Jernbanestasjonen skal bygges samordnet med øvrige aktører slik at den fremstår som en effektiv kollektivterminal for både tog, buss og den valgte kollektivbetjening av Fornebu.

Bærum kommune har satt krav om en felles reguleringsplan fra tiltakshaverne for stasjonsområdet ved Lysaker. Reguleringsplanprosessen gjennomføres da i samarbeid med øvrige tiltakshavere rundt stasjonen med målsetning om å fremme en enstemmig felles reguleringsplan. Det forventes kommunalt vedtak i Oslo og Bærum på reguleringsplanen i 2004. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 10 mill. kr til videre planlegging i 2004.

GSM-R

Utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har sikker togkommunikasjon, ble startet opp i 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Det er i 2003 satt av en startbevilgning på 200 mill. kr til prosjektet. I 2004 foreslås det avsatt 550 mill. kr til videreføring av utbyggingen av GSM-R langs banestrekninger som i dag ikke har analog togradio, SCANET. GSM-R er valgt som framtidig system for togradio og i 2003 bygges GSM-R langs Nordlandsbanen, slik at strekningen Bodø-Rognan kan være operativ innen 01.01.2004. Dette arbeidet inkluderer oppbygging av driftssentralen for GSM-R-systemet og etablering av felles infrastruktur for hele GSM-R-nettet, som er nødvendig for å kunne ta GSM-R i bruk innen de fastsatte tidsfrister. I 2004 vil utbyggingen konsentreres om Rørosbanen (inkludert delstrekningen Støren-Trondheim på Dovrebanen), Raumabanen og den resterende del av Nordlandsbanen, slik at disse strekningene vil kunne være i drift innen den fastsatte tidsrammen, 01.01.2005. Regjeringen vil komme tilbake til videre utbygging av GSM-R langs de jernbanestrekningene som i dag benytter SCANET som togradiosystem.

GSM-R-prosjektet er kvalitetssikret i henhold til det etablerte opplegget for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr. Kvalitetssikringen har gitt en anbefalt kostnadsramme for prosjektet (utbygd langs det nasjonale jernbanenettet, fase 1 + fase 2) på 1 729,7 mill. kr innenfor 85 pst. sannsynlighet. Anbefalt styringsramme er 1 530 mill. kr. Jernbaneverket anslår at utbygging av GSM-R langs de delene av jernbanenettet som i dag ikke har SCANET, fase 1, vil koste om lag 931 mill. kr (av kostnadsrammen), inkl. oppbygging av driftsentral og etablering av felles infrastruktur.

Jernbaneverket tar sikte på å legge driftsorganisasjonen for GSM-R-systemet til Trondheim. Dette vil gi en samlokalisering av driftsorganisasjonen for GSM-R, togledersentralen i Trondheim og lokførere, som gir gode muligheter for kompetanseutvikling og erfaringsutveksling. Lokalisering av

driftsorganisasjonen til Trondheim vil også gi muligheter for å etablere nær kontakt med de tekniske miljøene i byen.

Lieråsen tunnel

Det foreslås satt av 18 mill. kr i 2004 til oppgradering/rehabilitering av Lieråsen tunnel. Rehabiliteringen forventes avsluttet i 2005.

Det pågår en omfattende teknisk og sikkerhetsmessig oppgradering av Lieråsen tunnel. Hoveddelen av dette er nødvendig vedlikehold etter mange års slitasje og nedbryting som følge av vannlekasjer. Arbeidet, som også vil belaste vedlikeholdsbudsjettet for 2004, omfatter forsterking og utskifting av utmuringer, sikring med sprøytebetong, bytte av spor og kontaktledningsanlegg, ballastrensing og sikkerhetsmessig oppgradering av tunnelen. Totale investeringer i Lieråsen tunnel er beregnet til 195,8 mill. kr.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal

Prosjektene dobbeltspor Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003).

På bakgrunn av Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003) har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket vurdere om en OPS-organisering av utbyggingen kan være en hensiktsmessig løsning. Jernbaneverket har anbefalt at det arbeides videre med en slik løsning. Etter Samferdselsdepartementets vurdering foreligger det imidlertid foreløpig ikke god nok dokumentasjon på at en OPS-organisering vil være en hensiktsmessig løsning i jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med dette og vil komme tilbake til saken i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006–2015. Når det gjelder dobbeltsporutbyggingen Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal videreføres planlegging/prosjektering.

Programområder

Jernbaneverket har i handlingsprogrammet for 2002–2005 justert inndelingen av programområdene i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Dette slik at programområdene i større grad reflekterer Jernbaneverkets interne styringsbehov og gir klarere politisk avgrensede satsingsområder.

Programområde Sikkerhet

Programområdet for sikkerhet omfatter et helhetlig sikkerhetsperspektiv med fokus på sikkerhetstiltak og krav til drift. I programområdet inngår tiltak til rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet. Den overordnede målsetningen for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. Jernbaneverket har utarbeidet strekningsvise risikoanalyser og sikkerhetsoppfølgingsplaner for det meste av det statlige jernbanenettet, som grunnlag for en samlet prioritering av sikkerhetsrelaterte tiltak. En samlet vurdering av strekningsanalysene tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

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 2002 hadde jernbanenettet 4 656 planoverganger. Tiltak for sikring og sanering av planoverganger som bedrer sikkerheten blir prioritert framfor tiltak som åpner for økt toghastighet. I tillegg til fortsatt sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for sikker ferdsel over planoverganger. Over vegbudsjettet er det avsatt midler til bygging av planskilt kryss ved Røra i Nord-Trøndelag for å separere E6 og Nordlandsbanen, jf. nærmere omtale under vegbudsjettet.

Av tiltak for å bedre tunnelsikkerheten prioriteres tiltak for sikker selvevakuerings (nødlys, skiltmerking), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak (fjerning/tildekking av PE-skum). Ny teknologi innføres for nødlys i tunneler.

Teknisk sikkerhet omfatter fullføring av sikringsanleggene på Spikkestadlinjen, samt en videreføring av sikringsanlegg og DATC (forenklet automatisk trafikk stopp) på strekningen Grong-Mosjøen (Nordlandsbanen). Det er avsatt totalt 93 mill. kr til gjennomføring av sikkerhetstiltak i 2004.

Programområde Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både for gods- og persontransport. Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1999–2000), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), fikk Jernbaneverket fullmakt til å inngå avtale med LKAB om forskuttering av tiltak for kapasitetsøkning på Ofotbanen, Katterat kryss-

singsspor, mot tilbakebetaling fra staten, krone mot krone i 2004. Med bakgrunn i dette inngikk Jernbaneverket en forskutteringsavtale med LKAB om å forlenge kryssingssporet ved Katterat til 750 meter toglangde, hvor LKAB har forskuttert utgiftene i takt med prosjektets framdrift. Dette er et investeringstiltak som både malmtransporten og den øvrige togtrafikken vil ha nytte av, som et ledd i arbeidet med å effektivisere togtrafikken på Ofotbanen.

Akkumulert til og med 2003 er det forventet at forskuttert beløp fra LKAB og forbruk vil være 93 mill. kr, noe som tilsvare forventet total kostnad for prosjektet. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 93 mill. kr i 2004 til tilbakebetaling LKAB.

Programområde Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter bl.a. tiltak for forbedring av tilgjengelighet og oppholdsområder for publikum samt informasjonssystemer for formid-

ling av trafikkinformasjon til publikum på stasjoner og knutepunktterminaler.

Det er avsatt 16 mill. kr til tiltak i 2004. Det vil dessuten bli brukt midler til stasjons- og knutepunktstiltak innenfor Jernbaneverkets driftsbudsjett.

Programområde Miljø

Jernbaneverket har kartlagt antall boliger og kostnadene ved å oppfylle kravene i støyforskriften innen 01.01.2005. På bakgrunn av evaluering av forskriften, sendte Statens forurensningstilsyn våren 2003 på høring forslag om at det i forskriften presiseres at innendørs støynivå skal beregnes med lukkede ventiler. Som følge av endringen, har Jernbaneverket oppdatert kartleggingen av antall tiltakspårliggende boliger og kostnadene ved tiltakene. På denne bakgrunn er avsatt 16 mill. kr i 2004, slik at støyforskriftens krav kan oppfylles innen fristens utløp 01.01.2005.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
01	Kjørevegsavgift	36 453	40 000	41 400
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	304 289	177 900	184 300
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	169 350	162 000	167 800
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 793	90 700	72 300
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	78		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	6 007		
17	Refusjon lærlinger	1 187		
18	Refusjon av sykepenger	42 324		
37	Anleggsbidrag	29 050	29 300	
	Sum kap. 4350	661 531	499 900	465 800

¹ I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2003 ble post 07 redusert til 70,7 mill. kr.

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften omfatter kun godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt fra avgiften fra og med 01.01.1998. Avgiftsberegnin-

gige 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 2004 legger Samferdselsdepartementet til grunn at satsene for kjørevegsavgiften reelt sett holdes uendret i forhold til 2003. Prisjustert til 2004-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken 1,140 øre pr. brutto tonnkilometer, mens avgiftssatsen for malmtransport på Ofofbanen blir på 1,779 øre pr. brutto tonnkilometer. Inntektsanslaget er basert på regnskapsførte inntekter i statsregnskapet for 2002, med uendret underliggende godstrafikkvolum. Det foreslås budsjettert med 41,4 mill. kr i kjørevegavgift.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Inntektene på post 02 er knyttet til arbeid og salg av utstyr og tjenester mv. til eksterne aktører. Det foreslås budsjettert med 184,3 mill. kr i slike inntekter.

Samferdselsdepartementet foreslår at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, jf. forslag til romertallsvedtak. Det forutsettes at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 06 Viderealg av elektrisk kraft til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996–97). Viderealg til operatø-

rene skjer til kostpris. Det foreslås budsjettert med 167,8 mill. kr i inntekter fra viderealg av strøm.

Det er knyttet usikkerhet til operatørenes årlige behov for elektrisk kraft, samt prisen for elektrisitet, og dermed størrelsen på innbetalningene. 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. Dette slik at operatørenes bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det vises til nærmere omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Basert på forutsetningene i St.prp. nr. 52 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999: 28 Gardermoprojektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, og de anslag Jernbaneverket for tiden har for kostnadsutviklingen og antall togkm, foreslås satsen pr. togkm økt fra kr 16,30 i 2003 til kr 16,66 i 2004. På bakgrunn av at antall togkm er lavere enn det som lå til grunn i St.prp. nr. 52 (1999–2000) ligger inntektsanslaget for 2004 18,4 mill. kr lavere enn saldert budsjett for 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Departementet vil i samråd med Jernbaneverket og operatørene på Gardermobanen vurdere om avgiftssatsen er høy nok til å opprettholde en tilfredsstillende standard for drift og vedlikehold av banestrekningen. Ved behov vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette.

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
70	Kjøp av persontransport med tog	1 302 000	1 386 000	1 416 000
	Sum kap. 1351	1 302 000	1 386 000	1 416 000

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Samferdselsdepartementet og NSB AS har inngått en rammeavtale for statlig kjøp av persontransport-

tjenester som gjelder for perioden 2003–2006. En flerårig rammeavtale gir NSB større forutsigbarhet i planlegging og drift av virksomheten slik at selskapet bedre kan ivareta risikoen knyttet til drif-

ten av denne togproduksjonen. Rammeavtalen bidrar også til å forenkle de årlige kjøpsforhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB. Den har en økonomisk ramme for fireårsperioden på 5 545 mill. 2003-kr. Det vises til nærmere omtale i St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003).

Med utgangspunkt i rammeavtalen og etter forhandling med NSB, foreslår Samferdselsdepartementet at det bevilges 1 416 mill. kr i 2004. Togtilbud og øvrige rammevilkår, herunder takstforutsetninger, er fastlagt gjennom rammeavtalen. Forslaget for 2004 baserer seg på en gjennomsnittlig takstøkning på NSBs billettpriser som tilsvarende konsumprisindeksen pr. 01.01.2004 pluss 1 prosentpoengs påslag, som det åpnes for i rammeavtalen. Avtalen omfatter også økte kapitalkostnader og merutgifter ved innføring av 36 nye lokaltogsett og 6 nye IC-sett.

Kjøpsbeløpet for 2004 er korrigert med 5 mill. kr som følge av at Telemark fylkeskommune overtar tilskuddsansvaret for lokaltogtrafikken på Bratsbergbanen fra august 2004. Videreføring av kompensasjon for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort er inkludert. Det er videre avsatt inntil 20 mill. kr til resultatavhengig tilskudd for oppnåelse av fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til intercitytrafikken. Samferdselsdepartementet og NSB er blitt enige om at passasjertall, togproduksjon og regularitet legges til grunn som måleparametere i kvalitetskontrakten. Det er også aktuelt å ta inn punktlighet som måleparameter. Dette må ev. avklares med Statens jernbanetilsyn. Hensikten med dette er å gi NSB insentiver til å forbedre togtilbudet for de reisende og bidra til statens overordnede mål om overføring av trafikanter fra personbil til kollektivtransport. Det legges opp til en trinnvis innføring av kvalitetskontrakter i forbindelse med konkurranseutsetting av persontransport med jernbane for å vinne erfaring med denne typen belønningsordning.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig å utvikle og forbedre nåværende rapporteringskrav og oppfølgingsrutiner knyttet til statens betaling for tog tjenester. Departementet vil foreta en gjennomgang av dette, bl.a. med sikte på å få bedre oversikt over produktivitetsutviklingen i forbindelse med ordningen med kjøp av persontransport med tog.

Som grunnlag for bevilgningsforslaget er det tatt utgangspunkt i avtalt togtilbud på de enkelte strekningene som ligger til grunn for rammeavtalen. I henhold til rammeavtalen gis NSB etter forelegg for Samferdselsdepartementet, anledning til å tilpasse togtilbudet på enkelte strekninger dersom utvikling i trafikk eller togbelegg ligger lavere enn avtalte terskelverdier, jf. nærmere omtale i St.prp.

nr. 1 (2002–2003). Fra 1998 til 2002 var det totalt sett en nedgang på 3 pst. i antall reiser på togprodukter og -strekninger som omfattes av statlig kjøp. Trafikknedgangen ser ut til å fortsette i 2003, og kan bl.a. forklares ut fra sterkere konkurranse fra fly, ekspressbusser og privatbil. Produksjonen må tilpasses trafikkutviklingen, bl.a. for å unngå overkapasitet i det totale kollektivtilbudet på de enkelte rutestrekningene. Tilpasninger i togtilbudet vil bli vurdert innenfor de klausuler som ligger i rammeavtalen. Dette gjelder både reduksjon og økning i togtilbudet.

Statlig kjøp av persontrafikk tjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk samt region- og lokaltog. Statens kjøp av nærtrafikk- og intercitytjenester er hovedsakelig begrunnet ut fra miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet rundt de store byene og i de mest folkerike strøkene i det sentrale Østlandsområdet. Nærtrafikken omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens kundegrunnlag. Nærtrafikken har en svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper, noe som også kjennetegner intercitytilbudet. Materiellparken har derfor en kapasitet som er vesentlig høyere enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov. Statlig kjøp av persontransport tjenester med region- og lokaltog er i hovedsak begrunnet ut fra distriktshensyn og transportstandard. Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag.

Som omtalt i kommuneøkonomiproposisjonen for 2004, jf. St.prp. nr. 66/Innst. nr. 259 (2002–2003), overføres kjøpsansvaret for togtilbudet på Bratsbergbanen fra staten til Telemark fylkeskommune fra og med 01.08.2004. Ansvarsoverføringen er basert på en avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune som ble inngått 24.09.2002. Avtalen betyr at fylkeskommunen overtar alt ansvar for kollektivtrafikken på denne strekningen og står fritt til å forhandle med aktuelle togoperatører og ev. ruteselskaper om alternative transportløsninger for den aktuelle strekningen og tiliggende områder. I henhold til avtalen vil Telemark fylkeskommune få en økonomisk kompensasjon som utgjør 5 mill. kr for august – desember 2004, mens helårsvirkningen for 2005 er avtalt til 11 mill. kr. Kompensasjonsbeløpet vil bli tildelt fylkeskommunen over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett gjennom inntektssystemet.

I avtalen om kjøp av persontrafikk mellom Samferdselsdepartementet og NSB inngår også lokaltrafikken på Ofotbanen. Da NSB ikke lenger driver egen togvirksomhet på Ofotbanen, har NSB som

har enerett på å drive persontrafikk på Ofotbanen, inngått en avtale med Ofotbanen AS som fra og med 15.06.2003 overtok som underleverandør av lokaltrafikken på Ofotbanen. Ofotbanen AS er godkjent som jernbaneselskap med lisens til å drive jernbanetrafikk på Ofotbanen. Lokaltrafikken på Ofotbanen i 2004 vil bli opprettholdt uendret i forhold til 2003 og inngår som en del av persontogtrafikken mellom Narvik – Sundsvall/Stockholm/Göteborg i et samarbeid mellom NSB AS, Ofotbanen AS og Connex AB, som nå har trafikkeringsretten på svensk side.

I de senere år har NSB hatt en betydelig trafikknedgang på nattogene mellom Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. I perioden desember 2002 – mai 2003 har nedgangen i antall reisende på nattoget vært 19,6 pst. på Bergensbanen, 22 pst. på Dovrebanen og 17,1 pst. på Sørlandsbanen. NSB mener at trafikknedgangen har sammenheng med økt konkurranse, spesielt fra

flytrafikken men også fra ekspressbusser. På denne bakgrunn vurderes det som ikke mulig å drive denne trafikken lønnsomt uten statlig kjøp. Styret i NSB har varslet at tilbudet vil bli lagt ned på disse strekningene uten statlig kjøp.

Regjeringen vurderer det som vesentlig å opprettholde nattogtilbudet på disse strekningene. Samferdselsdepartementet og NSB er enige om at nattogtilbudet på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen skal opprettholdes i 2004. Dette må ses i sammenheng med innføring av 6 pst merverdiavgift på persontransport samt avvikling av el-avgiften på produksjonsvirksomhet, som vil ha en betydelig positiv økonomisk effekt for NSB. Fra 2005 legger Samferdselsdepartementet opp til at nattogtilbud inngår i den statlige kjøpsordningen.

Fordelingen av foreslått bevilgning for 2004 mellom de forskjellige toggruppene sammenlignet med fordeling i 2003 fremgår av følgende tabell:

(i mill. kr)			
Betegnelse	Fordeling 2003 ¹	Fordeling 2004	Pst. endr. 03/04
Intercitytrafikk	288	270	-7,2
Region- og lokaltog	435	408	-6,2
Nærtrafikk	663	738	11,3
Sum post 70	1 386	1 416	2,2

¹ Fordelingen avviker noe i forhold til den fordelingen som er presentert i St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Fordelingen for 2003 og 2004 er gjort i samråd med NSB og viser forventet disponering av vedtatt bevilgning for 2003 og forventet fordeling av fore-

slått bevilgning for 2004, uten at det er knyttet noen form for øremerking til fordelingen.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	24 740	21 200	26 000
	Sum kap. 1354	24 740	21 200	26 000

Post 01 Driftsutgifter

Hovedaktivitetene i 2003 har i stor grad vært knyttet opp til tilsyn med sikkerhet hos virksomhetsutøverne, regelverksutvikling og godkjenningssprosesser for nytt rullende materiell og infrastruktur samt virksomhetstillatelser. Oppfølging av Groth-kommisjonens rapport etter jernbaneulykken ved Åsta har dessuten fortsatt prioritet.

Den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettet vil skape økt arbeidsmengde for Statens jernbanetilsyn i form av økt antall søknader om virksomhetstillatelser og godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og infrastruktur/kjøreveg. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport vil også føre til at antallet tilsynsobjekter vil øke.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid har blitt et stadig mer ressurskrevende område for tilsynet. Dette både på grunn av internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet, som berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa.

Myndighetsoppgaver i henhold til EU-direktiv 2001/14/EF art. 30 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifikat er lagt til Statens jernbanetilsyn. Direktivet ble implementert i norsk rett 15.03.2003. De nye myndighetsoppgavene omfatter klager fra operatører på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning mv., og vil kreve oppbygging av ny kompetanse i tilsynet.

I henhold til EØS-avtalen er det videre fra våren 2003 en myndighetsoppgave å opprette registre over infrastruktur og rullende materiell. Slike registre vil bli etablert i regi av Statens jernbanetilsyn. Hovedvekten av arbeidet med etablering av disse registrene vil bli utført i 2004.

I forhold til nye myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet som i henhold til EØS-avtalen må ivaretas, legger Samferdselsdepartementet opp til at Statens jernbanetilsyn skal ivareta disse når det ikke er i konflikt med tilsynets øvrige roller. Det forventes at dette vil kreve ytterligere ressurser og oppbygging av kompetanse i tilsynet.

Ved inngangen til 2004 skal det etter planene være 20 personer ansatt i Statens jernbanetilsyn. På grunn av økt arbeidsmengde og nye arbeidsoppgaver, foreslår Samferdselsdepartementet at det budsjetteres med 26 mill. kr til drift av tilsynet, en økning på 4,8 mill. kr eller 22,6 pst. målt mot saldert budsjett 2003.

Andre saker

Innføring av konkurranse om avtaler om statlig kjøpt persontransport på jernbane –
Konkurranse om sporet

I tråd med St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, legger Samferdselsdepartementet opp til en etappevis innføring av konkurranse på det norske jernbanenettet. Siktemålet er ikke konkurranse i seg selv, men å legge til rette for kostnadseffektive og attraktive transporttilbud og gjennom dette oppnå økt bruk av kollektivtransport. Staten bevilger ca. 1,4 mrd. kr til kjøp av persontransporttjenester med tog, og det er viktig å få mest mulig igjen for disse pengene.

En etappevis innføring av konkurranse gir muligheter for å vinne erfaring som grunnlag for videre konkurranseutsetting. En slik fremgangsmåte vil skape tillit til arbeidet med å etablere et konkurranseregime, gi ulike aktører anledning til å tilpasse seg og redusere muligheten for å gjøre feil.

Samferdselsdepartementet legger i første omgang opp til å konkurranseutsette et begrenset antall regiontogstrekninger og nærtrafikkstrekninger (baner tilknyttet et større bysenter). Samferdselsdepartementet har valgt å konkurranseutsette persontogtrafikken på Gjøvikbanen og Vossabanen først. Ved valg av strekninger har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at det er et potensiale for driftseffektivisering og tilbudsbedring, og at strekningene egner seg for en ev. ny operatør som ønsker å vinne erfaring og kjennskap til viktige markedsområder før operatøren ev. tar på seg større oppgaver.

Som det fremgår av St.prp. nr. 67 (2002–2003), vil kunngjøring av konkurranse om avtale for trafikkutøvelse på prøvestrekningene først kunne skje i løpet av 2004. Før driftsstart på konkurranseutsatte strekninger må departementet, tilbydende operatører og de operatører som til slutt blir valgt, gjennomføre en rekke omfattende prosesser.

I forkant av kunngjøring av konkurranse for de enkelte strekningene må innholdet i konkurransegrunnlaget være avklart. I denne forbindelse har Samferdselsdepartementet igangsatt en rekke aktiviteter for å sikre at potensielle operatører vil kunne ha tilgang til materiell, verkstedfasiliteter, kompetent personell og andre grunnleggende produksjonsfaktorer. En slik tilgang må være mest mulig konkurransenøytral for alle potensielle operatører. Videre må departementet fastsette krav til operatører samt definere evalueringskriterier for valg av operatører. Etter kunngjøring vil operatører måtte prekvalifiseres før videre deltagelse i konkurransen. I denne sammenheng vil det legges

vekt på sikkerhetsmessige forhold. På bakgrunn av vilkår i konkurransegrunnlaget utarbeider pre-kvalifiserte operatører sine tilbud. Departementet vil deretter evaluere tilbud, forhandle med operatører og inngå avtaler. Før driftsstart må valgte operatører først og fremst etablere en driftsorganisasjon, få tillatelse til å drive jernbanevirksomhet på de aktuelle togstrekninger og få godkjent togmateriell.

Samferdselsdepartementet legger opp til at åpningen for flere aktører gjennomføres slik at hensynet til sikkerheten og til gode og forutsigbare transporttilbud for de reisende kan ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Departementet vil legge vekt på andre lands erfaringer fra tilsvarende prosesser. Erfaringer fra utlandet tilsier at perioden fra inngåelse av kontrakt til oppstart av drift på en strekning (som vil måtte skje ved ruteterminskifte i desember eller juni) bør være på om lag ett år. Dette skyldes ikke minst sikkerhetsmessige hensyn.

Samferdselsdepartementet har ikke tatt stilling til lengden på kontraktperioden ved konkurranseutsetting av de nevnte prøvestrekningene. Dette må gjøres som en del av arbeidet med å beslutte hvilke materiellvalg det skal åpnes for i konkurransegrunnlagene. Departementet vil på et senere tidspunkt komme tilbake til rekkefølge og tempo i konkurranseutsetting av strekninger som følger etter Vossabanen og Gjøvikbanen.

NSB AS – Konsernresultat 2002

Regnskap for 2002 og balanse pr. 31.12.2002 for konsernet NSB AS ble fastsatt i ordinær generalforsamling 05.06.2003. Driftsresultatet for 2002 for NSB-konsernet var på 108 mill. kr og ligger på samme nivå som i 2001. Konsernets årsresultat etter skatt for 2002 viste overskudd på 6 mill. kr, som er en forbedring på 39 mill. kr fra 2001. NSB-konsernets persontogvirksomhet har vært en av de største utfordringene for konsernet i 2002. Det totale antall reisende i 2002 ble redusert fra 53,5 mill. reiser til 49,8 mill. reiser. Nedgangen i antall reisende har ført til en inntektssvikt for persontogvirksomheten. Driftsresultatet for persontogtrafikk viser et underskudd på 231 mill. kr, inkl. Flytogets underskudd på 42 mill. kr. Størst svikt i antall reisende har funnet sted i lokaltrafikken i hovedstadsområdet. NSB gjennomfører omfattende tiltak for å forbedre resultatene. De viktigste elementene for å forbedre kvaliteten på togtilbudet er økt fokus på sikkerhet, punktlighet, regularitet og kundeinformasjon. Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet ved årets utgang 6 827 mill. kr, som tilsvarer en egenkapitalandel på 52,5 pst.

Tilsvarende tall for NSB-konsernet er 6 045 mill. kr (43,9 pst.) pr. 31.12.2002.

Flytoget AS – resultat 2002

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 / Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002 – 2003), vedtok Stortinget å overføre eierskapet til Flytoget AS fra NSB AS til staten ved Samferdselsdepartementet fra 01.01.2003. Dette medførte at selskaps regnskap for 2002 og balanse pr. 31.12.2002 ble fastsatt av Samferdselsdepartementet ved ordinær generalforsamling 19.06.2003. Driftsresultatet for Flytoget for 2002 viser et underskudd på 42 mill. kr, som er en forbedring på 13 mill. kr sammenlignet med året før. Selskapets årsresultat etter skatt viser et underskudd på 73 mill. kr mot et årsunderskudd på 88 mill. kr i 2001. Inkl. resultatet for 2002 utgjorde egenkapitalen i selskapet pr. 31.12.2002 429 mill. kr, som tilsvarer en egenkapitalandel på 29,8 pst. Egenkapitalens størrelse og sammensetning innebærer at selskapet har problemer med å få oppta lån i det private kredittmarkedet. Regjeringen vil komme tilbake til dette spørsmålet når saken er nærmere avklart.

Flytoget hadde i 2002 en markedsandel på 34,8 pst. av transport av reisende til og fra Oslo lufthavn. Dette er en bedring på 0,1 pst. fra 2001. Antall passasjerer med Flytoget utgjorde 3 957 000 i 2002 og er i samsvar med målsetningen ved etableringen av Gardermobanen hvor målsetningen var en transportandel mellom 30–40 pst.

Rail Net Europe (RNE)

Fra 15.03.2003 ble både det norske og det øvrige europeiske jernbanenettet åpnet for konkurranse innen godstransport. Rail Net Europe (RNE) har for å fremme godstrafikk på jernbane etablert et nettverk for salg av kapasitet på jernbanenettet i Europa. Dette nettverket fungerer som en One-StopShop (OSS RNE). Konkurransen er i første rekke avgrenset til det såkalte TERFN-nettet, som for Norges del er praktisk talt identisk med hele det nasjonale jernbanenettet.

Eierskap til stasjoner

Saken var sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003). NSB AS eier i dag de fleste av stasjonsbygningene som ble bygd før det organisatoriske skillet mellom NSB AS og Jernbaneverket ble foretatt i 1996, mens Jernbaneverket gjennom betaling leier de offentlige arealer ute og inne i stasjonsbygningene til selvkost.

NSB AS og Jernbaneverket har inngått en intensjonsavtale om at NSB AS skal selge stasjonene til Jernbaneverket. Som grunnlag for avtalen mellom NSB AS og Jernbaneverket er samtlige stasjonsområder gjennomgått, og de stasjonene som har størst økonomisk verdi, er verdsatt enkeltvis, mens øvrige stasjoner er verdsatt som en samlet portefølje. Nettoverdien av stasjonene er i intensjonsavtalen angitt til 1 925 mill. kr.

Samferdselsdepartementet er i dialog med Jernbaneverket og NSB AS om praktisk og økonomisk håndtering av denne saken. Departementet vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart.

Organisasjonsutvikling i Jernbaneverket

Siden høsten 2002 har det pågått et arbeid internt i Jernbaneverket for å vurdere egen organisasjon. Målsettingen har vært å utvikle en organisasjons- og samarbeidsmodell som øker Jernbaneverkets lokale tilstedeværelse og gjør etaten mer tilgjengelig for kunder, brukere og interessenter på flere viktige jernbaneknutepunkter enn i dag. Det legges opp til å kunne redusere kostnadene til administrative og faglige støttefunksjoner med 25 pst. i løpet av tre år.

Første fase av prosjektet ble slutført i mai 2003, og hovedtrekkene i ny intern organisasjonsmodell er besluttet. De viktigste endringene er at det nåværende hovedkontoret rendyrkes med vekt på overordnet strategi, oppfølging og utvikling av virksomheten, mens operative oppgaver og oppgaver knyttet til faglige og administrative støttefunksjoner overføres til linjeenhetene og/eller samles i ny enhet for Fellestjenester som skal betjene hele Jernbaneverket. Enheten vurderes lokalisert utenfor Oslo.

Antall regioner reduseres fra fire til tre, med regionkontorer plassert i Oslo, Bergen og Trond-

heim. Antall banesjefer opprettholdes som i dag, men det er foretatt en justering av grensene for de ulike banesjefområdene. Banesjefene gis en sterkere lokal tilknytning, ved at banesjef for strekningen Eidsvoll – Dombås – Åndalsnes plasseres på Hamar (tidligere Oslo) og banesjef på Rørosbanen plasseres på Røros (tidligere Trondheim). For ytterligere å styrke lokal tilknytning opprettes det stillinger som banesjefassistent for Sørlandsbanen i Stavanger og for Nordlandsbanen i Bodø.

For forretningsenhetene BaneEnergi, BanePartner og BaneProduksjon vil Jernbaneverket gjennomføre endringer for å oppnå bedre utnyttelse av ressurser på tvers i organisasjonen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet effektiviseres. Der det ikke går på bekostning av sikkerheten legges det opp til at produksjonsvirksomheten konkurranseutsettes. Samferdselsdepartementet arbeider i samråd med Jernbaneverket med sikte på å skille ut hele eller deler av produksjonsvirksomheten fra Jernbaneverket. Departementet vil komme tilbake til saken.

BaneService Prosjekt AS

Jernbaneverket har besluttet på generalforsamling 30.06.2003 å avvikle BaneService Prosjekt AS. BaneService Prosjekt AS ble opprettet i 2000 for å håndtere oppdrag som Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService hadde påtatt seg i Sverige og Danmark, jf. St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 220 og 246 (1999–2000). BaneService Prosjekt AS ble opprettet som et minimumsaksjeselskap uten egne ansatte eller eiendeler, og med en aksjekapital i henhold til minimumskravet i aksjeloven. Selskapet har gått med betydelige tap. Jernbaneverkets krav mot selskapet var pr. 31.12.2002 på om lag 36,4 mill. kr, og Jernbaneverket regner med å realisere et tap ved avvikling av selskapet.

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1360	Samferdselsberedskap	44 092	56 200	63 400	12,8
	Sum kategori 21.60	44 092	56 200	63 400	12,8

Med bevilgningene til beredskapsformål, har Samferdselsdepartementet bl.a. som mål å opprettholde tilstrekkelig øvede beredskapsorganer og redusere infrastrukturens sårbarhet. Departementet vil prioritere kurs, opplæring og øvelser for Transportberedskapsorganisasjonen, herunder beredskapspersonell ved havner og lufthavner. For øvrig vil departementet også framholde at risiko- og sårbarhetsanalyser samt tidsriktig beredskapsplanverk er viktige beredskapsmessige tiltak innen samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet vil i forbindelse med oppfølgingen av prosjektet «Beskyttelse av

samfunnet 4 – sårbarhetsreduserende tiltak innen transport», gjennomgå dagens transportberedskapsstruktur i lys av et endret trusselbilde. Departementet vil sikte mot en effektiv og rasjonell beredskapsstruktur som kan ivareta samfunnets transportbehov ved kriser, beredskap og krig.

Budsjettforslaget for 2004 er på 63,4 mill. kr, en økning på 12,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Økningen skyldes avtalt kompensasjon til Telenor ASA for utfasing av gjeldende ordning med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Samferdselsberedskap

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	3 202	3 000	3 100
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	15 966	3 700	3 800
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 725	1 400	1 500
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200	48 100	55 000
	Sum kap. 1360	44 092	56 200	63 400

Post 01 Driftsutgifter

Departementet foreslår en bevilgning på 3,1 mill. kr, som bl.a. skal gå til å dekke utgifter til kurs og øvelser for havne- og flyplassberedskapspersonell, oppfølgingen av prosjektet «Beskyttelse av samfunnet 4 – sårbarhetsreduserende tiltak innen transport», som ble avsluttet ved Forsvarets forskningsinstitutt i juni 2003, samt utgifter til risiko- og sårbarhetsanalyser i Statens vegvesen og oppdatering av beredskaps- og krisehåndteringsplaner i Avinor AS.

Post 30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.

Departementet foreslår at det bevilges 3,8 mill. kr. Vegdirektoratet har i 2003 ferdigstilt den siste av fire mobile ferjekaier for beredskapslagring i Nordland/Troms og i Møre og Romsdal. Vegdirektoratet har også fått levert to tofelts reservebruer. Det er i 2004 behov for 2,15 mill. kr for å få oppgradert alle ferjekaiene til full operativ status, samt til kom-

plettering av de to reservebruene. For 2004 foreslår departementet at det blir satt av 1,65 mill. kr til anskaffelse av gradert samband i Samferdselsdepartementet og i underliggende etater/virksomheter.

Post 70 Beredskapslagring

Departementet foreslår at det bevilges 1,5 mill. kr. Bevilgningen dekker utgifter til lagring av reserve- deler til busser, laste- og varebiler.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret

Departementet foreslår at det bevilges 55 mill. kr. Bevilgningen dekker utgifter til kompensasjon til Telenor ASA for ordningen med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret. Ordningen vil fra 2005 bli lagt om, jf. også St.meld. nr. 47 (2000–2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse. Utfasing av gjeldende ordning startet i 2003 og avsluttes i 2004.

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 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
1370	Posttjenester	372 000	305 000	316 000	3,6
1371	Posten Norge AS	1 660 000	600 000		-100,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	178 355	177 700	190 400	7,1
	Sum kategori 22.10	2 210 355	1 082 700	506 400	-53,2

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004	Pst. endr. 03/04
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	182 725	167 700	165 200	-1,5
5612	Renter av lån til Posten Norge AS	16 595			
5618	Innskuddskapital i Posten Norge AS	300 000	54 000		-100,0
	Sum kategori 22.10	499 320	221 700	165 200	-25,5

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. 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, herunder ved å stille krav til teletilbydere med sterk markedsstilling.

Det er budsjettert med 316 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, en

økning på 11 mill. kr eller 3,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Det er ikke foreslått utbytte fra Posten Norge AS i 2004.

For Post- og teletilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 190,4 mill. kr, en økning på 12,7 mill. kr eller 7,1 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes flyttekostnader i samband med at tilsynet skal flytte til Lillesand.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et hovedmål for Regjeringen å fremme effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene, samt å sikre husstander og bedrifter

tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser. Å legge til rette for utvikling av virksom 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 post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på post- og teleområdene

Når det gjelder konkurransesituasjonen på postområdet, er Posten Norge AS fortsatt den dominerende aktøren. I mindre markedssegmenter som f.eks. registrerte sendinger til/fra utlandet, er internasjonale postoperatører dominerende.

Når det gjelder konkurransesituasjonen i telemarkedet, har Telenor ASA fortsatt en sterk stilling på viktige områder innen både fast- og mobiltelefonimarkedet. NetCom GSM as har også en sterk markedsstilling innen mobiltelefonimarkedet.

Stortinget vedtok i juni 2003 ny lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven). Den nye loven avløste tidligere telelov. Ekomloven trådte i kraft 25.07.2003. Ikrafttreden av loven innebærer at reguleringen av området telekommunikasjon er endret. Post- og teletilsynet skal bl.a. gjennomføre markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder, identifisere ev. konkurransesvikt og vurdere virkemiddelbruk for å utvikle konkurranse i de ulike markedene som er identifisert.

Tilsvarende ny regulering implementeres i EU. Det vil derfor også bli nødvendig å involvere EFTAs overvåkningsorgan som må høre Kommissjonen og alle andre tilsynsorgan i EØS om forslag til nærmere definerte (viktige) vedtak om virkemiddelbruk i Norge. Post- og teletilsynet deltar aktivt i samarbeid med tilsvarende organ i hele EØS-området, inklusive de nye medlemsstatene i EU fra og med mai 2004.

I regelverket som gjaldt frem til 25.07.2003, medførte vedtak om sterk markedsstilling automatisk krav om bl.a. kostnadsorienterte priser. Endelige og påklagede vedtak etter det tidligere regelverket gjelder fortsatt og inntil nye vedtak i henhold til ny regulering er fattet.

Videre må forskrifter som var hjemlet i teleloven, gjennomgås og endres i tråd med den nye ekomloven.

Rapportering

Målinger viste at 86,5 pst. av den prioriterte posten (A-post) i 2002 forelå hos adressaten dagen etter innlevering. I første halvår 2003 er tilsvarende tall 87,5 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 tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen og at servicenivået fra 2001 i hovedsak ble videreført i 2002. Rapporten fra Post- og teletilsynet viser en positiv utvikling ved at:

- antall ekspedisjonssteder har økt fra om lag 1 300 i 2000 til 1 500 i 2002
- leveringskvaliteten for A-post er forbedret, fra 83,1 pst. i 2000 til 86,5 pst. i 2002
- om lag 60 000 husstander har ved utgangen av 2002 fått flyttet sine postkasser nærmere bolig

Omleggingen av ekspedisjonsnettet, som ble avsluttet i 2002, førte til flere ekspedisjonssteder med lengre åpningstider og dermed bedre tilgjengelighet for brukerne. I 2002 var det kun 1 010 husstander som ikke fikk utlevert prioriterte sendinger seks dager pr. uke. Post- og teletilsynet vil fortsatt følge nøye med på utviklingen i Postens servicenivå.

Staten kjøper posttjenester av Posten 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 ca. 2,5 pst. av Postens driftsinntekter i 2002.

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, holder et tilfredsstillende nivå i samsvar i kravene i konsesjonen. Formålet med statlig kjøp av posttjenester kan således se ut til å være oppnådd. Opplysningene gir videre en indikasjon på at konsesjonens krav til servicenivå etterkommes i områder det er bedriftsøkonomisk ulønnsomt å tilby tjenestene.

St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i den norske mobilmarknaden, og tilleggsmeldingen til denne, St.meld. nr. 18 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 192 (2002–2003), ble behandlet i Stortinget 29.04.2003. Meldingene inneholder bl.a. en nærmere oversikt over markeds- og konkurransesituasjonen i mobilmarkedet, samt virkemidler for å styrke konkurransen.

I Norge er det tildelt landsdekkende konsesjoner for etablering og drift av tre ulike systemer for offentlig mobilkommunikasjon; NMT-450, GSM-900/1800 og UMTS.

Telenor Mobil er konsesjonsinnehaver for mobilsystemet NMT-450. Konsesjonen utløper høsten 2004. Ved behandlingen av forannevnte meldinger, sluttet Stortinget seg til forslag om at de ledige frekvensene som NMT 450-systemet bygger på skal lyses ut på nytt. Ved en ny tildeling vil det bli lagt vekt på å utnytte 450 MHz-frekvensene på en måte som gir best mulig geografisk dekning.

Mobilsystemet GSM 900/1800 omtales gjerne som andregenerasjons mobilsystem. Telenor ASA og NetCom GSM as ble tildelt GSM-konsesjoner på begynnelsen av 90-tallet og begge har bygget ut landsdekkende mobilnett.

UMTS blir gjerne omtalt som tredjegerasjons mobilsystem (3G). Høsten 2000 ble det tildelt fire UMTS-konsesjoner. Telenor ASA og NetCom GSM as er eneste gjenværende konsesjonærer etter første tildelingsrunde, mens konsesjonene til Broadband Mobile ASA og Tele2 Norge AS er levert tilbake til staten. Ved behandlingen av forannevnte meldinger om mobilmarkedet, sluttet Stortinget seg til forslag om å lyse ut de to ledige konsesjonene så raskt som mulig. De ledige konsesjonene skulle fordeles ved auksjon og med minstekrav i konsesjonene at nye konsesjonærer skulle bygge ut eget 3G mobilnett med dekning til 30 pst. av befolkningen innen seks år fra tildelingen. Auksjonen ble offentliggjort 30.06.2003. Ved budfristens utløp 29.08.2003 kom det inn søknad fra Hi3G Access Norway AS med et bud på 62 mill. kr for konsesjonen. Samferdselsdepartementet vil formelt tildele konsesjonen ved innbetaling av auksjonssummen. Fra og med 2004 skal det i tillegg betales en årlig frekvensavgift som for de allerede etablerte konsesjonærer. I 2003 ble avgiften satt til 20 mill. kr pr. konsesjon.

Omlegging fra analog til digital frekvensbruk i kringkastingsbånd krever koordinering med eksisterende og framtidige brukere nasjonalt og i naboland. Post- og teletilsynet har planlagt tre frekvensblokker til digitalt bakkenett for kringkasting og har koordinert frekvensene med naboland. Nettet vil også kunne brukes til teletjenester. Samferdselsdepartementet og Kultur- og kirkedepartementet lyste i 2002 ut konsesjon for utbygging og drift av digitalt bakkenett. Ved søknadsfristens utløp 01.10.2002 var det én søker, Norsk Televisjon AS. Spørsmålet om tildeling ble forelagt Stortinget som egen sak i St.meld. nr. 44 (2002–2003), hvor Regjeringen anbefalte tildeling av konsesjon til Norsk Televisjon AS på visse vilkår.

Post- og teletilsynet gjennomførte i 2003 en planlegging av et femte FM-nett som vil gi en dekning på minimum 60 pst. I den forbindelse måtte også en del sendere i det fjerde nettet endres, men dette nettet har fortsatt mer enn 90 pst. dekning. Disse nettene er tildelt til henholdsvis P4 og Kanal 4.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet en forskrift om domenenaavn under norske landkodetoppdomener (domeneforskriften). Forskriften er hjemlet i lov om elektronisk kommunikasjon og trådte i kraft 01.10.2003. Forskriften gir rammene for tildeling av domenenaavn under det norske toppdomenet .no og gir plikter og rettigheter for registerenhetene. Forskriften regulerer også ny tvisteløsningsordning. Post- og teletilsynet er tilsynsmyndighet.

I 2003 har arbeidet med telesikkerhet og beredskap hatt tre hovedsatsningsområder, som en oppfølging av St.meld. nr. 47 (2000–2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse:

- Ut fra den økte betydningen av mobil kommunikasjon både for privat og offentlig sektor, er det gjennomført en sårbarhetsanalyse av de offentlige mobilnettene. Analysen vil danne grunnlag for prioritering av tiltak for å styrke tilgjengeligheten av mobile tjenester. Aktuelle tiltak vil være tjenesteprioritet, nasjonal roaming, beredskapsmaterieill m.m.
- I St.meld. nr. 47 (2000–2001) beskrives samøvelse mellom teleaktører som et aktuelt tiltak for økt telesikkerhet. Den første øvelsen ble gjennomført i juni 2003. Øvelsen var vellykket og ga nyttig erfaring for arbeid med telesikkerhet og innretning på fremtidige øvelser.
- Post- og teletilsynet har i 2003 startet arbeidet med å etablere en avtale med Telenor for å utnytte et utvalg av dagens sikrede anlegg som samlokaliseringssentra for flere tjenestetilbydere. Denne avtalen skal erstatte gjeldende avtale med Telenor om spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) knyttet til telesikkerhet, som opphører ved utgangen av 2004.

I april 2002 ble det åpnet for full konkurranse om tilbud av nummeropplysningstjenester. Post- og teletilsynet har evaluert ordningen, og til tross for visse oppstartsproblemer og manglende tilgang til kvalitetsdata, har konkurransen medført et mer variert tilbud. Prisene har imidlertid ikke blitt lavere. Det er ved utgangen av august 2003 i alt 534 000 abonnenter som har skiftet tilbyder og beholdt den nye tilbyderen. I juli 2003 var det i alt 43 564 abonnenter som skiftet tilbyder.

Mobil nummerportabilitet ble innført november 2001. Et stort antall abonnenter i Norge benytter seg i dag av denne muligheten, og antallet er stadig stigende. Post- og teletilsynet har etablert en egen faggruppe med det formål å komme med forslag til effektivisering av porteringer. Ved utgangen av august 2003 er det fire ulike tilbydere som tilbyr nummeropplysningstjenester. En femte tilbyder tilbyr også slike tjenester under eget navn, men tjenesten driftes av en av de fire førstnevnte tilbyderne. Det eksisterer i tillegg også en tilbyder som gir opplysninger på samisk.

På bakgrunn av EUs nye rettsakter om elektronisk kommunikasjon, har Post- og teletilsynet bl.a. utarbeidet ny forskrift om nummerressurser for elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester (nummerforskriften). Dagens regulering vil stort sett bli videreført.

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 lettgoods inntil 20 kg, samt grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene har Posten enerett på å tilby formidling av brevsendinger innenfor gitte begrensninger (eneretten ble sist endret med virkning fra 01.07.2003, jf. lov 20.06.2003 nr. 51 om endringer i postloven). I tillegg betaler staten ved Samferdselsdepartementet Posten for å utføre tjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

I henhold til postforskriften skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Posten har varslet at det kan bli aktuelt med portoendringer i 2004. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en orientering til Stortinget når saken er nærmere avklart.

Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) som ble vedtatt 04.07.2003 og trådte i kraft 25.07.2003, har som formål å sikre brukerne i hele

landet gode, rimelige og fremtidsrettede kommunikasjons tjenester, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser. Det skal legges til rette for bærekraftig konkurranse, og stimuleres til næringsutvikling og innovasjon. Det er tatt sikte på å legge til rette for et teknologinøytralt regelverk som tar høyde for konvergensutviklingen, dvs. sammensmeltningen av teknologier for telekommunikasjon, media og IT.

For å øke konkurransen i markedet for elektronisk kommunikasjon, vil departementet arbeide med prisreguleringsspørsmål og øvrige vilkår for lokal aksess, videresalg, tilgangsspørsmål, nummerportabilitet for fast og mobiltelefoni og fast forvalg, samt tilretteleggelse for utvikling av ny teknologi og alternativ infrastruktur, bl.a. UMTS. Det vil også bli arbeidet med nye problemstillinger knyttet til priser og vilkår for både nasjonal og internasjonal bruk av andre operatørers mobilnett (roaming).

I henhold til den nye ekomloven, skal Samferdselsdepartementet avgjøre alle klager over enkeltvedtak som Post- og teletilsynet har fattet med hjemmel i denne loven. Etter teleloven var det bare saker av prinsipiell betydning eller telepolitisk karakter som ble avgjort av departementet som klageinstans. Statens Teleforvaltningsråd som tidligere fungerte som klageinstans for Post- og teletilsynets avgjørelser etter teleloven, ble avvirket ved ikrafttreden av ny ekomlov.

I 2004 vil Post- og teletilsynet foreta en ytterligere styrking av arbeidskapasiteten innenfor feltet telesikkerhet og -beredskap. I samband med at tilsynet er besluttet flyttet til Lillesand, er det satt av 15,2 mill. kr til flyttekostnader.

Ut fra den sterke stilling Telenor ASA fortsatt har i det norske telemarkedet, er det behov for å videreføre ordningen med spesielle samfunnsplagte oppgaver (SSO) også i 2004. Ordningen er nedfelt i Telenors konsesjon, men i det den nye ekomloven som hovedregel ikke gir mulighet for å gi konsesjoner i samme grad som teleloven har gitt adgang til, vil ordningen bli videreført i form av avtale eller ved utpeking av tilbyder. I påvente av en slik ordning er Telenors konsesjon midlertidig forlenget i inntil ni mnd. fra lovens ikrafttredelse.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
70	Kjøp av posttjenester	372 000	305 000	316 000
	Sum kap. 1370	372 000	305 000	316 000

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det er budsjettert med 316 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester. Samferdselsdepartementet har vurdert å inngå en årlig avtale med Posten Norge AS om statlig kjøp av posttjenester, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2002–2003). Formålet med en slik avtale ville vært å

tydeliggjøre vilkårene for statlig kjøp av posttjenester. Etter en samlet vurdering har Samferdselsdepartementet kommet til at det er mest hensiktsmessig å opprettholde en ordning der departementet ensidig fastsetter bevilgningen til formålet.

Departementet legger til grunn om lag følgende fordeling av bevilgningen på ulike komponenter:

(i 1000 kr)

Betegnelse	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	80 000	83 000
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene (inkl. lørdagsomdeling)	145 000	137 000
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	26 000	25 000
Rekommandert/verdisendinger ved alle poststeder	25 000	23 000
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	11 000	11 000
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	18 000	37 000
Sum post 70	305 000	316 000

Som det fremgår av oversikten ovenfor går store deler av bevilgningen til å dekke 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 dekker bevilgningen merkostnader tilknyttet opprettholdelse av dagens landposttjeneste og det leveringspliktige tjenestesortiment ved alle poststeder samt ekstrakostnader tilknyttet distribusjon av posttje-

nester på Svalbard. Staten betaler også Posten for å tilby gratis fremsending av blindeskriftsendinger.

Den statlige bevilgningen til kjøp av posttjenester skal, sammen med et ev. enerettsoverskudd fra Postens enerettsprodukter, dekke merkostnadene ved å opprettholde et samfunnspålagt servicenivå. I likhet med for 2003, viser Postens revisorbekreftede beregninger at selskapet heller ikke i 2004 vil oppnå enerettsoverskudd.

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003 ¹	Forslag 2004
80	Utbytte	300 000	54 000	
	Sum kap. 5618	300 000	54 000	

¹ Årsresultatet for Posten Norge AS i 2002 innebærer at det ikke vil bli utbetalt utbytte i 2003. Saken vil bli lagt fram for Stortinget i samband med ny saldering 2003.

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. Dette under forutsetning av at aksjelovens kriterier for utbetaling

av utbytte for øvrig er oppfylt. Informasjon fra Posten tyder på at det ikke vil være grunnlag for utbetaling av utbytte i 2004 (for driftsåret 2003). Det er således ikke budsjettert med utbytte. Endelig utbytte vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Driftsutgifter	156 393	152 600	149 700
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>			15 200
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 962	25 100	25 500
90	Innskudd egenkapital i Nemko Comlab AS	4 000		
	Sum kap. 1380	178 355	177 700	190 400

Post 01 Driftsutgifter

I denne posten inngår Post- og teletilsynets kostnader knyttet til lønn og øvrige driftsutgifter, samt midler til tilsynets internasjonale engasjementer, konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. Utover dette er det avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter.

Lønn og lønnsrelaterte kostnader utgjør omlag 80 mill. kr av de samlede driftsutgiftene. Personalressursene pr. juli 2003 tilsvare 166 årsverk inkludert deltidsansatte. Resultatene av effektiviseringsprogrammet i tilsynet er positive og bemanningen

er redusert med omlag 13 pst. over to år, jf. nærmere omtale under Andre saker.

ITU (Den internasjonale teleunion) er av stor betydning for internasjonal teleutvikling 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. Tilsynet støtter bistandssektoren ved å bidra med 1,2 mill. kr til å finansiere kostnadene for en likestillingseksperter i BDT (bistandsenheten i ITU).

Henførbare kostnader i forbindelse med administrasjon av 5-sifrede nummer vil utgjøre omlag 1,5 mill. kr i 2004. Inntekter utover 1,5 mill. kr vil

ved årets slutt bli overført til kap. 5583 Særskilte avgifter mv. i telesektoren.

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. Det foreslås avsatt 15,2 mill. kr til flyttekostnader i 2004. Samferdselsdepartementet legger opp til at Post- og teletilsynet skal stå relativt fritt til å iverksette de tiltak som anses nødvendig for at tilsynsvirksomheten skal fungere tilfredsstillende i flytteperioden. Da det er usikkerhet knyttet til når de ulike kostnadene kommer til utbetaling, foreslås bevilgningen gjort overførbart. Det vises for øvrig til en samlet omtale av flyttingen av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet i pkt. 3.3 i del I i proposisjonen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 25,5 mill. kr, som skal gå til bl.a. innkjøp av instrumenter, målebiler mv. I tillegg er det planlagt å anskaffe et dataverktøy for kartstøtte i forbindelse med oppgavene innen tele-sikkerhet og -beredskap.

Budsjettet omfatter 10 mill. kr til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen som tilsynet overtok fra Telenor 01.06.1999. Beløpet skal etter forutsetningene ikke dekkes inn av tilsvarende inntekter, jf. St.prp. nr. 45 (1998–99) /Innst. S. nr. 180 (1998–99).

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2003 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2004, jf. merknad til post 51 under kap. 4380. Reguleringsfondets størrelse pr. 01.01.2003 var på 22,2 mill. kr. Overføring til reguleringsfondet utgjorde 6,1 mill. kr i 2002.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2002	Saldert budsjett 2003	Forslag 2004
01	Diverse avgifter og gebyrer	164 241	167 700	165 200
02	Inntekt iflg. fullmakt	3 020		
03	Diverse inntekter	3 020		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 880		
18	Refusjon av sykepenger	1 423		
51	Fra reguleringsfondet	5 141		
90	Overføring av eiendeler til Nemko Comlab AS	4 000		
	Sum kap. 4380	182 725	167 700	165 200

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Det er budsjettert med 165,2 mill. kr i inntekter. Post- og teletilsynets utgifter er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Unntakene er utgiftene til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, og kostnadene relatert til

flyttingen til Lillesand som utgjør 15,2 mill. kr, der det ikke er budsjettert med tilsvarende inntekter.

De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- autorisasjonsgebyrer

- kabel-TV-gebyrer
- nummergebyrer

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med ev. beløp 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 om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Andre saker**Effektivisering av Post- og teletilsynet**

Effektiviseringsprogrammet for Post- og teletilsynet som i perioden fra 2001 til og med 2004 tok sikte på å redusere bemanningen med 20 pst., er lagt om som følge av beslutningen om å flytte tilsynet til Lillesand. Resultatene så langt er imidlertid positive og tilsynet har i løpet av en toårsperiode redusert bemanningen med ca.13 pst. Selve programmet er nå avsluttet, men effektiviseringsarbeidet vil fortsette. Det vil i det vesentlige være rettet mot å beholde kompetanse, samt rekruttering og opplæring av nye medarbeidere.

Tilsynet har fra 01.09.2003 lagt ned monitoreringsvirksomheten ved Ski målestasjon. Beslutningen er tatt på bakgrunn av at behovet for denne type virksomhet nå er svært lite.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Høsten 2002 ble det innført landsomfattende rabattsystemer for ungdom og studenter i den lokale kollektivtransporten, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002). Se også omtale i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr. 60 (2001–2002). Kompensasjonen for ordningene er lagt inn i inntektssystemet til fylkeskommunene.

For omtale av innføring av 6 pst. merverdiavgift på persontransport fra 01.03.2004, vises det til del I foran i proposisjonen, pkt. 3.2 Om satsing på kollektivtransport i 2004. Til samme sted henvises det for nærmere omtale av forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder.

For omtale av belønningsordningen overfor den lokale kollektivtransporten, vises det til omtalen av programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune har blitt enig om at fylkeskommunen skal overta ansvaret for den lokale kollektivtransporten på Bratsbergbanen fra 01.08.2004. I henhold til avtalen vil Telemark fylkeskommune få en kompensasjon på 5 mill. kr i 2004, mens helårsvirkningen er på 11 mill. kr. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.50 Jernbaneforhold.

Ungdomskort

Det er lagt til grunn at kompensasjonsordningen slik den har vært i 2003 videreføres til 2004. Det

vises til nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Skole- og studentrabatt

Alle landets fylkeskommuner skal ha et tilbud om skole- og studentrabatt. Rabatten skal gjelde på månedskort, ev. andre periodekort, og skal være på minst 40 pst. av det voksne betaler for et tilsvarende kort. Ordningen omfatter den lokale kollektivtransporten som fylkeskommunen yter tilskudd til, samt NSBs togtilbud. Fylkeskommunene/Oslo kommune ble for 2003 kompensert av staten med 88 mill. kr basert på beregninger utført av ECON Senter for økonomisk analyse. Etter at beregningene ble gjennomført har spørsmål om kompensasjonen blitt drøftet under konsultasjonsordningen mellom staten og kommunesektoren. På bakgrunn av disse drøftingene har ECON foretatt nye beregninger, som bl.a. gir en annen fordeling fylkeskommunene i mellom enn det som ligger til grunn for fordelingen i 2003. Fordelingen i budsjettforslaget for 2004 baserer seg på de nye beregningene. Kompensasjonen samlet videreføres for 2004 som i 2003.

Utvikling og resultater

Nedenfor gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2002 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2002 innen samferdselsformål

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	110 365	46 204	156 569
Akershus	391 838	82 434	474 272
Oslo	748 074		748 074
Hedmark	109 987	101 972	211 959
Oppland	117 341	139 097	256 438
Buskerud	155 439	63 503	218 942
Vestfold	86 552	49 840	136 392
Telemark	98 690	70 698	169 388
Aust-Agder	67 051	49 857	116 908
Vest-Agder	145 741	59 067	204 808
Rogaland	340 053	121 077	461 130
Hordaland	418 413	144 349	562 762
Sogn og Fjordane	124 441	81 333	205 774
Møre og Romsdal	244 524	126 853	371 377
Sør-Trøndelag	171 780	99 059	270 839
Nord-Trøndelag	63 685	90 621	154 306
Nordland	434 754	177 147	611 901
Troms	185 141	117 040	302 181
Finnmark	152 295	29 822	182 117
Sum	4 166 164	1 649 973	5 816 137

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 trafiksikkerhetstiltak.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2002 om lag 114 000 brukere av

den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.03	1.1.87	1.1.03	1.1.87	1.1.03	1.1.87	1.1.03
Østfold	996	994	29	28	62	74	15	44
Akershus	1 063	1 113	27	25	82	89	45	63
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 534	39	39	49	60	13	49
Oppland	1 988	2 056	37	37	61	78	15	52
Buskerud	1 165	1 169	30	29	97	97	20	75
Vestfold	666	679	27	26	100	100	20	72
Telemark	1 116	1 101	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	992	34	34	67	82	7	74
Vest-Agder	1 266	1 288	33	33	47	63	4	62
Rogaland	1 732	1 816	31	31	89	97	35	63
Hordaland	1 746	1 761	28	27	100	100	16	57
Sogn og Fjordane	1 323	1 419	28	27	97	100	32	68
Møre og Romsdal	1 825	1 769	28	28	49	72	9	38
Sør-Trøndelag	1 793	1 752	34	34	36	59	6	45
Nord-Trøndelag	1 816	1 771	33	33	25	44	9	46
Nordland	2 588	2 573	29	29	37	68	1	37
Troms	1 767	1 767	33	33	50	73	1	32
Finnmark	680	622	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 176	30	30	65	77	16	53

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2004 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 01.01.2003 økte andelen av fylkesvegnettet med

fast dekke fra 65 pst. til 77 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 53 pst.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2004 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	kr	21 066 200 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380 og 5619	kr	1 509 000 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2004, kapitlene 1300–1380, 4300–4380 og 5619

I Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01 Driftsutgifter	94 300 000		
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000 000		
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300 000	123 600 000	
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500 000		
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	112 600 000		
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	6 200 000		
	71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 800 000	145 100 000	
	Sum Administrasjon m.m.		268 700 000	
Luftfartsformål				
1310	Flytransport			
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	420 500 000	420 500 000	
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000 000		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	13 000 000	277 000 000	
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01 Driftsutgifter	121 000 000		
	22 Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	43 200 000	164 200 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)			
	01 Driftsutgifter	23 300 000	23 300 000	
	Sum Luftfartsformål		885 000 000	
Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 839 700 000		
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	4 724 000 000		
	31 Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	204 000 000		
	33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	54 000 000		
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 200 000		
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 155 000 000	12 006 900 000	
1321	Mesta AS			
	71 Tilskudd til restrukturering	441 500 000	441 500 000	
1322	Svinesundsforbindelsen AS			
	91 Lån, <i>kan overføres</i>	260 000 000		
	92 Opptreksrenter, <i>overslagsbevilgning</i>	30 000 000	290 000 000	
	Sum Vegformål		12 738 400 000	
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	110 400 000		
	70 Tilskudd til Hurtigruten	200 800 000		
	73 Tilskudd til lengre reiser	46 500 000	357 700 000	
	Sum Særskilte transporttiltak		357 700 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	23 Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 860 300 000		
	25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	72 300 000		
	30 Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 872 000 000	4 804 600 000	
1351	Persontransport med tog			
	70 Kjøp av persontransport med tog	1 416 000 000	1 416 000 000	
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)			
	01 Driftsutgifter	26 000 000	26 000 000	
	Sum Jernbaneformål		6 246 600 000	
Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap			
	01 Driftsutgifter	3 100 000		
	30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 800 000		
	70 Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 500 000		
	71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000 000	63 400 000	
	Sum Samferdselsberedskap		63 400 000	
Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester			
	70 Kjøp av posttjenester	316 000 000	316 000 000	
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	01 Driftsutgifter	149 700 000		
	22 Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	15 200 000		
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 500 000	190 400 000	
	Sum Post og telekommunikasjoner		506 400 000	
Sum departementets utgifter			21 066 200 000	

Inntekter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	2 000 000	
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01 Gebyrinntekter	87 600 000	87 600 000	
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01 Salgsinntekter m.m.	17 600 000		
	02 Diverse gebyrer	294 300 000	311 900 000	
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01 Kjørevegsavgift	41 400 000		
	02 Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300 000		
	06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	167 800 000		
	07 Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300 000	465 800 000	
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01 Diverse avgifter og gebyrer	165 200 000	165 200 000	
	Sum Samferdselsdepartementet		1 032 500 000	
Renter og utbytte mv.				
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80 Renter	476 500 000	476 500 000	
	Sum Renter og utbytte mv.		476 500 000	
Sum departementets inntekter			1 509 000 000	

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter*Andre fullmakter***II****Salg og bortfeste av fast eiendom**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Vegformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger***III****Merinntektsfullmakter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under

mot tilsvarende merinntekter under

kap. 1320 postene 23 og 30

kap. 4320 postene 01 og 02
*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger***IV****Garantifullmakt**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner.

ringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI**Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter****V****Fullmakt til forskuttering**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutte-

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, 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.

Jernbaneformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger***VII****Merinntektsfullmakter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 02 og 06
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 07
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger***VIII****Bestillingsfullmakter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

IX**Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for

investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

*Andre fullmakter***X****Opprettelse av aksjeselskap**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

Post og telekommunikasjoner*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger***XI****Bestillingsfullmakter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

*Andre fullmakter***XII****Overføringer til og fra reguleringsfondet**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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. september 2003 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, Mesta AS og Flytoget AS. For øvrig kan det nevnes at staten ved Statens vegvesen er eeneier i selskapet Svinnesundsforbindelsen AS. Selskapet har pr. september 2003 ikke tilsatt daglig leder.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	1 800 000 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.

Posten Norge AS – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	2 070 000 kr + styrelederhonorar i Ergo Group 150 000 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, pensjonsalder 65 år med rett til å fratre ved fylte 60 år.

Avinor AS – adm.dir. Randi Flesland

Årslønn	1 200 000 kr inkl. styrehonorar i datterselskap.
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år.

Mesta AS – adm.dir. Kyrre Olaf Johansen

Årslønn	1 800 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 12 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Ingen spesielle vilkår.
Pensjon	Selskapets kollektive pensjonsordning. 60 pst. av lønn ved oppnådd pensjonsalder.

Flytoget AS – adm.dir. Thomas Havnegjerde

Årslønn	989 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 6 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Fri bil. Bonusordning basert på selskapets resultat og registrert kundetilfredshet, maksimalt tilsvarende 3 måneders lønn.
Pensjon	Ordinær pensjonsordning + privat tilleggspensjon. 60 pst. av lønn ved oppnådd pensjonsalder.
