



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2000–2001)

FOR BUDSJETTERMINEN 2001

Utgiftskapitler: 1300–1380, 2450

Inntektskapitler: 4300–4380, 5450, 5611–5612, 5618–5619 og 5623

Innhold

Del I

Innledning og oversikt	7	Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300).....	31
1 Overordnede utfordringer og hovedmål	9	Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300).....	33
2 Oversikt over budsjettforslaget 2001	11	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	33
3 Viktige oppfølgingsområder	14	<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	<i>37</i>
3.1 Innledning	14	Kap. 1310 Flytransport.....	41
3.2 Utbygging av infrastruktur	15	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	43
3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur	16	Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	44
3.4 Styring av store investeringsprosjekter	16	Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	45
3.5 Utøvelse av eierskap i selskaper	17	Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart	45
3.6 Kjøp av samferdselstjenester	17	Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	46
3.7 Regulering og tilsyn	18	Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	54
3.8 Kollektivtransport.....	18	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS.....	59
3.9 Trafikksikkerhet på veg.....	18	Kap. 5623 Aksjer i SAS Norge ASA.....	60
4 Særskilte omtaler	19	<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	<i>61</i>
4.1 Organisasjons- og strukturendringer.....	19	Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	68
4.2 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede	20	Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	76
4.3 Forskning og utvikling.....	21	Nærmere om investeringsprogrammet	81
4.4 Samferdsel og miljø.....	22	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	<i>114</i>
5 Diverse tabeller	24	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	115
		<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	<i>117</i>
		Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	122
		Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	130
		Kap. 1351 Overføringer til NSB BA.....	132
		Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	132
		Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA	133
		<i>Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap</i>	<i>137</i>
		Kap. 1360 Samferdselsberedskap	138

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag.....	29	Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	139
Programområde 21 Innenlands transport.....	30	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	<i>139</i>
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	<i>30</i>	Kap. 1370 Kjøp av posttjenester	141
		Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA	141
		Kap. 5612 Renter av lån til Posten	

Norge BA	142	<i>Programkategori 13.70</i>	
Kap. 5618 Innskuddskapital		<i>Overføringer gjennom inntektssystemet til</i>	
i Posten Norge BA	142	<i>kommuner og fylkeskommuner</i>	147
Kap. 1380 Post- og teletilsynet			
(jf. kap. 4380).....	143		
Kap. 4380 Post-og teletilsynet		Vedlegg	
(jf. kap. 1380).....	144	Omtale av ledernes ansettelsesvilkår	

Figuroversikt

Figur 6.1	Utvikling i statlige bevilgninger (faste priser) og trafikkarbeid på riksvegnettet (indeks 1991=100).....	62	Figur 6.3	Utvikling i persontrafikk på jernbanenettet 1990–1999.....	118
Figur 6.2	Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1990=100).....	62	Figur 6.4	Utvikling i godstrafikk på jernbanenettet 1990–1999.....	118

Tabelloversikt

Tabell 3.1	Bevilgninger til investeringer i infrastruktur	15	Tabell 5.4	Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2000	26
Tabell 3.2	Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester	17	Tabell 5.5	Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2000	26
Tabell 5.1	Garantiordninger og -fullmakter	24	Tabell 5.6	Utgifter fordelt etter art/postgrupper.....	27
Tabell 5.2	Bestillings- og tilsagnsfullmakter	25			
Tabell 5.3	Bruk av stikkordet «kan overføres» på andre poster enn 30–49	25			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2000–2001)

FOR BUDSJETTERMINEN 2001

Utgiftskapitler: 1300–1380, 2450

Inntektskapitler: 4300–4380, 5450, 5611–5612, 5618–5619 og 5623

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 15. september 2000,
godkjent i statsråd samme dag.*

Del I
Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

Et godt transporttilbud innen veg, jernbane, luftfart og sjøtransport er viktig for næringsliv og bosetting over hele landet. Utbygging og vedlikehold av transporttilbudet er derfor både et viktig distriktpolitisk virkemiddel og av grunnleggende betydning for trafikkavviklingen i sentrale strøk. Regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til å nå overordnede mål om velferd for alle. For å stimulere næringsutvikling og bosetting over hele landet, er det også av avgjørende betydning at det foreligger et landsdekkende tilbud av grunnleggende post- og teletjenester. Regjeringen vil legge til rette for dette.

I transportsektoren er det fortsatt store udekede behov både for utbygging av ny infrastruktur og for utbedring og vedlikehold av den eksisterende. Transportutviklingen og økte krav til miljø og trafikk sikkerhet stiller samtidig store krav til utformingen av samferdselspolitikken. Regjeringen vektlegger en samordning mellom de forskjellige transportformene med sikte på mer miljøvennlige, fleksible og rasjonelle transportløsninger. Disse problemstillingene omtales nærmere i Nasjonal transportplan 2002–2011. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet legger i Nasjonal transportplan fram en anbefalt strategi for innretting av transportpolitikken, hvor det legges særlig vekt på trafikk sikkerhet og framkommelighet. I tillegg er det lagt vekt på å ivareta fastsatte miljøkrav gjennom en kostnadseffektiv virkemiddelbruk.

For landet sett under ett er en fortsatt sterk satsing på utbedring av vegnettet av særlig betydning. Transport- og miljøutfordringene i byområdene er imidlertid ofte annerledes enn i distriktene. I byområdene må utbedring av hovedvegnettet kombineres med styrking av kollektivtilbudet og trafikkregulerende tiltak. Utbygging og forbedring av jernbanenettet på de mest trafikkerte strekningene er en viktig del av kollektivtilbudet. Det kollektive rutetilbudet lokalt er for øvrig i stor grad et fylkeskommunalt ansvar, som styres av fylkeskommunenes prioriteringer. Reisetid, komfort og avgangshyppighet må bedres for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. Sykkelens rolle som transportmiddel skal styrkes gjennom en videre utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelnett. Det er behov for et bredt samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter. Utbedring av det sekundære riksvegnettet er viktig for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene. Mange vegstrekninger trenger rassikring,

og det er fortsatt en del veger som mangler fast dekke. Et godt ferjetilbud er også viktig, særlig i områder som mangler alternative transportveger. På transportstrekninger der fly er eneste reelle alternativ, bør det gis et akseptabelt flyrutetilbud. Flyplasstrukturen og flytilbudet må imidlertid over tid tilpasses endringer i transportstrukturen, bl.a. som følge av nye vegløsninger. Regjeringen ønsker at funksjonshemmede i størst mulig grad skal kunne bruke ordinære transport-, post- og teletjenester. Tilrettelegging for funksjonshemmede bør i hovedsak være integrert i den generelle aktivitet i samferdselssektoren.

Økonomisk vekst, økt mobilitet i befolkningen, internasjonalisering og økt konkurranse fører til transportvekst som vil øke behovet for vedlikehold og utbygging av infrastrukturen. Den demografiske utviklingen tilsier samtidig at finansiering av helse- og omsorgstjenester framover vil kreve større andeler av de offentlige budsjetter. Det vil derfor bli en stadig større utfordring å finne rom for en ønsket styrking av samferdselssektoren innenfor de årlige statsbudsjetter, som må tilpasses en forsvarlig realøkonomisk ramme. Større vekt må således rettes mot effektiv utnyttelse av bevilgningene, herunder økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Rekkefølgen på investeringer bør i størst mulig grad styres av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Alternativ finansiering vil bli vurdert for utbyggingsprosjekter der forsert framdrift er av særlig stor betydning for trafikkavvikling, miljø og trafikk sikkerhet. Norge skal være et foregangsland når det gjelder trafikk sikkerhet. Utnyttelse av ny IKT ventes å få stor betydning for utnyttelsen av infrastrukturen, transportmønsteret og omfanget. Regjeringen har som mål at Norge skal være ledende når det gjelder å ta i bruk ny teknologi. Det er ønskelig at bedrifter og befolkning i alle deler av landet får tilgang til bredbånd og de nye kommunikasjonskanalene. Regjeringen ser det som en særlig utfordring å sikre tilgang til disse tjenestene i de deler av landet der utbygging av slike tjenester ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom. Økt innsats innenfor forskning og kunnskap-soppbygging både på telekommunikasjons- og transportområdet vil være av stor betydning.

Fornyelse og modernisering av offentlig sektor er et særlig viktig satsingsområde for Regjeringen. I samferdselssektoren er det i løpet av den siste femårsperioden foretatt store organisatoriske endringer. Omfattende teknologiske endringer har resultert i en internasjonalisering av store deler av samferdselssektoren. Internasjonale regelverk og avtaler har fått økt betydning. Dette

har gjort det nødvendig å foreta store endringer, både når det gjelder organisering av markedene, samt styring og organisering av statlige samferdselsvirksomheter. Målene for samferdselspolitikken kan ikke lenger nås utelukkende ved styring av produksjonen i statlige monopoler organisert som en del av statsforvaltningen og statsbudsjettet. Mange av samferdselsvirksomhetene har fått endret organisering og er i økende grad utsatt for konkurranse. Det er blitt mer omfattende regulering og tilsyn av markeder og sikkerhet på de enkelte transportområder, samtidig som staten har blitt eier av en rekke selvstendige selskaper og er en stor kjøper av samferdselstjenester. Regjeringen vil fortløpende vurdere behovet for nye organisatoriske grep i samferdselssektoren. Prosesser som pågår er bl.a. delprivatisering av Telenor AS og en vurdering av framtidig organisering for produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Den norske stat er en betydelig eier, ikke minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapets eiendom krever at staten også er en god eier. Regjeringen vil løpende vurdere organiseringen av det statlige eierskapet som sikrer fellesskapet best resultater og ryddige ansvarsforhold.

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

Investering og drift

- De ulike transportformene skal vurderes i sammenheng slik det er gjort i Nasjonal transportplan for 2002–2011.
- Investeringer, drift og vedlikehold skal vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og som reduserer avstandsulempene i distriktene.
- I et langsiktig perspektiv skal det legges til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde.

- Departementet skal fremme samarbeid mellom offentlig og privat sektor.
- Priser og avgifter skal utformes slik at de dekker kostnadene samfunnet påføres, herunder eksterne effekter knyttet til miljø og 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, eventuelt ved samfinansiering av pålagte landsdekkende tjenester blant aktørene i markedet.

Regulering

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

Organisasjon og styring

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

Informasjon

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

2 Oversikt over budsjettforslaget 2001**Utgifter fordelt på kapitler:**

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	132 800	132 000	113 200	-14,2
1301	Forskning og utvikling mv.	89 563	103 800	92 000	-11,4
	Sum kategori 21.10	222 362	235 800	205 200	-13,0
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	273 944	355 300	387 800	9,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	263 299	118 400	104 000	-12,2
1312	Oslo Lufthavn AS	655 000			
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		108 800	108 800	0,0
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	3 498	8 500	16 000	88,2
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	2 888 552	585 000	566 000	-3,2
	Sum kategori 21.20	4 084 293	1 176 000	1 182 600	0,6
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 529 241	10 093 400	9 957 400	-1,3
	Sum kategori 21.30	9 529 241	10 093 400	9 957 400	-1,3
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	690 964	725 200	272 600	-62,4
	Sum kategori 21.40	690 964	725 200	272 600	-62,4
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 072 098	3 916 100	3 904 700	-0,3
1351	Overføringer til NSB BA	980 000	987 000	987 000	0,0
1352	NSB Gardermobanen AS	494 981			
1354	Statens jernbanetilsyn	7 477	10 100	12 000	18,8
	Sum kategori 21.50	5 554 557	4 913 200	4 903 700	-0,2
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	30 993	53 320	15 959	-70,1
	Sum kategori 21.60	30 993	53 320	15 959	-70,1
	Sum programområde 21	20 112 410	17 196 920	16 537 459	-3,8

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Kjøp av posttjenester	570 000	730 000	540 000	-26,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	156 646	162 400	161 300	-0,7
	Sum kategori 22.10	726 646	892 400	701 300	-21,4
	Sum programområde 22	726 646	892 400	701 300	-21,4
	Sum utgifter	20 839 056	18 089 320	17 238 759	-4,7

Inntekter fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 780	1 800	1 800	0,0
	Sum kategori 21.10	1 780	1 800	1 800	0,0
	Luftfartsformål				
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		33 900	34 900	2,9
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	315 921	350 400	340 000	-3,0
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	463 915	500 000	500 000	0,0
5623	Aksjer i SAS Norge ASA	86 950	50 000	50 000	0,0
	Sum kategori 21.20	866 785	934 300	924 900	-1,0
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	254 098	235 200	263 400	12,0
	Sum kategori 21.30	254 098	235 200	263 400	12,0
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	529 150	387 300	483 700	24,9
5611	Renter av lån til NSB BA	137 158	124 000	124 000	0,0
	Sum kategori 21.50	666 308	511 300	607 700	18,9
	Sum programområde 21	1 788 972	1 682 600	1 797 800	6,8

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	153 886	152 400	151 300	-0,7
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	32 525	26 000	26 000	0,0
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA	86 000	86 000	131 000	52,3
5622	Aksjer i Postbanken AS	60 000	300 000		-100,0
	Sum kategori 22.10	332 411	564 400	308 300	-45,4
	Sum programområde 22	332 411	564 400	308 300	-45,4
	Sum inntekter	2 121 382	2 247 000	2 106 100	-6,3

Regjeringen foreslår et samferdselsbudsjett for 2001 på 17,2 mrd. kr. Dette er om lag 850 mill. kr eller 4,7 pst. lavere enn saldert budsjett 2000. 715 mill. kr av nedgangen fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001 skyldes at tidligere øremerkede ordninger på samferdselsbudsjettet er innlemmet i det generelle rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000). Fra om med 2000 ble det også foretatt en teknisk omlegging av ordningen for refusjon av sykelønn, som isolert sett reduserer Samferdselsdepartementets budsjett med om lag 120 mill. kr. Fordi Stortinget i første omgang ga Finansdepartementet i fullmakt å fordele virkningen av forannevnte, er denne rent tekniske omleggingen ikke tatt hensyn til i tallene for saldert budsjett 2000, mens justeringen er innbakt i tallene for forslag 2001. I realiteten er samferdselsbudsjettet om lag nominelt uendret fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001. Nedgangen i budsjettforslag 2001 fra regnskap 1999 og regnskap 1998 er henholdsvis om lag 3,6 mrd. kr og 8,4 mrd. kr.

Den store nedgangen i bevilgningene til samferdselsformål sammenlignet med slutten av 90-tallet må bl.a. sees i sammenheng med at fullføring av utbyggingsprosjektene knyttet til den nye flyplassen på Gardermoen innebar en aktivitets-topp. I 1999 ble det bl.a. bevilget de siste lån til Oslo lufthavn AS og NSB Gardermobanen AS, samlet om lag 1,2 mrd. kr, samt 2,3 mrd. kr til Luftfartsverket som vederlag for overdragelsen av Fornebu til Statsbygg. Samtidig innebærer gitte bevilgninger til samferdselsformål i 2000 og planlagte bevilgninger for 2001 et relativt lavt aktivitetsnivå i sektoren vurdert opp mot de store underliggende behov. Dette er særlig tilfelle for

bevilgninger til infrastrukturtiltak innen veg og jernbane. For Regjeringen er det imidlertid nødvendig å vurdere aktivitetsnivået i samferdselssektoren i sammenheng med det samlede aktivitetsnivået i norsk økonomi som fortsatt er høyt.

Innen administrasjon m.m. foreslås departementets driftsbudsjett redusert med 14,2 pst. målt mot saldert budsjett 2000. Nedgangen har bakgrunn i at det i 2000 er bevilget 25 mill. kr til konsulentbistand i forbindelse med delprivatisering og børsnotering av Telenor AS. Departementets forskningskapittel foreslås totalt sett også redusert. Dette må sees i sammenheng med Regjeringens ønske om å konsentrere forskningsinnsatsen til prioriterte områder. Innsatsen innen telekommunikasjonsforskning foreslås styrket.

Samlet budsjettforslag for luftfartsformål innebærer en moderat økning målt mot saldert budsjett 2000. Kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter foreslås økt med drøyt 32 mill. kr eller 9,1 pst. Økningen skyldes helårsvirkningen av nye anbud på kortbanenettet fra 1.4.2000. Tilskudd til regionale flyplasser går betydelig ned fordi staten i 1999 og 2000 har gjort opp sin gjeld til de tidligere eierne av de regionale flyplassene som staten overtok i 1997 og 1998. Luftfartstilsynets budsjett foreslås videreført nominelt uendret fra 2000 til 2001, mens budsjettet til Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) foreslås økt betydelig. Det siste har sammenheng med at det legges opp til at HSL heretter også skal ha ansvar for å granske hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Luftfartsverkets investeringsbudsjett er foreslått økt med 11 mill. kr fra saldert budsjett 2000 til 700 mill. kr. Fordi kravet til driftsresultat i Luftfartsverket er økt med 30 mill. kr, innebærer forslaget

til budsjett for Luftfartsverket totalt en svak nedgang i forhold til saldert budsjett 2000.

Det er foreslått et vegbudsjett på om lag 9,6 mrd. kr, som er en nedgang på 136 mill. kr eller 1,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2000. Det har imidlertid skjedd flere tekniske budsjettendringer fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001 som det må tas hensyn til for å få sammenlignbare tall. Tidligere post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, som i saldert budsjett 2000 var på 250,9 mill. kr, er fra og med 2001 innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000). Teknisk omlegging av ordningen med refusjon av sykelønn innebærer samtidig at vegbudsjettet går ned med 86 mill. kr i fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001, jf. nærmere forklaring innledningsvis i pkt. 2. Korrigert for forannevnte øker vegbudsjettet med om lag 200 mill. kr fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001. Innenfor et fortsatt stramt vegbudsjett har Samferdselsdepartementet lagt vekt på å styrke innsatsen rettet mot drift og vedlikehold. Ferjesektoren vil også kreve høyere bevilgninger i 2001. Trafikksikkerhet er et særlig prioritert område. Det er derimot lite rom for oppstart av nye prosjekter i 2001. Foreslått budsjett innebærer en oppfølgingsgrad på 97,2 pst. av planrammen for perioden 1998–2001 i St.meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak innebærer en svært kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2000. Dette fordi den tidligere ordningen med øremerket avgiftskompensasjon for autodieselavgift for tilskuddsberettiget bussdrift med ruteløyve er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene fra og med 2001, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000). For øvrig er det ikke foreslått vesentlige budsjettendringer innenfor dette området.

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på om lag 4,9 mrd. kr, et om lag nominelt uendret budsjett sammenlignet med saldert budsjett 2000. Som for vegformål vil økt innsats mot drift og vedlikehold bli prioritert først innenfor et stramt budsjett for Jernbaneverket. Når det gjelder investeringer vil videreføring av krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen bli prioritert, i tillegg til signal- og sikringstiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett. Foreslått budsjett for Jernbaneverket innebærer at 93,4 pst. av planrammen i St.meld. nr. 39 (1996–97) Norsk jernbaneplan 1998–2007 vil være oppfylt ved utløp av perioden 1998–2001. Det er foreløpig budsjettert med nominelt uendret statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme person-

transporttjenester fra NSB BA målt mot saldert budsjett 2000. Departementet avventer at NSB BA skal legge fram ny konsernplan og vil slutføre forhandlingene om kjøp av tjenester for 2001 etter at denne er kjent. Stortinget vil bli forelagt saken i et senere framlegg. Budsjettet til Statens jernbanetilsyn foreslås styrket målt mot saldert budsjett 2000. Dette innebærer at tilsynets budsjett for 2001 videreføres på samme reelle forhøyede nivå som vedtatt av Stortinget ved behandling av St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000).

Justisdepartementet har fram til nå ivaretatt både overordnet koordinering og budsjettansvaret for programområde 05 Sivil beredskap. Med virkning fra og med 2001 foreslår Regjeringen å avvikle programområde 05, og samtidig overlate til de respektive departementer å ivareta budsjettansvaret for beredskapen på egne områder, jf. nærmere omtale i Justisdepartementets St.prp. nr. 1 (2000–2001). Samferdselsberedskap er heretter og rent praktisk integrert i Samferdselsdepartementets programområde 21 Innenlands transport.

Post og telekommunikasjoner er slått sammen til en programkategori. Post- og teletilsynet har tilsynsoppgaver innen begge sektorene. Budsjettet for kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester foreslås videreføre på samme nominelle nivå som vedtatt av Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000). Post- og teletilsynets budsjett foreslås videreført nominelt uendret målt mot saldert budsjett 2000.

Parallelt med fremleggelsen av statsbudsjettet for 2001, legger Regjeringen fram forslag om å utvide grunnlaget for merverdiavgiften til bl.a. å omfatte persontransport og posttjenester. Regjeringen vil legge opp til kompensasjonsordninger som skal sørge for tjenestetilbudet innen samferdselssektoren ikke påvirkes av utvidelsen av grunnlaget for merverdiavgiften. Det vises til nærmere omtale av merverdiavgiftsreformen i St.meld. nr. 1 (2000–2001) Nasjonalbudsjettet 2001, jf. også egen lovproposisjon om saken, Ot.prp. nr. 2 (2000–2001).

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

St.prp. nr. 1 er i tillegg til å være et budsjett med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken innenfor dets samlede ansvarsområde. Tradisjo-

nelt har departementets politikk for det enkelte budsjettår i stor grad blitt uttrykt i tilknytning til omtalen av de årlige bevilgninger. I de siste fem til seks år har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren som gjør at det i dag er mindre sammenheng mellom bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett og den samlede samferdselspolitikken.

Flere tidligere forvaltningsorganer er skilt ut fra staten og statsbudsjettet som egne selskaper (Telenor AS, NSB BA, Posten Norge BA og Postbanken AS (som når er en del av Den norske bank ASA)). 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 (Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet). Det er også etablert flere ordninger for statlig kjøp av samferdselstjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. I tillegg nevnes betydningen av at sektortilskuddet til fylkeskommunale samferdselsformål ble innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskom-

munene fra og med 1994. Nevnes bør også den økte betydningen av bompengefinansiering for vegprosjekter. En betydelig del av veginvesteringene finansieres i dag utenfor statsbudsjettet.

Konsekvensen av den utvikling som er beskrevet foran, er at en ikke lenger får et fullt ut dekkende bilde av helheten i samferdselspolitikken og Samferdselsdepartementets ansvarsområde ved utelukkende å fokusere på bevilgningene. Departementet gir derfor en kortfattet omtale av en del viktige oppfølgingsområder i proposisjonens innledning, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med forslag til bevilgninger i statsbudsjettet for 2001.

3.2 Utbygging av infrastruktur

Infrastruktur i samferdselssektoren omfatter både det fysiske transportnett der det foregår transport av personer og gods, samt den tekniske infrastruktur som er nødvendig for post- og telekommunikasjoner, samt andre, ulike typer elektroniske informasjonstjenester.

Når det gjelder infrastrukturen for overføring av kommunikasjonstjenester, har det skjedd store

Tabell 3.1 Bevilgninger til investeringer i infrastruktur

		(i 1 000 kr)			
Kap./ post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1320	Statens vegvesen				
30	Riksveginvesteringer	4 080 847	4 154 600	3 947 800	-5,0
31	Tilskudd til rassikring ¹⁾	100 598	101 900	-	-
32	Legging av fast dekke på riksveger ¹⁾	-	100 000	-	-
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-	100 000	101 800	1,8
60	Tilskudd til fylkesvegformål ²⁾	197 844	250 900	-	-
	Sum investeringer over vegbudsjettet	4 379 289	4 707 400	4 049 600	-14,0
1350	Jernbaneverket				
30	Investeringer i linjen	1 437 474	1 189 100	1 048 400	-11,8
2450	Luftfartsverket				
30	Flyplassanlegg	609 217	689 000	700 000	1,6
	Sum investeringer i infrastruktur	6 425 980	6 585 500	5 798 000	-12,0

¹⁾ Postene 31 og 32 er fra og med 2001 innlemmet i post 30, jf. St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 246 (1999–2000).

²⁾ Post 60 på vegbudsjettet er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene fra og med 2001, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000).

endringer de seneste årene, og den består i dag av et omfattende sett av distribusjonskanaler. Hoveddelen av investeringene i denne typen infrastruktur skjer i selvstendige bedrifter, herunder i statlige selskaper. Denne infrastrukturen påvirkes gjennom konsesjonspolitikk og markedsregulering. I tillegg vil statens kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester ha betydning for utviklingen av postnettet.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket har ansvar for planlegging og utbygging, samt drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur innenfor sine respektive ansvarsområder. Luftfartsverkets aktivitet er selvfinansiert ved brukerbetaling, men både driftsresultatet og investeringene fastsettes gjennom bevilgningsvedtak i Stortinget. For Statens vegvesen og Jernbaneverket vedtas både bevilgninger til drift og vedlikehold, samt investeringer av Stortinget. Bevilgningene til infrastrukturen er de viktigste virkemidlene for å utvikle et effektivt transportnett. Grunnlaget for prioriteringene i budsjettssammenheng er Stortingets behandling av stortingsmeldingene om Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan og Norsk luftfartsplan for 1998–2007, som alle ble lagt fram våren 1997. Ved fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2002–2011 får Stortinget en ny anledning til å gjennomgå prioriteringene mellom og innen de ulike transportsektorene.

For øvrig vises det til omtalene under de respektive programkategorier i del II i proposisjonen.

3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering på vegsiden er bompenger. I tillegg kommer øremerket drivstoffavgift i Tromsø og enkelte tilskudd fra lokale myndigheter og næringsliv. For 2000 er det anslått at om lag 2 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2001 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 1,4 mrd. kr. Nedgangen fra 2000 skyldes i hovedsak at flere av de større bompengeprojektene nå er i slutfasen og at bompengandelen er tatt ut tidligere i anleggsperioden. Til sammenlikning vil forslaget for 2001 til «ordinære» riksvegmidler (kap. 1320, post 30) utgjøre om lag 3,9 mrd. kr. For 2001 vil dermed bompenger utgjøre om lag 27 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 det lokalt legges opp til å bidra med bompenger. Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengeneinnkreving. Departementet viser for øvrig til omtale i Nasjonal transportplan 2002–2011.

Andre alternative finansieringsformer er privat finansiering, herunder såkalt Offentlig privat samarbeid (OPS). Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en utredning for å vurdere mulighetene for dette innenfor vegsektoren, jf. nærmere omtale av vegformål under pkt. 4.1 her i innledningsdelen.

3.4 Styring av store investeringsprosjekter

I budsjettfremlegget omtales bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrense. For Luftfartsverket er grensen satt til 30 mill. kr. For veginvesteringen omtales alle prosjekter med et kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller med forslag til bevilgning større enn 30 mill. kr i budsjettåret. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. Grensen for enkeltprosjekter er for Jernbaneverket satt til 50 mill. kr. Det er imidlertid en forutsetning at saker av politisk og prinsipiell interesse under denne beløpsgrensen omtales for Stortinget.

I de siste årene er det satt i verk en rekke tiltak både for å bedre kostnadsoverslagene og kostnadsstyringen. Kostnadsoverslagene i budsjettforslaget for 2001 har tatt utgangspunkt i at veg- og jernbaneprosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan. For prosjekter som er i gang, vil usikkerheten være forskjellig alt etter hvor langt en er kommet i byggefasen. Det er lagt opp til at det skal foretas ekstern kvalitetssikring av alle investeringer med et kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Finansdepartementet har inngått en rammeavtale med fire eksterne kvalitetssikrere, som ledd i prosjektet for styring av statlige investeringer, jf. nærmere omtale i Gul bok 2000 og Gul bok 2001. Et viktig element i kvalitetssikringen vil bli å gjennomgå kostnadsestimatene ut fra budsjettssystemets alminnelige krav til realistisk budsjettering.

I Samferdselsdepartementets budsjettforslag omtales flere investeringsprosjekt med en total kostnadsramme over 500 mill. kr. Det legges opp til ekstern kvalitetssikring av prosjekter som tidligere har vært omtalt for Stortinget, men som ikke er igangsatt, og av prosjekter som blir gitt første gangsbevilgning i 2001. Samferdselsdepartemen-

tet tar forbehold om å komme tilbake med endringer bl.a. i prosjektenes kostnadsramme dersom kvalitetssikringen gir grunnlag for dette, jf. omtale under de respektive programkategorier i del II i proposisjonen.

3.5 Utøvelse av eierskap i selskaper

I løpet av 1990-årene er de tidligere forvaltningsbedriftene Televerket, Postverket og NSBs trafikkdel omgjort til selvstendige selskaper, Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA. Med virkning fra og med 8.9.2000 er ansvaret for å forvalte statens eierinteresser i Telenor AS overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet

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

Regjeringen legger fram egne stortingsmeldinger om virksomheten i Posten Norge BA og NSB BA henholdsvis høsten 2000 og våren 2001.

Samferdselsdepartementet legger vekt på å følge en eierstyring som innebærer at styret og ledelsen i selskapene får handlingsrom innenfor de overordnede prinsipper og rammevilkår som er fastsatt for selskapene. Det er lagt opp til at selskapene har både en samfunnsmessig og forretningsmessig målsetting, med lønnsom drift som et hovedkriterium. Eierens krav til avkastning og fastsettelse av utbyttepolitikk vil være vesentlig i den økonomiske styringen og er fastlagt ved Stortingets behandling av meldingene om selskapenes virksomhet, jf. avsnittet ovenfor. Når det gjelder utbetaling av utbytte i 2001 (utbytte for 2000), vises det til omtalen under de respektive programkategorier i del II i proposisjonen.

3.6 Kjøp av samferdselstjenester

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det etableres et mer forretningsmessig forhold mellom det offentlige som kjøper og den enkelte virksomhet. Ordningene for statlig kjøp av tjenester under Samferdselsdepartementet er likevel av forholdsvis ulik karakter. Dels er det anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger. Det er over statsbudsjettet etablert ordninger for statlige kjøp av bedriftsøkonomisk

Tabell 3.2 Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester

(i 1 000 kr)					
Kap./ post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1310	Flytransport				
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	273 944	355 300	387 800	9,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	88 000	90 500	94 200	4,1
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Tilskudd til Hurtigruten	199 589	185 800	195 900	5,4
1351	Overføringer til NSB BA				
70	Betaling for persontransporttjenester	980 000	987 000	987 000	0,0
1370	Kjøp av posttjenester				
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	570 000	730 000	540 000	-26,0
	Sum kjøp av tjenester	2 111 533	2 348 600	2 204 900	-6,1

ulønnsomme flyrutetjenester (kap. 1310), posttjenester (kap. 1370) og persontransporttjenester med tog (kap. 1351). Mer indirekte kjøper staten også tjenester fra hurtigruteselskapene ved et årlig tilskudd (kap. 1330, post 70) og fra Luftfartsverket i form av et årlig tilskudd for delvis dekning av utgifter knyttet til drift og investeringer ved de regionale flyplassene som staten overtok i 1997/1998 (kap. 1311).

Statlig kjøp av tjenester benyttes for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. En begrunnelse kan være et ønske om at det skal være et tilfredsstillende tilbud av samferdselstjenester i hele landet. Hva som til enhver tid er et tilfredsstillende tilbud vil imidlertid måtte vurderes både i forhold til relativ bruk og kostnader ved de ulike transportformene og i forhold til bruk av ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Statlig kjøp av tjenester kan også være begrunnet i behovet for å opprettholde et transporttilbud av rent trafikale og/eller miljømessige grunner. Det siste gjelder særlig for statlig kjøp av nærtrafikk-tjenester fra NSB BA i de største byområdene. I budsjettet for 2001 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 2,2 mrd. kr, jf. for øvrig omtale under de respektive programkategoriene i del II i proposisjonen.

3.7 Regulering og tilsyn

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

Samferdselsdepartementet er opptatt at tilsynsvirksomhetene drives riktig og effektivt, slik at aktørene i markedene ikke påføres unødvendige merkostnader på grunn av tilsynsvirksom-

het. Departementet vil derfor nøye følge opp omfanget av og budsjettene for tilsynsorganene. Både driftsbudsjettet til Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet er foreslått videreført nominelt uendret fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001. For en nærmere orientering om de ulike tilsyn, vises det til omtalen under de respektive programkategoriene i del II i proposisjonen.

3.8 Kollektivtransport

Regjeringen legger vekt på at det skal være sammenheng mellom kort- og langsiktig virkemiddelbruk i transportpolitikken. Regjeringen ønsker at kollektivtransporten skal utvikles for å bedre både miljøet i byområdene og forholdene på vegenettet. Dette krever tiltak på flere områder og sektorer. Spørsmål om organisering vil stå sentralt, og Regjeringen har i Nasjonal transportplan åpnet for regionale og lokale forsøk med alternative organisasjonsformer. Det skal i 2001 tilrettelegges for forsøk i større byer der de ulike ansvarsområder innenfor veg og kollektivtransport blir sett i sammenheng for å oppnå økt utnyttelse av tilgjengelige ressurser.

Regjeringen legger vekt på at både positive og reguleringsmessige virkemidler skal kunne tas i bruk av lokale myndigheter for å styre trafikkutviklingen i byområdene. Samordnet areal- og transportplanlegging, herunder regulering av parkering og vegkapasitet, samt bruk av vegprising er her aktuelle virkemidler. Forholdet er drøftet i Nasjonal transportplan, og Regjeringen ønsker å legge til rette for at denne typen virkemidler blir utnyttet i praksis.

Samferdselsdepartementet har i de siste årene lagt vekt på å bedre samordningen mellom forvaltningsnivåene og de ulike delene av transportsektoren i storbyområdene. Dette har bl.a. skjedd ved hjelp av tiltak over riksvegbudsjettet som storbymidler, alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger som bl.a. blir brukt til tiltak for kollektivtransporten på riksvegnettet og tiltak innenfor kommunalt ansvarsområde. Oslopakke 1 og Oslopakke 2, herunder utbygging av T-baneringen, er her konkrete eksempler.

3.9 Trafikksikkerhet på veg

Samferdselsdepartementet anser omfanget av trafikkulykker på de norske vegene som et alvorlig samfunnsproblem. Som et grunnlag for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet er det om Nasjonal transportplan 2002–2011 lagt til grunn en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte

eller livsvarig skadde i vegtrafikken. Dette vil medføre en sterkere fokus på de alvorligste ulykkene enn tidligere. For å nærmere seg en slik visjon er det nødvendig med en kombinasjon av ulike typer tiltak, fysiske tiltak på vegnettet, atferdsregulerende tiltak og opplæring og kontroll.

Samferdselsdepartementet prioriterer tiltak for å ivareta og forbedre trafikksikkerheten både når det gjelder prioriteringer knyttet til drift og vedlikehold av eksisterende vegnett og ved fordeling av investeringsmidlene. Trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak er et område det også i 2001 vil bli satset på i form av informasjonskampanjer og kontrollvirksomhet. Sommerkampanjen i samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk som startet i 1999 og ble videreført i 2000, er også tenkt gjennomført sommeren 2001. Hovedvirkemidlene i denne aksjonen er, som nedskilting av fartsgrensen til 70 km/t, informasjonsvirksomhet og intensivt politikkontroll. Evalueringen av resultatene tyder så langt på at det har vært en reduksjon både i fart og antall ulykker på aksjonsstrekningene sammenliknet med øvrige riksveger.

Regjeringens forslag om senkning av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 ble behandlet og vedtatt av Stortinget i juni 2000. Det er ønskelig at den nye promillegrensen trer i kraft snarest mulig. Det kreves imidlertid praktiske og administrative avklaringer når det gjelder håndhevingen, og Samferdselsdepartementet tar derfor sikte på ikrafttreden i løpet av første halvår 2001.

4 Særskilte omtaler

4.1 Organisasjons- og strukturendringer

Nedenfor redegjøres det for organisasjons- og strukturendringer som er til vurdering eller gjennomført i løpet av 2000 innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Det er lagt vekt på å trekke fram endringer som er av prinsipiell karakter eller har en viss rekkevidde. Mindre justeringer av fullmakter mellom departementet og underliggende virksomheter og interne organisatoriske endringer som ikke antas å få vesentlige konsekvenser for tjenesteproduksjon m.m. er derfor ikke tatt med. For en mer detaljert redegjørelse vises til programkategoriomtalene i del II i proposisjonen, samt til øvrige punkter i proposisjonens innledning.

Administrasjon m.m.

Ansvar for å ivareta statens eierinteresser i Telenor AS er overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet med virkning fra 8. september 2000. Som ledd i arbeidet med å åpne telesektoren for full konkurranse fra 1. januar 1998, ble Arbeids- og administrasjonsdepartementet gjort til klageorgan i konkurransesaker i telesektoren. Ved at ansvaret for eierskapet i Telenor nå er overført til Nærings- og handelsdepartementet, er ansvaret for disse klagesakene ført tilbake til Samferdselsdepartementet.

Luftfartsformål

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er et faglig sett uavhengig forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet og har som hovedoppgave å undersøke luftfartsulykker og luftfarts hendelser. Ulykker i det siste har vist at det er et behov for samme type uavhengige undersøkelser innen jernbanesektoren. Regjeringen har derfor nå lagt opp til en utvidelse av HSLs ansvarsområde til også å omfatte undersøkelse av hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Saken er omtalt i Nasjonal transportplan 2002–2011.

Vegformål

Offentlig privat samarbeid

ECON har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført en utredning om hvordan privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekter bør legges opp i Norge. Offentlig privat samarbeid (OPS) innebærer at en privat entreprenør får et større og mer helhetlig ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av et vegprosjekt. I dag legger regelverket i realiteten begrensninger på konkurransen mellom egenregidriften i Statens vegvesen og private entreprenører. Vegdirektoratet har gjennomgått vegloven og budsjettssystemet, samt vurdert mulige prøveprosjekter. Videre arbeid med OPS vil omfatte prinsipielle spørsmål og ytterligere arbeid med prøveprosjekter. For en nærmere omtale av ordningen og aktuelle prosjekt vises til Nasjonal transportplan 2002–2011.

Effektivisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen har startet et omfattende arbeid for å oppnå en mer rasjonell utnyttelse av ressursene innen forvaltnings-, myndighets- og produksjonsområdet. Det er en hovedmålsetting med

arbeidet at etatens arbeidsoppgaver skal kunne utføres mer effektivt enn i dag. Det kan i denne forbindelse bli aktuelt å vurdere den interne organiseringen av vegkontorene og Vegdirektoratet. Det legges opp til en produktivitetsforbedring på 10–15 pst. ut over den årlige ordinære produktivitetsforbedringen på 1 pst. i perioden 1999–2003.

Konkurranseforholdene i produksjonsvirksomheten Statskonsult har kartlagt konkurranseforholdene i Statens vegvesens produksjonsvirksomhet, og skissert mulige tiltak for å forbedre denne, jf. rapporten 1999: 14 Veggen videre – En drøfting av konkurranseforholdene i Statens vegvesen. Med bakgrunn i Statskonsults rapport, mener departementet at det bør undersøkes nærmere om dagens organisering er den mest effektive. I løpet av høsten 2000 vil det, som et supplement til etatens eget effektiviseringsarbeid, startes et utredningsarbeid som ser på ulike løsninger for organisering av produksjonsvirksomheten som kan bidra til å effektivisere virksomheten.

Jernbaneformål

Konkurransetsetting

For å imøtekomme de krav som er stilt om 1–2 pst. effektivisering pr. år, jf. St.meld. nr. 39 (1996–1997) Norsk jernbaneplan 1998–2007, har Jernbaneverket tilrettelagt for konkurransetsetting av de tjenester og den produksjon som er nødvendig for å bygge, vedlikeholde og drive jernbanens infrastruktur. På de områder der det er etablert effektiv konkurranse med private aktører har effektiviseringsgevinsten vært klart størst. For enkelte produktspektrere har prisfallet vært på inntil 40 pst.

Skille mellom forvaltning og produksjon

Et viktig tiltak for å legge til rette for økt effektivitet internt i Jernbaneverket har vært å skille mellom forvaltning og produksjon. Pr. 1. januar 2000 er tilnærmet all egen produksjon skilt ut i egne forretningsenheter: BaneService, BaneTele, BaneEnergi, BanePartner og BaneProduksjon. Disse har egne interne styrer, regnskaper og resultatkrav, og forsøkes i størst mulig grad styrt etter forretningsmessige prinsipper.

Det er nå administrative tjenester, trafikkstyring utbygging, plan og utredning samt drift og vedlikehold som ligger i Jernbaneverkets forvaltningsenheter. Det er lagt stor vekt på at kjøp av tjenester, også internt, skal baseres på framforhandlede kontrakter, og at konkurransemekanis-

mer i stadig større grad skal nyttes der forholdene ligger til rette for dette.

Det vil bli arbeidet videre med tiltak som kan bidra til ytterligere effektivisering av BaneService. For BaneTele tar departementet sikte på å fremme forslag om å skille ut BaneTele som eget aksjeselskap.

4.2 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede

Høsten 1998 ble St.meld. nr. 8 (1998–99) Om handlingsplan for funksjonshemmede (1998–2001) lagt fram. For planperioden satses det på tre områder: Et tilgjengelig samfunn, planlegging og brukermedvirkning og funksjonshemmedes rettigheter. I handlingsplanen skisseres tiltak for planperioden under enkelte departements ansvarsområder. I de årlige budsjettproposisjoner vil det bli rapportert om status for arbeidet.

Samferdselssektoren skal tilrettelegges slik at mennesker med funksjonshemming i størst mulig grad skal kunne benytte seg av ordinære transport-, post- og teletjenester. I dette arbeidet legger Samferdselsdepartementet vekt på at tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede skal være en integrert del av den generelle aktiviteten på samferdselssektoren. De samme prinsippene er lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011. Når det gjelder tiltak spesielt rettet mot å bedre forholdene for funksjonshemmede, skal samferdselsetatene ta hensyn til funksjonshemmedes behov både ved planlegging av investeringer i ny infrastruktur og i forbindelse med drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, der dette er av betydning.

På Samferdselsdepartementets ansvarsområde fokuserer handlingsplanen bl.a. på FOU-arbeid om funksjonshemmedes bruk av telekommunikasjon, utvikling av tilrettelagt transport, tilrettelegging av tilgjengelighet for funksjonshemmede på buss og bane og krav ved godkjennelse av kjøretøy som skal benyttes ved utvidet drosjeløyve. Innen telekommunikasjon dreier tilrettelegging for funksjonshemmede seg hovedsakelig om behovsorientert produktutvikling. Arbeid, forskning og tjenester rettet mot funksjonshemmede utføres hovedsakelig av Telenor AS og er nå en del av de konsesjonspålagte plikter, som innebærer at Telenor AS har plikt til å levere de landsdekkende tjenestene. I dette ligger også følgende leveringsplikter: Ytelser til funksjonshemmede i form av teksttelefon for tale- og hørselhemmede, refusjonsordning for blinde og svaksynte ved bruk av opplysningstjenesten, utgivelse av kata-

log i hensiktsmessig form for alle abonnenter og tilgang til telefonautomater på offentlig grunn.

Over Samferdselsdepartementets budsjett, har fylkeskommunene hatt mulighet til å søke om midler til tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede. Det ble i 1999 bl.a. bevilget midler til et større prosjekt i regi av Norges Handikapforbund som tar for seg «tilgjengelighet for funksjonshemmede til ordinær kollektivtrafikk» med hovedfokus på busstransport. Dette arbeidet vil resultere i en eksempelsamling.

Dersom funksjonshemmedes behov skal kunne ivaretas på en best mulig måte, er det viktig at brukerne kan komme tidlig inn i prosessen i forbindelse med planlegging av nytt materiell. På jernbaneområdet er det derfor etablert en kontaktgruppe mellom NSB BA, Jernbaneverket, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon som skal ta opp problemer for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog, og komme med forslag til tiltak for transport av rullestolbrukere og andre funksjonshemmede i forbindelse med togreiser. Det eksisterer et lignende kontaktforum på luftfartsområdet hvor organisasjoner for ulike funksjonshemninger deltar sammen med flyselskap, Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet.

Når det gjelder tekniske krav til kjøretøy for transport av funksjonshemmede, er det gjennomført høring av forslag til endringer i regelverket bl.a. for handikapløyver og utvidede drosjeløyver.

4.3 Forskning og utvikling

Hovedformålet med samferdselsmyndighetenes satsing på forskning og utredning er å bedre beslutningsgrunnlaget i sektoren. For 2001 foreslås det bevilget 92 mill. kr til forskning og utredning over kap. 1301. Dette er 11,8 mill. kr lavere enn i saldert budsjett 2000. Nedgangen er i sin helhet knyttet til forslaget om å avvike tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport. Departementets bevilgningsforslag viderefører derimot en høy prioritering av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, hvor det spesielt vil bli satset på forskning knyttet til bruk/utnyttelse av informasjons-, og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv. foreslås det bevilget 9,2 mill. kr, som er en nedgang på 4 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2000. Midlene vil bli benyttet til generell forsknings- og utredningsvirksomhet.

Videre foreslås det bevilget 72,8 mill. kr over post 50 Samferdselsforskning. Dette er en økning

på 11,1 mill. kr ift. saldert budsjett 2000. Bevilgningen over posten vil i hovedsak bli brukt til å videreføre støtten til ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. Departementet har i sitt bevilgningsforslag lagt opp til å øke satsingen på forskning knyttet til IKT. Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 23,6 mill. kr og 49,2 mill. kr.

Midlene til transportforskning planlegges brukt til videreføring av forskningsprogrammene Logistikk, IT-anvendelser og transport (LOGITRANS), Byutvikling, Miljøforurensning og helse og Regional utvikling. Innenfor telekommunikasjonsforskning avsluttes program om tjenesteyting og infostruktur (TYIN) og FoU i IT-industri og grafisk industri (PROGIT) i 2000. Disse programmene planlegges videreført i 2001 i en ny struktur for næringsrettet forskning som Forskningsrådet har utviklet. Videre planlegges videreført programmene grunnleggende teleforskning og samfunsmessige og kulturelle forutsetninger for informasjons- og kommunikasjonsteknologi (SKIKT).

Det foreslås å avvike tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport over post 70. Det har imidlertid vært knyttet en tilsagnsfullmakt på 10 mill. kr til denne posten. For å innfri tilsagnsfullmaktene ved avslutning av pågående prosjekter, kreves bevilgninger i en avslutningsperiode. Det foreslås derfor bevilget 10 mill. kr til oppfølging av disse forpliktelsene.

Samferdselsdepartementets underliggende etater og bedrifter står også for en betydelig forsknings- og utviklingsinnsats, ofte i samarbeid med næringsliv og forskningsinstitusjoner.

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011 har avdekket et til dels betydelig behov for bedre metoder og verktøy for vurdering av effektiv ressursinnsats i og mellom de enkelte transportsektorene. Erfaringene har ledet til start av et omfattende samarbeid mellom samferdselsetatene og departementet for å utvikle bedre nasjonale og regionale transportmodeller og metoder/verktøy for virkningsberegninger knyttet til transportmodellene. Arbeidet har både et langsiktig perspektiv og til hensikt å utvikle forbedrede verktøy som skal brukes ved neste revisjon av Nasjonal transportplan. I det følgende gis en kortfattet oversikt over annen FoU-virksomhet i etatene.

Luftfartsverket vil for 2001 gjennomføre FoU-prosjekter knyttet til bl.a. utvikling av radiomarkør for varsling av luftfartshinder, utvikling av nytt

utstyr for varsling av turbulens, forbedre metoder for måling av friksjon på rullebaner samt arbeide videre med etablering av et satellittbasert (GPS) innflygingssystem til lufthavner. Videre vil det innen miljøområdet arbeides med FoU-prosjekt bl.a. relatert til flystøy, flyavisningsvæskenes nedbrytbarhet og utslipp fra fly.

Statens vegvesens FoU-virksomhet vil i 2001 være rettet mot følgende hovedområder:

- Trafikksikkerhet, bl.a. møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykker, trafikkantatferd og trafikk-observasjon.
- Miljø, bl.a. oppfølging og etterundersøkelser for å kunne dokumentere effektene av tiltak.
- Drift og vedlikehold, bl.a. utnyttelse av resirkulerte materialer.
- Kollektivtransport.
- Trafikktelematikk.

IKT inngår som viktig del av de fleste områder nevnt over.

Jernbaneverket vil i 2001 fokusere sin FoU-virksomhet mot sikkerhet, teknisk utvikling av bedre transportmodeller. Dette skjer i samarbeid med norske FoU-miljøer og transportetater, og i et nært internasjonalt samarbeid med UIC, den internasjonale jernbaneunionen. Jernbaneverket vil også selv forbedre og utvikle sitt analyseverktøy innenfor samfunnsøkonomisk analyse.

4.4 Samferdsel og miljø

Innledning

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene som transport påfører samfunnet. Samferdselssektorens hovedutfordringer på miljøområdet er særlig knyttet til tre av Regjeringens åtte miljøvernpolitiske resultatområder nemlig: Klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljøer.

For å synliggjøre miljøutviklingen og resultatene av den enkelte sektors innsats i forhold til de nasjonale miljømålene utarbeides det, under ledelse av miljøvernmyndighetene, et nasjonalt system for resultatoppfølging. Samferdselsstatene har vært aktivt med under utarbeidelsen av dette systemet, og etatene arbeider nå med å implementere dette systemet i egne styringssystemer. Utarbeidelse av sektorvise miljøhandlingsplaner er også et ledd i dette arbeidet. Samferdselsdepartementet presenterte en egen miljøhandlingsplan for sitt ansvarsområde høsten 1998. I det følgende gis en sammenfatning av miljøproblemene knyttet

til samferdsel og den politikk Regjeringen vil føre for å begrense disse problemene.

Miljøstatus for samferdselssektoren

Utslippene til luft fra transportsektoren har for mange komponenter gått ned i de siste årene. Utslippene av klimagasser har imidlertid økt.

Klimagassutslipp fra transportsektoren består i hovedsak av karbondioksid (CO₂), men lystgass (N₂O) og metan (CH₄) bidrar også noe. I perioden 1990–99 har utslippene av klimagasser fra sektoren økt med 26 pst. Det er CO₂-utslipp fra vegtrafikk som i størst grad har bidratt til denne veksten, men også CO₂-utslipp fra luftfart og kysttrafikk har økt.

Gjennom forsurende utslipp av svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x) bidrar transport til regional luftforurensning. Transportsektorens utslipp av SO₂ er redusert betydelig de senere år. I perioden 1990–99 er transportsektorens utslipp av SO₂ redusert med om lag 62 pst., og utgjør bare om lag 11 pst. av nasjonale utslipp. Det er særlig utslippene fra vegtrafikk og kysttrafikk som har bidratt til denne reduksjonen. Det ventes en fortsatt nedgang som følge av innførte avgasskrav. Vegtrafikkens utslipp av NO_x er også betydelig redusert. Kysttrafikken har imidlertid hatt en kraftig økning i NO_x-utslippene, slik at reduksjonen samlet sett for sektoren bare er på om lag 5 pst. Transportsektorens bidrag til lokale luftforurensningsproblemer skyldes i hovedsak svevestøv og nitrogendioksid (NO₂), særlig fra vegtrafikk. På landsbasis er transportsektorens utslipp av svevestøv redusert med 15 pst. i perioden 1990–99. Reduksjonen antas å være langt sterkere i Oslo, Bergen og Stavanger som følge av redusert bruk av piggdekk.

Støy fra transport er et omfattende miljøproblem og berører langt flere personer enn lokal luftforurensning. Både vegtrafikk, luftfart og jernbane medfører støy som kan påvirke folks helse og trivsel. Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Det er beregnet at om lag 88 400 personer er svært plaget av vegtrafikkstøy langs riksvegnettet. Til tross for støytiltak har det registrerte omfanget av støyplagede hatt en svak økning de senere årene. Dette som følge av at kartleggingen av støyutsatte langs riksvegnettet har synliggjort et større problemomfang enn tidligere registrert, og at trafikkveksten har bidratt til at stadig flere blir støyplaget. En kartlegging i 1998 av støynivået i bebyggelse langs jernbanelinjet viser at om lag 5 500 personer er svært plaget av jernbanestøy. Antall personer som bor

innenfor flystøysonene er betydelig redusert som følge av flyttingen av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen.

Samferdselssektoren kan påvirke natur- og kulturmiljøer både ved direkte forbruk av arealer og ved kvalitetsforringelse av arealer nær transportanlegg. Utbygging av samferdselsanlegg kan danne barrierer som deler opp arters leveområder, endre hydrologi og gi økt vilt dødelighet. Nye samferdselsanlegg, spesielt nye veger, kan også åpne for økt ferdsel og nye aktiviteter i lite påvirkede naturområder. Transport påvirker primært biologisk mangfold ved tap av naturtyper som er leveområder for sårbare arter ved direkte nedbygging eller oppsplitting av sammenhengende naturområder. Utbygging av infrastruktur og økt trafikk vil også kunne bidra til forringelse av landskapsbildet og tap av estetiske og kulturhistoriske verdier i kulturmiljøer.

Regjeringens miljøpolitikk på samferdselsområdet

Utformingen av miljøpolitikken på samferdselsområdet krever en helhetlig tilnærming. Dette henger sammen med at sektoren står overfor mange ulike miljøutfordringer, både av global, regional og lokal karakter. For flere av miljøutfordringene er dessuten samferdselssektoren kun én av flere sektorer som bidrar.

Miljøpolitikken må veies opp mot andre sentrale mål innenfor samferdselssektoren. Regjeringen ønsker å bedre framkommeligheten, spesielt for næringslivets transporter, samtidig som det legges til rette for at en større del av veksten i persontrafikken rettes inn mot kollektivtransport framfor privatbil. For at en slik politikk skal lykkes, kreves samordnet bruk av statlige og lokale virkemidler. Valg av effektive virkemidler er en forutsetning for å nå høye mål i miljøpolitikken. Virkemidlene må dessuten tilpasses miljøproblemenes karakter.

Overfor luftforurensninger med globale og regionale skadevirkninger er internasjonale konvensjoner bestemmende for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Regjeringens hovedstrategi overfor globale og regionale miljøproblemer er bruk av tverrsektorielle virkemidler som f.eks. avgifter. F.eks. er både bensin, autodiesel og andre mineraloljer ilagt CO₂-avgift. CO₂-avgiften på luftfart begrenses imidlertid til å omfatte drivstoff som tankes og benyttes til flyging mellom flyplassene i Norge. Autodiesel er også ilagt en SO₂-avgift som er strengere, dvs. knyttet til lavere svovelinnhold enn fossilt brensel i andre anvendelser.

I tillegg er det tatt i bruk administrative virkemidler, f.eks. generelle avgasskrav til kjøretøy som er særlig betydning for NO_x-utslipp. Generelle virkemidler vil også til en viss grad ha positive effekter når det gjelder lokale miljøproblemer.

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

Et eksempel på at ulike forvaltningsnivåer og myndigheter samarbeider om forslag til hvordan den lokale luftforurensningen fra vegtrafikk kan reduseres er prosjektet Bedre byluft. Dette er et prosjekt som Samferdselsdepartementet har satt i gang i de fem største byene. Prosjektet tar sikte på å etablere et helhetlig system for overvåking og varsling av lokal luftforurensning. Aktuelle tiltak og virkemidler mot luftforurensning både på kort og lang sikt skal vurderes, og nødvendig regelverk skal utarbeides. I regi av prosjektet er det i Oslo iverksatt et system med reduserte fartsgrenser på hovedinnfartsårene på dager da varslet konsentrasjon av svevestøv (PM₁₀) er svært høy (over 150 µg/m³). Samferdselsdepartementet vil prioritere midler til prosjektets arbeid med overvåknings- og varslingssystemer for de fem største byene.

Samferdselsdepartementet har også åpnet for en ordning med gebyr for bruk av piggdekk, for å redusere svevestøvproblemet i de største byområdene. Departementet vil nøye følge utviklingen i overgang til piggfrie dekk, og vurdere behov for endringer i politikken ut fra miljø- og trafikksikkerhetshensyn.

Regjeringen ser det også som viktig å følge opp grenseverdiforskriften til forurensningsloven ved bl.a. å gjennomføre omfattende støyskjerming og fasadeisolering.

En rekke tiltak som til dels har andre hovedbegrunnelser enn miljø kan også virke positivt på de lokale miljøproblemene. Eksempler på slike tiltak er vegprising og tidsdifferensierte bompengesatser, samordnet areal- og transportplanlegging,

styrket kollektivtilbud, parkeringsregulering, fartsreduksjoner og andre typer trafikkregulering. Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme en lovproposisjon om vegprising til Stortinget i løpet av høsten 2000.

Når det gjelder arealbruk og transport, vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Miljøverndepartementet arbeide videre med grunnlaget for utvikling av strategisk innrettede areal- og transportplaner, særlig for byområdene. Det må også vurderes hvordan slike planer kan kobles til øvrig planlegging i samferdselssektoren, jf. også Nasjonal transportplan 2002–2011.

Ved utformingen av investeringspolitikken skal det tas utgangspunkt i transportformenes ulike egenskaper. Transport på veg er den eneste transportform som gir et transporttilbud i størsteparten av landet. Miljøhensyn står sentralt ved utformingen av investeringspolitikken. Investeringer i jernbane prioriteres i trafikksterke områder der jernbanen har en særlig trafikal og miljømessig betydning, f.eks. nærtrafikken i de største byene og Intercitytrafikken på Østlandet.

For å redusere transportskapte miljøproblemer i de største byene, vil Regjeringen fortsatt prioritere kollektive transportmidler. Jernbanen er styrket på 1990-tallet. Staten gir videre finansiering av annen infrastruktur for kollektivtrafikken høy prioritet over riksvegbudsjettet og ved bruk av bompenger. Satsingen er spesielt stor i hovedstadsområdet, der bl.a. 20 pst. av investeringene i

Oslopakke 1 går til kollektivtrafikk. Stortinget har vedtatt å innføre økte bompengesatser i Osloområdet, jf. St.prp. nr. 64 (1999–2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2) og Innst. S. nr. 239 (1999–2000). Disse midlene vil sammen med statlige bevilgninger, økte priser for kollektivreiser og lokale bidrag bli benyttet til forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

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

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

5 Diverse tabeller

Tabell 5.1 Garantiordninger og -fullmakter

(i 1 000 kr)					
Garantiordning	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.1999	Fullmakt til nye tilsagn for 2000	Forslag til fullmakt for nye tilsagn for 2001	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2001
Lån til ferjer i riksvegsamband	09.12.1999	730 853	300 000	150 000	1 150 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	0	0	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	0	0	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	325 000	0	0	325 000
Sum		1 063 853	300 000	150 000	1 483 000

Det har aldri vært utbetalinger (tap) under noen av garantiordningene.

Tabell 5.2 Bestillings- og tilsagnsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Benevnelse	Fullmakt	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
1301	Forskning og utvikling mv.	Tilsagn om tilskudd (T)	10	-
1320	Statens vegvesen	Maskiner, materiell og driftsbygninger mv. (B)	100	100
1350	Jernbaneverket	Materiell (B)	200	200
1380	Post- og teletilsynet	Materiell (B)	4	4
2450	Luftfartsverket	Rullende materiell (B)	50	100
		Flynavigasjonsanlegg, bygg og anlegg (B)	100	100

Tabell 5.3 Bruk av stikkordet «kan overføres» på andre poster enn 30–49

(i 1 000 kr)				
Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2000	Forslag 2001
1301	50	Samferdselsforskning	10 235	72 800
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	12 120	10 000
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	6 025	9 800
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	153 796	6 017 800
1320	24	Statens vegvesens produksjon	232 417	-110 000
1330	71	Tilskudd til ekspressbusser	16 625	76 700
1350	23	Drift og vedlikehold		2 773 000
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen		83 300
1360	70	Beredskapslagring	1 626	519

Hva angår kap. 1301, postene 50 og 70, skyldes overførbarheten at flere av de prosjekter som får tilskudd fra bevilgningen, går over flere år. Tilskudd utbetales etter framdrift. For kap. 1320, post 23, kap. 1350, post 23 og kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningene helt eller delvis benyttes til materiellanskaffelser samt større bygge- og anleggsarbeider. Kap. 1320, post 24 angår Statens vegvesens produksjon. Denne virksomhetens resultat skal vise konkurranseevne. Tilbakeføring av et eventuelt overskudd er en stimulans for effektiv drift. Overførbarheten på kap. 1330, post 71 skyldes at endelig avregning for tilskuddsordningen skjer etter årsskiftet. Når det gjelder overførbarheten for kap. 1350, post 25, så vises det til begrunnelsen som ble gitt i forbindelse med at posten ble opprettet, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000).

Tabell 5.4 Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2000

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2000	¹⁾ Endring	Rev. budsj.
1300	01	61	220	105 700	-931	104 769
1301	70	61	220	28 900	-5 000	23 900
1313	01	61	220	108 800	-1 000	107 800
1314	01	61	220	8 500	1 000	9 500
1320	23	61	220	5 496 000	232 600	5 728 600
1320	30	61	220	4 154 600	-160 100	3 994 500
1320	32	61	220	100 000	-30 000	70 000
1320	60	61	220	250 900	-82 000	168 900
1350	25 (ny)	52	237		81 000	81 000
1350	30	61	220	1 189 100	-31 120	1 157 980
1350	90 (ny)	61	220		100	100
1352	71 (ny)	52	237		5 787 285	5 787 285
1352	72	52	237		924 500	924 500
1353	90	52	237		669 500	669 500
1354	01	61	220	10 100	1 500	11 600
1370	70	61	220	730 000	-190 000	540 000
2450	24	61	220	-104 000	-80 000	-184 000
2450	92 (ny)	61	220		7 500	7 500
Sum endringer på utgiftskapitler					7 124 834	

¹⁾ Endringskolonnen inkluderer for de relevante poster inndragning av lønnsmidler i forbindelse med omlegging av ordning-
en med refusjon av sykelønn fra og med 1.1.2000.

Tabell 5.5 Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2000

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2000	Endring	Rev. budsj.
4320	02	61	220	219 900	8 500	228 400
4350	07 (ny)	52	237		81 000	81 000
4352	90 (ny)	52	237		200 000	200 000
4352	92 (ny)	52	237		5 787 285	5 787 285
4352	93 (ny)	52	237		1 594 000	1 594 000
5450	35	61	220	350 400	7 500	357 500
5618	80	61	220	86 000	45 000	131 000
Sum endringer på inntektsskapitler					7 723 285	

Tabell 5.6 Utgifter fordelt etter art/postgrupper

(i 1 000 kr)

Post- gr.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
01-01	Driftsutgifter	253 430	377 610	367 840	-2,6
21-25	Spesielle driftsutgifter	8 084 272	8 236 200	8 883 300	7,9
24-24	Driftsresultat	-382 098	-214 000	-244 000	14,0
30-49	Nybygg, anlegg mv.	6 253 438	6 366 260	5 830 300	-8,4
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	45 460	61 700	72 800	18,0
60-69	Overføringer til kommuner	810 143	742 800	0	-100,0
70-89	Overføringer til private	2 263 076	2 518 750	2 328 519	-7,6
90-99	Utlån, avdrag mv.	3 511 335	0	0	-
Sum under departementet		20 839 056	18 089 320	17 238 759	-4,7

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 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	132 800	132 000	113 200	-14,2
1301	Forskning og utvikling mv.	89 563	103 800	92 000	-11,4
	Sum kategori 21.10	222 362	235 800	205 200	-13,0

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 780	1 800	1 800	0,0
	Sum kategori 21.10	1 780	1 800	1 800	0,0

Mål og virkemiddel

Samferdselsdepartementets hovedfunksjon er å utrede og iverksette tiltak for på best mulig måte å oppnå målene innenfor transport- og kommunikasjonssektoren. Formålet med bevilgningen er bl.a. å dekke departementets driftsutgifter, herunder kjøp av konsulenttjenester og utredninger. Bevilgningen dekker også Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport- og kommunikasjon, trafikksikkerhetstiltak og forskning og utvikling mv. Via forskningskapitlet er det et mål å styrke kunnskapsgrunnlaget innenfor transport og telekommunikasjonsforskning. Trafikksikkerhetsarbeidet vil bli gitt høy prioritet.

Utvikling og resultater

Det siste året har det vært lagt ned et betydelig arbeid med Nasjonal transportplan 2002–2011. Det har også vært gjennomført et betydelig arbeid knyttet til nytt regelverk for å bedre trafikksikkerheten. Siste år har også vært preget av arbeidet med først sammenslåing av Telenor AS og Telia AB, dernest avvikling av sammenslåingen og forberedelse av børsnotering og delprivatisering av Telenor AS. I tillegg har departementet utlyst fire konsesjoner for tredje generasjons mobilsystemer (UMTS). Dette systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringskapasitet enn dagens mobilsystemer og åpner for en rekke nye tjenester.

Departementet deltar internasjonalt på en rekke områder. Arbeid knyttet til EU har hovedprioritet. På samferdselsområdet er det 18 rettsakter som avventer vedtak i EØS-komiteen før implementering i norsk rett. I tillegg er det 32 rettsakter under behandling som vil kunne bli en del av norsk rett i lys av Norges forpliktelser etter EØS-avtalen

En gruppe med mandat til å foreta en bred gjennomgang av utbyggingen av Gardermobanen og Oslo lufthavn, Gardermoen, ble oppnevnt 15.05.1998. Evalueringsgruppen overleverte sin utredning 01.09.1999. Rapporten ble lagt fram som et særskilt vedlegg til St.prp. nr. 52 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999: 28 Gardermoprosjektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, jf. Innst. S. nr. 37 (1999–2000). Et sammendrag av høringsuttalelsene til rapporten og departementets forslag til videre oppfølging av tilrådingene ble lagt fram i proposisjonen. Stortinget vedtok 04.04.2000 å sette ned en granskningskommisjon med det formål å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen. I St.prp. nr. 52 ble det også lagt fram en vurdering av NSB Gardermobanens verdi og framtidig organisasjons- og eierstruktur. Stortinget sluttet seg til Regjeringens forslag om å overføre Gardermobanens infrastruktur til Jernbaneverket og ny balanse for flytoget.

I perioden fra midten av 1990-tallet har det skjedd en betydelig restrukturering av Postens ekspedisjonsnett. Omleggingen av ekspedisjonsnettet ble behandlet i St.meld. nr. 37 (1999–2000), jf. Innst. S. nr. 248. Departementet vil legge fram

en melding om virksomheten til Posten Norge BA senere i høst. NSB BA fikk ny konsernsjef 03.07.2000. Den nye ledelsen er i ferd med å gjennomgå konsernplaner og langtidsbudsjetter. Stortingsmeldingen om NSB BA vil derfor bli lagt fram i begynnelsen av 2001.

Budsjettforslaget 2001

Budsjettforslaget for 2001 er på 205,2 mill. kr. Dette er en nedgang på 30,6 mill. kr eller 13 pst. fra 2000. Nedgangen skyldes i hovedsak at det i 2000 ble bevilget 25 mill. kr til konsulentbistand i forbindelse med børsnotering og delprivatisering av Telenor AS. Det er foretatt en ressuroverføring til Nærings- og handelsdepartementet i forbindelse med overføringen av forvaltningen av statens eierinteresse i Telenor AS.

Samferdselsdepartementet ønsker å styrke satsingen når det gjelder departementets kompetanse.

Bevilgningen til forskning og utvikling mv. er totalt sett redusert. Regjeringen ønsker å konsentrere forskningsinnsatsen. Det legges derfor opp til en styrking av telekommunikasjonsforskningen, mens bevilgningen til utredninger foreslås redusert.

Samferdselsdepartementet viderefører sine medlemskap i internasjonale organisasjoner for å opprettholde tilknytning til internasjonale fagmiljøer. Trafikksikkerhet er en stor utfordring innenfor samferdsel med et bredt spekter av tiltak. I år, som tidligere år, er det lagt til opp til en spesiell bevilgning til Trygg Trafikk, samt en egen bevilgning til Syklistenes Landsforening.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter	106 641	105 700	86 600
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	10 985	12 900	12 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	13 000	13 400	13 700
72	Planarbeid Oslo indre øst	2 174		
Sum kap. 1300		132 800	132 000	113 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 86,6 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. For øvrig skal bevilgningen dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Oppfølgingen av Samferdselsdepartementets IT- og kompetanseplan vil kunne føre til økt ressursinnsats på disse områdene i 2001. 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 2000 hadde Samferdselsdepartementet 127 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget et tilskudd til Trygg Trafikk på 13,4 mill. kr. Hovedoppgaven til Trygg Trafikk, som grunnlag for statlig tilskudd, er trafikkopplæring i skoler og barnehager (med vekt på utarbeidelse av undervisningsmaterieell), informasjon og koordinering av frivillig trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk skal videre bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, bl.a. som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter.

I budsjettforslaget fra Trygg Trafikk for 2001 er det lagt vekt på opplæring i skoler og barnehager i tråd med Stortingets og Regjeringens prioriteringer. Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet legger opp til at trafikksikkerhet integreres i de ordinære studiene for almenlærere og førskolelærere. Det forutsettes at lærerstudentene får innsikt i hvordan barns trafikkforståelse utvikler seg og kunnskap om trafikkopplæring og trafikksikkerhet i skole og barnehage. Mange høgskoler samarbeider med Trygg Trafikk om opplæring i trafikksikkerhet.

Etter omorganiseringen 01.01.1999 framhever Trygg Trafikk at organisasjonen både har fått styrket sin faglige profil og forsterket sine innsatsmuligheter innenfor hovedområdene opplæring og informasjon.

Det foreslås videre bevilget et driftstilskudd på 0,3 mill. kr til Syklistenes Landsforening for 2001. Tilskuddsordningen er midlertidig og begrenset til de tre årene 2000, 2001 og 2002. Bakgrunnen for forslaget er å bidra til å bygge opp Syklistenes Landsforenings kompetanse i spørsmål knyttet til samferdsel, miljø og trafikksikkerhet. Departementet anser at Syklistenes Landsforening ivaretar en viktig oppgave i forhold til bruk av sykkel som transportmiddel, bl.a. gjennom informasjon til publikum.

Trygg Trafikks inntekter i 2001

	(i 1 000 kr)			
	Budsjett 2000	Finansiering i pst. 2000	Forslag 2001	Finansiering i pst. 2001
Statstilskudd	13 100	46,7	13 400	45,2
Andre tilskudd og egne inntekter	14 957	53,3	16 269	54,8
Sum	28 057	100,0	29 669	100,0

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780	1 800	1 800
	Sum kap. 4300	1 780	1 800	1 800

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Det foreslås derfor at 1,8 mill. kr inntektsføres på kap. 4300 Samferdselsdepartementet,

post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet. Beløpet gjelder 17,5 pst. av bidrag til ITU og 9,3 pst. av bidraget til UPU. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 161 Generelle bidrag – FN-organisasjoner, post 70 Tilskudd til FNs utviklingsprogram (UNDP) og underliggende fond.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 597	13 200	9 200
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	45 460	61 700	72 800
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	32 506	28 900	10 000
	Sum kap. 1301	89 563	103 800	92 000

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 9,2 mill. kr til generell forsknings- og utredningsvirksomhet. Hovedformålet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Tema i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten samt mer transportsektorspesifikke utredninger.

I 1999 ble det bevilget 12,8 mill. kr til Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. over Samferdselsdepartementets budsjett. Midlene ble bl.a. benyttet til utredninger om ekspensivering og ulykkesrisiko for ulike trafikantgrupper,

unge føreres ulykkesrisiko, virkning av automatisk trafikkontroll, miljøhåndbok, økt privat engasjement ved vegutbygging, reisevaner, rammebetingelser i samferdselssektoren, konkurranseflater i innenriks person- og godstransport og intermodale transporter, nyttekostnadsanalyser av togprodukter som grunnlag for statlig kjøp av persontransporttjenester, avgifter på luftfart, nye organisasjonsformer og samarbeidsordninger i kollektivtransporten og velferdsmessige og fordelingsmessige virkninger av den statlige virkemiddelbruken på postområdet.

I 2000 videreføres utredningene om ekspensivering og ulykkesrisiko for ulike trafikantgrupper og unge føreres ulykkesrisiko. I tillegg er det bl.a. igangsatt utredninger om parkeringsregulering, sanksjoners og overvåkningsnivåets effekt på fartsvalg, ulykkesutvikling knyttet til økt andel piggfrie dekk, evaluering av prosessen knyttet til

Nasjonal transportplan, samfunnsøkonomiske effekter av investeringer i infrastruktur, transport for funksjonshemmede, evaluering av ekspressbusspolitikken og samordnet areal- og transportplanlegging.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 72,8 mill. kr, en økning på 11,1 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2000. Økningen i 2001 har i all hovedsak sammenheng med Regjeringens satsing på informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 23,6 mill. kr og 49,2 mill. kr.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transportsektor. Hoveddelen av bevilgningen vil nyttes til å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. I regi av departementet vil det også gjennomføres en langsiktig satsing for å bedre kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. I tillegg vil midlene brukes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og norsk delfinansiering av forskningsprosjekter under EUs femte rammeprogram for forskning.

I 1999 var det avsatt 17,7 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2000 er det avsatt 20,7 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

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

For 2001 legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre aktivitetene nevnt ovenfor. Økningen på 2,9 mill. kr i forhold til 2000, vil bl.a. gå til å styrke forskning om transporttelematikk innen LOGITRANS.

Telekommunikasjonsforskning

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

I 1999 var det avsatt 35,5 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2000 er det avsatt 41 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- Tjenesteyting og infostruktur (TYIN), som bl.a. skal bidra til utvikling av nye tjenester basert på tele-, informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) og til at det etableres en tilstrekkelig avansert infrastruktur for slike tjenester.
- FoU i IT-industrien og grafisk industri (PROGIT), som skal fremme en leverandørindustri som kan realisere tele- og nettbaserte tjenester som styrker IT-industriens evne til å utvikle internasjonalt konkurransedyktige produkter.
- Grunnleggende teleforskning som har som mål å støtte strategisk og grunnleggende FoU innenfor telekommunikasjon, herunder områdene mobile systemer, bredbåndssystemer, overføringsnett og endesystemer, telesystemer for grupper med spesielle behov.
- Samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT (SKIKT) som skal styrke humanistisk og samfunnsvitenskaplig forskning om IKT, bl.a. som grunnlag for næringslivets strategier for ny IKT og myndighetenes IKT-politikk.

Samferdselsdepartementet legger i 2001 opp til å styrke støtten til ovennevnte forskningsprogrammer og videreføringene av disse, med spesielt vekt på FoU som fremmer utviklingen av bredbåndsnett og -tjenester. Programmene TYIN og PROGIT avsluttes imidlertid formelt i 2000. Satsingsområdene som er prioritert innenfor TYIN og PROGIT videreføres imidlertid i en ny struktur for næringsrettet forskning som Forskningsrådet har utviklet.

I tillegg vil bevilgningen nyttes til delfinansiering av etablering av et «Center of Excellence» (Senter for fremragende forskning) på Fornebu. Oppbyggingen av senteret vil bli koordinert av Norges forskningsråd, jf. nærmere orientering om dette under kap. 285 i Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementets budsjettproposisjon.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Tilskuddspos-ten er todelt og omfatter tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Denne typen ordninger er ment å være av tidsbe-grenset karakter. De aktuelle ordningene har nå vært operative i 10 år. Etter Samferdselsdepar-tementets vurdering bærer tilskuddene i stadig større grad preg av å være ordinære driftstil-skudd og nytten som forsøks- og utviklingsordnin-ger er avtagende. Med bakgrunn i dette foreslår departementet å avvikle tilskuddene over post 70.

Foregående år har det imidlertid vært knyttet en tilsagnsfullmakt på 10 mill. kr til den delen av posten som er knyttet til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Dette vil gi virkninger i 2001 og senere år. Det foreslås derfor bevilget 10 mill. kr i 2001.

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv.

Formålet med tilskuddsordningen har vært å bidra til økt bruk av alternative drivstoff og til utvikling og bruk av ny teknologi som kunne bidra til å redusere miljøproblemene forårsaket av transportsektoren. Tilskudd har fortrinnsvis blitt gitt til forsøksprosjekter som skulle generere ny kunnskap og som fortrinnsvis skulle bidra til ordi-nære driftsløsninger. Videre har prosjekter der det var sannsynlig at konseptene kunne settes ut i livet på relativt kort tid blitt prioritert.

Gjennom forsøksprosjekter finansiert over denne posten, i tillegg til generelt sett stor aktivi-tet på fagfeltet internasjonalt, har kunnskapen på dette området blitt god. Samferdselsdepartemen-tets vurdering er at det framover vil være relativt lav nytte av fortsatt statlig finansiert forsøksdrift på området. Det vil nå i stor grad være opp til mar-kedet å ta i bruk alternative drivstoff og ny tekno-logi som kan bidra til å redusere miljøproblemene forårsaket av transportsektoren. Myndighetene legger også til rette for dette gjennom miljøtilpas-sede rammebetingelser, spesielt innen avgiftspoli-tikken, jf. bl.a. at naturgass brukt som drivstoff er avgiftsfri og elektriske biler er fritatt for kjøretøy-avgifter, bompenger og parkeringsavgift på kom-munale parkeringsplasser.

I 1999 var aktiviteten knyttet til bl.a. prosjekter som omfatter bruk av brenselceller og biogass for busser. I tillegg ble det tildelt midler til pro-sjekter som omfatter hybridbusser og varetran-

sport med elektriske biler. Det ble også tildelt midler til avslutning av prosjekt om naturgassbus-ser i Rogaland.

I 2000 videreføres prosjekt om bruk av bren-selceller. I tillegg er det bl.a. tildelt midler til hybridbussprosjekt og til oppdatering av Intern-ett-sider om alternative drivstoff.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport

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

I 1999 ble det tildelt midler til tiltakspakker i Oslo (kollektivtilbud i Groruddalen), Troms (buss-satsing i Tromsø) og Oppland (utbygging av kollektivknutepunkt). I tillegg ble det innvilget midler til to prosjekter, Atløy (forsøk med ferje-kort i Sogn og Fjordane), og Norges Handikapfor-bund (økt tilgjengelighet til offentlig transport).

For 2001 vil det ikke iverksettes nye prosjek-ter. Allerede igangsatte prosjekter innenfor til-skuddsordningen gjennomføres som forutsatt i henhold til avtaler med de aktuelle prosjektan-svarlige. For å innfri tilsagnsfullmakter ved avslut-ning av pågående prosjekter kreves bevilgninger i en avviklingsperiode. For 2001 foreslås bevilget 10 mill. kr til dette formålet.

Det har blitt bevilget ekstraordinære midler til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport over en 10-årsperiode. Fra 2001 må ev. forsøk, til-tak o.l. i sin helhet dekkes innenfor ordinære finansieringsordninger for kollektivtransport. Kunnskap fra tilskuddsordningen vil imidlertid være med på å legge et godt grunnlag for å kunne forbedre kollektivtilbudet framover.

Andre saker*Departementets selskapsinteresser*

Staten ved Samferdselsdepartementet har aksje-/eierinteresse i Posten Norge BA, NSB BA og SAS Norge ASA. Det vises til nærmere omtale av eier-skapet i pkt. 3.5 i del I i proposisjonen og budsjet-

tering av utbytte under de respektive programkategorier i del II i proposisjonen.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1310	Flytransport	273 944	355 300	387 800	9,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	263 299	118 400	104 000	-12,2
1312	Oslo Lufthavn AS	655 000			
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		108 800	108 800	0,0
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart	3 498	8 500	16 000	88,2
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	2 888 552	585 000	566 000	-3,2
	Sum kategori 21.20	4 084 293	1 176 000	1 182 600	0,6

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		33 900	34 900	2,9
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	315 921	350 400	340 000	-3,0
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	463 915	500 000	500 000	0,0
5623	Aksjer i SAS Norge ASA	86 950	50 000	50 000	0,0
	Sum kategori 21.20	866 785	934 300	924 900	-1,0

Mål og virkemiddel

I Norsk luftfartsplan 1998–2007 er målene for luftfartspolitikken trukket opp, jf. St.meld. nr. 38/ Innst. S. nr. 228 (1996–97). Jf. også at mål for luftfartspolitikken omtales i Nasjonalt transportplan 2002–2011. Luftfartspolitikken skal bidra til å sikre transportbrukerne effektive transportmidler over hele landet og medvirke til å utvikle

næringsliv og bosetting i tråd med de overordnede distriktpolitiske mål. Den norske infrastrukturen for luftfarten legger vel til rette for en effektiv konkurranse mellom flyselskapene, særlig etter at Oslo lufthavn, Gardermoen, ble åpnet. Dette ventes å ha innvirkning både på trafikk mønsteret og trafikk omfanget, noe som igjen vil påvirke omfanget og fordelingen av investeringene i lufthavnene. Det vil bli lagt særlig vekt på

sikkerhet og vedlikehold av infrastrukturen. Et bærende prinsipp ved fastsetting av nivå og system for luftfartsavgiftene bør være at prisene skal avspeile de faktiske kostnadene.

Oslo Lufthavn AS er etablert som et statsaksjeselskap, hvor Luftfartsverket forvalter statens eierinteresser. Luftfartsverket har ansvar for drift og utbygging av de øvrige stamruteplassene og de statlige regionale lufthavnene. Til driften av sistnevnte yter staten et eget tilskudd. Staten yter også tilskudd til driften av andre ikke-statlige regionale flyplasser. For å sikre et flytilbud på flyruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, kjøper staten tjenester basert på gjeldende anbuds-kontrakter.

Luftfartstilsynet ble etablert som eget forvaltningsorgan fra 1.1.2000. Dette innebærer et skille mellom myndighets- og driftsoppgaver innen luftfarten. Luftfartstilsynet er samtidig styrket for å få en kvalitetsheving av forvaltningskompetansen. Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ble etablert som eget forvaltningsorgan 1.7.1999, og har som oppgave å granske hendelser og ulykker i sivil luftfart. Regjeringen legger opp til at HSL skal styrkes når etaten også får ansvar for å granske hendelser og ulykker i jernbanesektoren.

Utvikling og resultater

Etter åpningen av hovedflyplassen på Gardermoen høsten 1998 ble flytilbudet til og fra Oslo økt vesentlig. Økningen kom både hos eksisterende selskaper og ved nyetableringer som Color Air, og var aller sterkest på ruter innen Sør-Norge. Om lag samtidig med produksjonsøkningen inntraff betydelige endringer i etterspørselen med med 10–15 pst. fall i forretningsmarkedet for flyreiser. Det ble dermed en sterk overkapasitet. Sammen med visse driftsforstyrrelser, bl.a. vinterproblemer på Gardermoen, medvirket dette til svært dårlige økonomiske resultater for flyselskapene i Norge i 1999.

Det lavere omfanget av forretningstrafikken i 1998–99 har bare i begrenset omfang tatt seg opp i 2000. Tross Color Airs opphør høsten 1999, produksjonskutt hos Braathens og SAS omtrent tilbake til 1998-nivået hva gjelder ruter til og fra Oslo, samt økt kabinfaktor og økte inntekter pr. solgt passasjerkilometer, ventes derfor lønnsomheten i norsk innenriks luftfart å bli svak også i 2000. Dette tilsier at utviklingen i flyselskapenes produksjon også for 2001 kan ventes å bære preg av behov for resultatforbedringer.

Budsjettforslaget 2001

Budsjettforslaget på utgiftssiden er totalt 1 182,6 mill. kr, sammenlignet med saldert budsjett for 2000 på 1 176 mill. kr. Størsteparten av økningen knytter seg helårseffekten av nye anbud fra 1.4.2000 for statlig kjøp av flyruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Tilskudd til regionale flyplasser går ned målt mot saldert budsjett 2000 fordi statens gjeld til de regionale flyplasser som staten overtok i 1997 og 1998, er gjort opp i 2000. Luftfartstilsynets driftsbudsjett foreslås til 108,8 mill. kr, en nominell videreføring fra saldert budsjett 2000. HSLs budsjett foreslås økt til 16 mill. kr, bl.a. fordi etatens ansvarsområde foreslås utvidet til å dekke undersøkelser av hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Luftfartsverkets budsjett foreslås redusert med 19 mill. kr eller 3,2 pst. målt mot saldert budsjett 2000. Driftsresultatet foreslås økt med 30 mill. kr til 134 mill. kr, mens investeringsbudsjettet foreslås redusert med 11 mill. kr til 700 mill. kr. Sistnevnte fordelt med 536 mill. kr til stamruteplassene og 164 mill. kr til de regionale lufthavnene.

Inntektssiden omfatter Luftfartstilsynets gebyrer, renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS, utbytte av statens aksjer i SAS Norge ASA, samt Luftfartsverkets avsetninger til investeringsformål.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedtrekkene i luftfartspolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 38/Innst. S. nr. 228 (1996–97), jf. også omtale i Nasjonal transportplan 2002–2011. Det er viktig i størst mulig grad å se luftfarten i sammenheng med et samlet transporttilbud. En hovedutfordring vil være å oppnå et godt flytilbud tilpasset flypassasjerenes behov, med utgangspunkt i en effektiv konkurranse mellom flyselskapene. Samtidig vil det være en utfordring å sikre finansieringen av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter på strekninger der staten tar et ansvar for transportstandarden. Utbygging og drift av flyplasser er preget av høye kapitalkostnader knyttet til investeringer i anlegg, samt en relativt høy grad av faste kostnader i driften av flyplassene.

Luftfarten påvirker miljøet lokalt, regionalt og globalt. Det er store utfordringer knyttet til støy, luft-, vann- og grunnforurensning. Trafikkveksten både nasjonalt og internasjonalt representerer en særlig utfordring. Tiltak mot lokale og regionale miljøproblemer er i hovedsak beskrevet under omtalen av Luftfartsverket. Global påvirk-

ning knytter seg til flyenes utslipp av klimagasser. Departementet arbeider aktivt gjennom International Civil Aviation Organisation (ICAO) for å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten. Norge har status som observatør i ICAOs miljøkomité.

Tilstandsvurdering

Flytilbudet i Norge er basert på et landsomfattende nett av flyplasser, og antall flyplasser er høyt i forhold til trafikk og folketall. Flyrutedriften innen Norge kjennetegnes ved at det, til forskjell fra i de fleste andre europeiske land, så langt er opprettholdt et tilnærmet landsdekkende innenriksnett i regi av to konkurrerende flyselskaper. Endringene i etterspørselsstruktur og de store økonomiske tapene hos flyselskapene de siste par

årene, antas imidlertid i seg selv å kunne gi risiko for justeringer av rutestrukturen.

Skulle endringer i rutestrukturen, uavhengig av årsak, medføre redusert tilbud, vil resultatet kunne bli at flere ruter betjenes av bare ett selskap. Dette kan i så fall gi et dårligere tilbud til publikum, både i form av redusert kapasitet og høyere billettpriser. Opprettholdelse av en ruteproduksjon tilsvarende dagens to landsdekkende rutesystemer anses å være en nødvendighet for at de politiske målsettinger som Stortinget har gitt for utbygging av infrastrukturen i luftfarten skal kunne opprettholdes gjennom brukerfinansiering av Luftfartsverket. Det er fortsatt behov for tiltak for å forbedre kapasitet, vedlikehold, servicenivå og effektivitet i Luftfartsverkets virksomhet. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen for luftfarten nøye for at vilkårene kan legges til rette for at de fastlagte målsettingene kan nås.

Trafikkutviklingen ved norske lufthavner 1996–1999

	1996	1997	1998	1999
<i>Rutetrafikk</i>				
Innland:				
Stamlufthavner	10,3	2,4	4,4	5,3
Regionale lufthavner	4,5	13,9	5,0	13,1
Total innland	9,9	3,2	4,5	5,9
Utland	12,5	11,8	7,9	4,2
Sum rutetrafikk	10,4	6,1	5,3	5,5
<i>Chartertrafikk</i>				
Innland	-8,5	24,1	-10,4	-23,4
Utland	14,7	9,6	0,8	8,6
Sum chartertrafikk	14,3	9,8	0,6	8,1
Passasjertrafikk totalt	10,7	6,4	5,0	5,7

Kilde: Luftfartsverkets årlige statistikkrapporter

Trafikkutviklingen, målt i antall passasjerer, var sterk på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen er snudd fra annet halvår 1999. Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 1999 28 mill., en økning på 5,7 pst. fra året før. Veksten fra 1998 var 5,9 pst. innen-

lands og 4,2 pst. for utenlandstrafikk. Luftfartsverkets passasjerstatistikk for 1. halvår 2000 viser en samlet reduksjon i antall passasjerer med 2,2 pst., fordelt med en reduksjon på 3,5 pst. innenriks og en økning på 0,9 pst. utenriks i forhold til første halvår 1999.

Nominell utvikling i luftfartsavgiftene i perioden
1996–2000

	i pst.
01.01.1996	2,5
01.01.1997	0,1
01.01.1998	1,7
01.01.1999	3,6
01.01.2000	2,0

I St.meld. nr. 38 (1996–97) er det lagt til grunn at realavgiftsnivået ikke skal øke i perioden 1998–2001.

Rapportering

1999 ble innledet med en sterk konkurranse mellom flyselskapene. Kapasiteten var økt kraftig året før, da hovedflyplassen på Gardermoen åpnet. Color Air var etablert som aktør på viktige innenlandsruter, i konkurranse med de etablerte flyselskapene. Den økte kapasiteten medførte fokus på frekvens, rutenett og pris. Fram til og med september 1999 var veksten i antall flybevegelser innenlands 16 pst. og for flyginger til og fra utlandet 18 pst. Color Air ble avvirket i september 1999, og Braathens og SAS fulgte opp med vekselvise reduksjoner i tilbudet utover høsten. I denne forbindelse ble rutene Oslo-Haugesund, Sandefjord-Stavanger og Sandefjord-Bergen stående igjen med kun én operatør. Den sterke veksten i antall flyginger til og fra Oslo-området i mesteparten av 1999 (Gardermoen og Torp) illustreres ved at dette området hadde 33 pst. av totaltrafikken og 48 pst. av veksten.

For 1999 som helhet ble det utført 702 229 kommersielle flybevegelser, dvs. rute, charter og frakt. Dette var en vekst på 12,1 pst. i forhold til året før. Veksten fordeler seg med 11,3 pst. innenlands og 15,7 pst. for flyginger til og fra utlandet. Som i 1998 ble om lag 80 pst. av de kommersielle flybevegelsene foretatt på stamluftthavner og om lag 20 pst. på regionale lufthavner. Veksten på stamluftthavnene var 12,4 pst. og på de regionale lufthavnene, anført av Torp, 11 pst. I tillegg ble 22 447 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom) foretatt i 1999, dvs. 14,8 pst. flere enn i 1998. Antall passasjerer kommet og reist økte i 1999 med 5,7 pst. til om lag 28 mill. passasjerer. I 2000 forventes en reduksjon i antall flybevegelser med 7,3 pst., fordelt med 8,2 pst. innenlands og

3,7 pst. utenlands. I første halvår var reduksjonen 6,6 pst. Målt i antall passasjerer er reduksjonen i 2000 prognostisert til samlet 2,2 pst., hvorav 3,5 pst. reduksjon innenriks og 0,9 pst. økning utenriks. I første halvår viser statistikken en reduksjon på 2,2 pst. fordelt med 3,5 pst. reduksjon innenriks og en vekst på 0,9 pst. utenriks.

Luftfartsverkets økonomiske resultat målt etter kontantprinsippet var i 1999 285,6 mill. kr mot 956,1 mill. kr året før. Etter regnskapsprinsippet ble overskuddet 419,3 mill. kr i 1999, mot 892 mill. kr i 1998. Det betydelig reduserte overskuddet i 1999 skyldes i hovedsak at inntekter fra Fornebu forsvant da flyplassen ble nedlagt 7.10.1998. Produktivitetsutviklingen var i 1999 på 9,2 pst., noe som gjenspeilet den betydelige økningen i produksjon fra flyselskapenes side. I disse beregningene er regnskapsprinsippet benyttet, da det gir den mest korrekte måling både i enkeltår og over tid. Det ble i 1999 gjennomført investeringer for i alt 609,2 mill. kr (kap. 2450, post 30). Av større investeringer nevnes ferdigstilling av ny flyplass i Båtsfjord, bygging av ny taksebane på Trondheim lufthavn, Værnes, forlengelse av rullebanen ved Brønnøysund lufthavn og utvidelse av ekspedisjonsbygget ved Haugesund lufthavn, Karmøy. Investeringene er ellers knyttet til videre utvikling av eksisterende flyplasser og flysikrings-tjenesten.

Bortfallet av inntekter fra Fornebu innebærer at Luftfartsverket fra 1999 har fått en svekket selvfinansieringsevne. Mens Fornebu var en gammel og nedbetalt flyplass som ga Luftfartsverket store inntekter, har Gardermoen store lån som skal nedbetales. Det vil derfor ta tid før Luftfartsverket kan hente ut utbytte fra Oslo Lufthavn AS som kan kompensere for inntektsnedgangen som fulgte med nedleggelsen av Fornebu. Inntektsnedgangen er hittil delvis kompensert ved å trekke midler fra reguleringsfondet. Den betydelige veksten i antall flybevegelser fra 1998 har blitt erstattet av reduksjoner på en rekke innenlandsruter, slik at selskapenes samlede innenriksproduksjon høsten 2000 er om lag tilbake på nivået fra før Fornebu ble nedlagt. Trafikkinntektene på stamluftthavnene i 2000 vil på bakgrunn av dette bli om lag 60 mill. kr lavere enn budsjettet. Luftfartsverkets resultat for 2000 forventes dermed å bli betydelig redusert i forhold til forutsetningene i Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (1999–2000). Produktivitetsutviklingen i 2000 anslås å bli svekket til -7,6 pst., mot antatt -1,8 pst. i budsjettproposisjonen for 2000.

Av miljøtiltak i 1999 kan nevnes at samtlige brannøvingfelt ved de regionale flyplassene i

Finnmark ble nedlagt for å redusere forurensningsrisikoen. Det er foretatt opprydding av forurenset grunn ved lufthavnene i Kristiansund og Kirkenes. Kildesortering av avfall er satt i gang ved alle lufthavnene. Fra vintersesongen 1999–2000 har Luftfartsverket ikke lenger benyttet urea til baneavising. Urea er skiftet ut til fordel for mer miljøvennlige produkter.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2001 til luftfartsformål tar utgangspunkt i den klare ansvarsdeling som er etablert gjennom etableringen av Luftfartstilsynet og HSL som egne forvaltningsorganer henholdsvis fra 1.1.2000 og 1.7.1999, mens drift av lufthavner og lufttrafikktenesten skjer i regi av Luftfartsverket. Det er lagt til grunn at HSL heretter også skal tillegges ansvaret for å granske hen-

delser og ulykker i jernbanesektoren. Investeringsprofilen i Luftfartsverkets budsjett bærer preg av prioritering av tiltak rettet inn mot sikkerhet, driftskvalitet og kapasitet. Bevilgningen til statlig kjøp av flyrutetjenester legges opp med helårseffekt av de nye anbudene i rutedriften gjeldende fra 1.4.2000.

Det er for 2001 lagt til grunn en volumvekst i Luftfartsverkets trafikkinntekter på 2 pst. Det foreslås å øke satsene for luftfartsavgiftene med i gjennomsnitt 2 pst. Basert på forutsetninger om inntekts- og utgiftsutviklingen, kan forvaltningsbedriftens bedriftsøkonomiske overskudd anslås til om lag 397,1 mill. kr. Av dette er det forutsatt at 134 mill. kr innbetales til statskassen. Det er i budsjettforslaget lagt til grunn at Luftfartsverket kan hente ut 200 mill. kr i avkastning på innskutt kapital i Oslo Lufthavn AS.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	273 944	355 300	387 800
	Sum kap. 1310	273 944	355 300	387 800

Post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter

For 2001 foreslås det avsatt 387,8 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Økningen målt mot saldert budsjett 2000 beror på helårseffekten av nye anbud som gjelder fra og med 1.4.2000. De inngåtte kontraktene følger av de anbudene som ble utlyst i 1999 og gjelder for perioden 1.4.2000–31.3.2003, unntatt helikopterruten Værøy-Bodø der kontrakten gjelder for 1.8.1999–31.7.2002. Samlet kontraktssum er 379,3 mill. kr (avrundet) før kontraktsfestet konsumprisomregning.

Prisomregningen skal foretas pr. 1. april for kontraktene 1–13, og pr. 1. august for helikopterkontrakten Værøy-Bodø. Det er avsatt i alt 8,5 mill. kr til formålet, slik at samlet kontraktsbehov i 2001 er beregnet til 387,8 mill. kr. For kontrakt 5 ytes ingen godtgjørelse (såkalt null-anbud), men

operatøren har enerett til drift av angjeldende rutestrekninger.

Det vises til omtalen av situasjonen ved Honningsvåg lufthavn under omtalen av kap. 2450, post 30 lenger bak i proposisjonen. Som det omtales der, kan det bli aktuelt at dagens flyrutetilbud med Dash-8 ikke kan videreføres. Samferdselsdepartementet legger foreløpig opp til å finne løsninger som innebærer at det så raskt som mulig etter at dagens operasjoner eventuelt bringes til opphør, kan startes opp et midlertidig flyrutetilbud i samsvar med Luftfartstilsynets godkjenning. En vil i denne sammenheng imidlertid også måtte forholde seg til EFTAs overvåkingsorgan ESA, jf. omtale av den midlertidige Fagernes-ruten nedenfor. I forbindelse med at en legger opp til å komme tilbake til Stortinget med en fylldig redegjørelse om Honningsvåg lufthavn, vil det eventuelt også bli redegjort for behov for revisjon av foreslått 2001-bevilgning under kap. 1310, post 70.

Fordeling av statlig kjøp av flyruter i 2001

		i mill. kr
Ruteområde	Selskap	Godtgjørelse
1 Kortbanerutene innen Finnmark (unntatt Vardø) samt Hasvik/Sørkjosen-Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	109,4
2 Vardø-Kirkenes	Arctic Air AS	12,3
3 Lakselv-Tromsø	SAS	13,0
4 Andenes Tromsø/Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	15,2
5 Svolvær/Leknes-Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	-
6 Røst-Bodø	Guard Air AS	10,1
7 Narvik-Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	7,6
8 Brønnøysund-Bodø/Trondheim og Sandnessjøen-Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	40,9
9 Mo i Rana/Mosjøen-Bodø/Trondheim, Rørvik/Namsos-Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	60,7
10 Florø-Oslo/Bergen	Coast Air AS	17,6
11 Førde-Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	17,6
12 Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda-Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	56,8
13 Fagernes-Oslo	Guard Air AS	6,9
Helikopterruten Værøy-Bodø	Helikopter Service AS	11,0

Midlertidig kontrakt for flyruten Fagernes–Oslo – forholdet til EØS-avtalen

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) tok høsten 1999 opp spørsmålet om tildelingen av den midlertidige kontrakten til Widerøe's Flyveselskap ASA for å fly ruten Fagernes-Oslo v.v. kunne representere en form for støtte som ikke var i samsvar med EØS-avtalen, jf. også omtale i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Oppfølgingen fra ESA kom som et resultat av innhenting av tilbud og tildeling av midlertidig kontrakt som Samferdselsdepartementet gjennomførte i løpet av kort tid sommeren 1999, etter at Stortinget ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 1999 omgjorde beslutningen fra høsten 1998 om at staten ikke lenger skulle kjøpe flyrutetjenester til og fra Fagernes fra og med 1.8.1999. ESA har besluttet ikke å følge opp saken videre, men det påpeker at utbetaling av tilskudd til kjøp av flyrutetjenester uten å ha gjennomført en forutgående anbudsprosess i samsvar med artikkel 4 i Rådsforordning 2408/92, i prinsippet ikke er i samsvar med EØS-avtalen.

Flyrutetilbudet til Vardø

På bakgrunn av komitéflertallets merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), har Samferdselsdepartementet vurdert flyrutetilbudet til Vardø etter 1.4.2000. Departementet konstaterer at operatøren, Arctic Air AS, har lagt opp rutene med vekt på både et best mulig lokaltilbud til Kirkenes og gode korrespondanser videre med så vel de landsdekkende som de andre regionale flyrutene. I sommersesongen har selskapet benyttet muligheten til å parkere flyet i Vardø noen av ukens netter og dermed tilpasse rutene ytterligere ut fra lokalreisebehovene fra Vardø til Kirkenes.

Departementet anser at de nye flyrutene fra Vardø samlet sett gir et godt tilbud. Løsningen med eget fly og utelukkende direkteruter gir kort reisetid både for lokalreisende til Kirkenes og for reisende med videreforbindelse, og dekker etter departementets vurdering alle de viktigste behovene fra Vardø der fly gir vesentlig tidsgevinst i forhold til andre transportmidler og dermed framstår som det mest naturlige transportmiddel. Erfaringene fra den første perioden viser en høy regularitet i rutedriften og at kapasiteten er dekkende.

Forbindelsen fra Vardø til fylkessenteret Vadsø ivaretas med vegtransport, der kjøretiden er om lag 1 time. Det anses derfor ikke å være grunnlag for at fylkessenterforbindelsen i dette tilfellet skal sikres gjennom statens engasjement i regional luftfart. Det finnes etter departementets vurdering heller ikke trafikkgrunnlag som kan forsvare at det opprettes anbudsruiter mellom Vardø og andre lufthavner enn Kirkenes. Den nevnte kjøreavstanden mellom Vardø og Vadsø gjør for øvrig også at flyruiter på Vadsø lufthavn kan være et mulig alternativ for Vardø-reisende.

På bakgrunn av disse vurderingene finner departementet ikke grunnlag for å opprette ytter-

ligere anbudsruiter fra Vardø lufthavn. Eventuelle framtidige endringer i flytilbudet for denne regionen fra og med anbudsperioden som starter 1.4.2003, vil bli gjenstand for drøfting mellom departementet og Finnmark fylkeskommune allerede våren 2001, og vil også måtte sees i sammenheng med de utredninger som pågår om lufthavnstrukturen i regionen, jf. også omtale i Nasjonal transportplan 2002–2011. Sett i lys av ESAs reaksjoner mot den midlertidige kontrakten på Fagernes lufthavn, jf. omtale foran, anser departementet at det heller ikke er aktuelt å foreta endringer i innneværende kontrakt med Arctic Air AS som medfører økt tilskudd.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	175 299	27 900	
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	88 000	90 500	94 200
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>			9 800
	Sum kap. 1311	263 299	118 400	104 000

Post 70 Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser

Det foreslås avsatt 94,2 mill. kr på post 70, som gjelder tilskudd (posten er tidligere benevnt som «Overføring til Luftfartsverket») til delvis kompensasjon for utgifter ved drift og investeringer ved de regionale lufthavnene som staten ved Luftfartsverket overtok i 1997 og 1998.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Fra og med 2001 foreslås tidligere post 60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser benevnt som post 71. Dette gjøres fordi bevilgninger over posten ikke lenger knyttes til kommuner, etter at Stortinget for 1999 og 2000 har saldert bevilgninger for fullstendig oppgjør for den statlige overtakelsen av regionale lufthavner. Dette oppgjøret forklarer samtidig i det alt vesentlige forskjellen i bevilgningsforslag på post 71 sammenlignet med saldert budsjett for 2000 på post 60.

Under post 71 videreføres tilskuddsordningene til ikke-statlige flyplasser. Det foreslås avsatt

til sammen 9,8 mill. kr i 2001. 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 ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk.

Om markedsføringstiltak ved Geilo lufthavn, Dagali

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000) ba komitéen Samferdselsdepartementet om å medvirke til et opplegg for markedsføringstiltak for utenlandstrafikk for Geilo lufthavn, Dagali. Departementet har som en oppfølging av komitémerknaden vært i kontakt med ulike instanser som har faglig kompetanse, og som besitter virkemidler som kan være relevant i forhold til markedsføringstiltak for utenlandstrafikk for den aktuelle lufthavnen. Dette gjelder Norges Turistråd, Norges Eksportråd, Statens nærings- og distriktsutviklingsfond, Kommunal- og regionaldepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Landbruksdepartementet.

Geilo lufthavn og Samferdselsdepartementet er enige om at det høsten 2000 avholdes et møte, der Geilo lufthavn gir en presentasjon av lufthavnen og de muligheter en ser for seg for ovennevnte relevante offentlige instanser som har ansvar, kompetanse og virkemidler knyttet til markedsføring av Norge i utlandet. Videre oppfølging vil avhenge av hvilke av de nevnte instanser

som i henhold til gjeldende retningslinjer har muligheter for å bistå Geilo lufthavn, Dagali i markedsføring av lufthavnen i utlandet. Samferdselsdepartementet anser for øvrig at departementets budsjett ikke er en naturlig kilde for tilskudd til denne type tiltak, som ikke kan sies å ha en transportpolitisk begrunnelse.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter		108 800	108 800
	Sum kap. 1313		108 800	108 800

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet ble etablert som et ordinært bruttobudsjettert forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet med virkning fra 1.1.2000. Tilnærmet alle tilsyns- og myndighetsfunksjonene innen sivil luftfart er med dette skilt fra Luftfartsverket, og nye ressurser er tilført for å skape et fullverdig nytt luftfartstilsyn. Det er ved etableringen lagt vekt på en styrking av generell forvaltningskompetanse så vel som luftfartsfaglig kompetanse. En kompetanseutviklingsplan for hele etaten, hvor også videreutvikling av den luftfartsfaglige kompetansen er tillagt vekt, er under planlegging. Arbeidet med å forbedre kvaliteten i forvaltningen i etaten er prioritert gjennom styrking av forvaltningsfunksjoner og gjennom igangsatt prosjektarbeid for å videreutvikle regelverk.

Utviklingen av kompetanse og regelverk på nye tilsynsområder er igangsatt. I 2000 er nytt regelverk for systemtilsyn med navigasjonstjenester kommet på plass. Kompetanseutvikling og oppbygging av tilsyn og regelverk for systemtilsyn med lufttrafikk-tjenesten er også kommet i gang og vil ventelig være etablert i løpet av 2001. Et styrket tilsyn med allmennflyging og luftsport er under utvikling. Luftfartstilsynet har også et miljøfaglig ansvar. Med utgangspunkt i sikkerhetsmessige krav, arbeides det med tiltak for å

reducere støy og utslipp fra lufttrafikk og flyplassdrift. I 2001 skal Luftfartstilsynet slutføre arbeidet med evaluering av konsekvensene av forskriften om inn- og utflyvningstraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

I løpet av 1. halvår 2000 er økonomiske og administrative funksjoner etablert, og en videre tilpassing av behov og ressurser på det administrative området vil finne sted. Det løpende operative og tekniske tilsyn med luftfarten har gjennom hele etableringsperioden vært drevet som tidligere. Innenfor Luftfartstilsynets økonomiske ramme for 2000 er det tatt høyde for at inntil 140 faste stillinger kan etableres. Luftfartstilsynet mener det vil være nødvendig å øke antall stillinger opp mot 155 for at etaten skal kunne utvikles etter forutsetningene.

Departementet har i tråd med omtalen i St.prp. nr. 60 (1999–2000), satt i gang nærmere vurderinger av bemanningen i Luftfartstilsynet ut fra etatens anbefaling om økning. Vurderingene gjøres ut over høsten 2000 og vil bli sett i sammenheng med utviklingen når det gjelder kvalitet og kompetanseoppbygging. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om saken når vurderingene er avsluttet. Det er foreslått et driftsbudsjett på 108,8 mill. kr, en nominell videreføring målt mot saldert budsjett 2000.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Gebyrinntekter		33 900	34 900
	Sum kap. 4313		33 900	34 900

Post 01 Gebyrinntekter

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

gebyrregulativ. Etter hvert som nye tilsynsområder kommer til, legges det til grunn at denne tilsynsvirksomheten i utgangspunktet skal fullfinansieres gjennom gebyrer. Dette vil også bidra til at Luftfartstilsynet kan få en høyere grad av egenfinansiering.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter	3 498	8 500	16 000
	Sum kap. 1314	3 498	8 500	16 000

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ble med virkning fra 1.7.1999 etablert som et ordinært bruttobudsjettert forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 180 (1998–99). HSL har ansvaret for undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser. I Nasjonal transportplan 2002–2011 går Regjeringen inn for at kommisjonen også skal få ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i jernbanesektoren, og Regjeringen vil

fremme lovforslag som gir hjemmelsgrunnlag for dette. Etaten vil i dette tilfellet måtte styrkes med 2–3 stillinger.

For 2001 foreslås det bevilget 16 mill. kr. Av dette utgjør utgifter til flytting til nybygg 2,4 mill. kr. Bevilgningen skal for øvrig nyttes til å dekke utgifter i forbindelse med lønn og godtgjørelser, havariundersøkelser og øvrig drift, herunder husleie. Samferdselsdepartementet vil nøye følge opp budsjettutviklingen i etaten etter hvert som organisasjonen får etablert seg med det utvidede ansvarsområde som det nå legges opp til.

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

(i 1 000 kr)

Post/ under- post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
24.1	Driftsinntekter	-4 472 994	-2 346 300	-2 401 900
24.2	Inntekter regionale flyplasser	-211 482	-209 900	-219 300
24.3	Fra reguleringsfondet	-124 364	-2 000	-76 900
24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 502 395	1 535 700	1 622 300
24.5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	188 811	192 200	206 700
24.6	Avskrivninger	2 666 631	338 600	360 000
24.7	Renter av statens kapital	41 082	37 300	35 100
24.8	Til investeringsformål	315 921	350 400	340 000
24	Driftsresultat	-94 000	-104 000	-134 000
30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	609 217	689 000	700 000
92	Lån til Sandefjord Lufthavn AS	7 500		
94	Aksjeinnskudd	700 000		
95	Innskudd ansvarlig lånekapital	1 665 835		
	Sum kap. 2450	2 888 552	585 000	566 000

Post 24 Driftsresultat*Inntekter over Luftfartsverkets driftsbudsjett*

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
Luftfartsavgifter, stamrutenett	1 665 896	1 670 900	1 686 000	0,9
Luftfartsavgifter, regionale flyplasser	110 382	107 600	107 500	-0,1
Gebyrer	30 418	0	0	
Andre driftsinntekter, stamrutenett	475 560	460 400	515 900	12,1
Andre driftsinntekter, regionale flypl.	13 100	11 800	17 600	49,2
Avkastning fra Oslo Lufthavn AS	0	215 000	200 000	-7,0
Tilskudd regionale flyplasser	88 000	90 500	94 200	4,1
Overdragelse av Fornebu	2 301 120	0	0	
Fra reguleringsfond	124 362	2 000	76 900	
Sum inntekter	4 808 838	2 558 200	2 698 100	5,5

Etter den sterke økningen i flyrutetilbudet etter åpningen av Gardermoen, har det mot slutten av 1999 og inn i 2000 skjedd en betydelig

reduksjon i tilbudet innenriks. Dette har skjedd bl.a. som følge av at Color Air avviklet sin virksomhet høsten 1999, og at Braathens og SAS der-

etter reduserte sitt rutetilbud. Totalt sett innebærer dette at selskapenes innenriksproduksjon høsten 2000 er om lag tilbake på nivået før Fornebu ble nedlagt. Dette påvirker også Luftfartsverkets inntektssituasjon betydelig, både i form av reduserte inntekter fra start- og underveisavgiften, og ved at redusert tilbud også gir seg utslag i utviklingen i antall passasjerer, spesielt innenfor ferie- og fritidsmarkedet, noe som gir utslag i passasjeravgiftsinntektene. Således forventer Luftfartsverket at trafikkinntektene på stamruteplassene i 2000 vil ligge ca 60 mill. kr under budsjett.

For 2001 tilsier prognosene en økning i antall passasjerer på 3,9 pst. på stamrutenettet og en økning i antall flybevegelser på 1,1 pst. Samlet sett tilsier dette en volumvekst i trafikkinntektene for Luftfartsverket på 2 pst. målt mot budsjetterte inntekter for 2000. For regionale lufthavner er den tilsvarende inntektsveksten anslått til 1,5 pst. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen i luftfarten i 2001 og den forutsatte volumveksten på 2 pst., og vil komme tilbake til Stortinget med revisjon av budsjettet hvis utviklingen skulle bli vesentlig annerledes enn forutsatt. I anslagene er det ikke tatt hensyn til eventuelle endringer i de økonomiske rammevilkårene for luftfarten, som f.eks. bebudede endringer i merverdiavgiftsregelverket, samt den varslede omleggingen av de fiskale flypassasjeravgiftene, som i dag er på de fire hovedstrekningene i Sør-Norge samt til utlandet.

Når det gjelder satsene for luftfartsavgiftene, er det i St.meld. nr. 38 (1996–97) lagt til grunn uendret realavgiftsnivå for perioden 1998–2001. Luftfartsverket har i sitt høringsforslag for luftfartsavgiftene for 2001 lagt opp til å øke avgiftene med 2,5 prosentpoeng utover prisstigningen, dvs. totalt 4,5 pst. avgiftsøkning for 2001. Luftfartsverket viser til at realøkningen tilsvarende et etterslep for undervegsavgiftene som oppstod i 1997, som følge av endringer i Eurocontrols beregningsmetodikk for fordeling av inntekter mellom medlemslandene. Luftfartsverkets styre har signalisert at en slik takstøkning kan synes nødvendig

på grunnlag av Luftfartsverkets vanskelige økonomiske situasjon, selv om en slik takstøkning isolert sett er lite ønskelig. I tråd med alminnelig praksis vil Luftfartsverket legge fram forslag til luftfartsavgifter for 2001 høsten 2000. I framlegget vil Luftfartsverket også ta stilling til kommentarer fra høringsinstansene. Samferdselsdepartementet vil avvente endelig standpunkt i saken til Luftfartsverkets framlegg foreligger. I den endelige behandling av saken vil departementet, foruten de argumenter som framføres av Luftfartsverket, også måtte vurdere hensynet til trafikantene, flyselskapene og potensialet for effektivisering i Luftfartsverket. Hensynet til trafikantene og flyselskapene tilsier isolert sett at en realavgiftsøkning vil framstå som uheldig, spesielt tatt i betraktning trafikkutviklingen innenriks. Avgiftene vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet i egen forskrift.

Til grunn for foreliggende budsjett foreslås satsene for luftfartsavgiftene priskompensert, dvs. at det er lagt til grunn en økning på i gjennomsnitt 2 pst. Departementet vil eventuelt komme tilbake til saken dersom det skulle bli endringer i forhold til dette. Når det gjelder avkastning fra Oslo Lufthavn AS, er denne ført opp med 200 mill. kr som er 15 mill. kr mindre enn for 2000. Årsaken til reduksjonen er at 15 mill. kr som gjelder leie av infrastruktur på gamle Gardermoen, av budsjettekniske årsaker er ført opp under «Andre driftsinntekter, stamrutenett». Inntekten «Avkastning fra Oslo Lufthavn AS» reflekterer etter dette kun avkastning på innskutt kapital. Tilskudd regionale flyplasser er ført opp med 94,2 mill. kr og gjelder tilskudd til Luftfartsverket til delvis dekning av driftsunderskudd og investeringer på de regionale lufthavnene.

Det foreslås at Luftfartsverkets subsidiering av lufttrafikkjenesten ved den konkurrerende Sandefjord lufthavn, Torp, opphører fra og med 1.1.2001. Dette vil gi Luftfartsverket en inntektsøkning på om lag 12 mill. kr. Det vises til nærmere omtale under Andre saker.

Utgifter over Luftfartsverkets driftsbudsjett

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
Personalutgifter	887 969	916 000	940 500	2,7
Andre driftsutgifter	584 426	589 700	656 800	11,4
Driftsutgifter regionale lufthavner	188 811	192 200	206 700	7,5
Miljøopprydding Fornebu	30 000	30 000	25 000	-16,7
Avskrivninger	323 058	338 600	360 000	6,3
Avskrivninger Fornebu/Gardermoen	2 343 573	0	0	
Renter av statens kapital	41 082	37 300	35 100	-5,9
Til investeringsformål	315 921	350 400	340 000	-3,0
Sum utgifter	4 714 840	2 454 200	2 564 100	4,5

Forslaget for 2001 er basert på lønnsregulativet pr. 1.5.2000, samt sentrale og lokale forhandlinger i 2000. Kostnadene ved lønnsoppgjøret i 2000 er beregnet til 28 mill. kr på årsbasis. Det er i forslaget lagt til grunn en vekst i antall årsverk på om lag 45. Av dette gjelder 35 nye flygeledere.

Andre driftskostnader viser en økning på 67,1 mill. kr eller 11,4 pst. Foruten generell prisstigning med 2 pst. kan økningen henføres til bl.a. nytt baneavisingsmiddel, økte gebyrer fra Luftfartstilsynet, drift av nye IT-systemer og økt medlemskapskontingent i Eurocontrol.

For de regionale lufthavnene er merkostnadene som følge av lønnsoppgjøret 1. mai 2000 beregnet til 4 mill. kr. I tillegg er generell prisstigning innarbeidet med 1,5 mill. kr. Anslaget for driftsutgiftene i 2000 ligger ca 6,4 mill. kr (3,3 pst.) over det som tidligere er lagt til grunn. Merkostnadene har i hovedsak sammenheng med økte operative krav, medisinsk uskikkethet og utskifting av baneavisingsmidler. For 2001 legges det til grunn en volumvekst på 4 pst., bl.a. for å dekke driftsmessige konsekvenser av pågående oppgradering av lufthavnene.

Samferdselsdepartementet konstaterer at Luftfartsverkets kostnader øker utover prisveksten, til tross for noe lavere aktivitet blant flyselskapene og dermed reduksjon i etterspørselen etter Luftfartsverkets tjenester. Selv om det kan være gode enkeltvis forkklaringer til kostnadsveksten, ønsker departementet økt fokus på mulighetene for effektivisering i Luftfartsverket. Samferdselsdepartementet har også konstatert at flysel-

skapene i Norge ser ut til å ha lyktes med å gjennomføre større kostnadsbesparende tiltak, selv om kostnadsstrukturen i selskapene ikke er direkte sammenlignbar med Luftfartsverkets. Departementet vil derfor vurdere om det kan være aktuelt å foreta en gjennomgang av Luftfartsverkets driftsutgifter med fokus på hvor det kan realiseres innsparinger, samt hvilke konsekvenser mulige effektiviseringstiltak vil ha.

Post 30 Flyplassanlegg

Det foreslås avsatt i alt 700 mill. kr til investeringer, fordelt med 536 mill. kr på stamrutenettet og 164 mill. kr på de regionale lufthavnene.

Stamruteplasser

Ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg

De viktigste oppgavene innenfor ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg i 2001 vil bli fortsatt utbygging av ekspedisjonsbyggene ved Stavanger lufthavn, Sola, og Bergen lufthavn, Flesland. Ved Bergen lufthavn vil tiltaket med utvidelse av bagasjehallen og bagasjetransportanlegget videreføres med en utvidelse av avgangsarealene i etasjen over den nye bagasjehallen, samt utvidelse av utenlandsarealene med en permanent Schengen-løsning. Det vil bli gjennomført prosjektering og byggestart for nytt tårn- og sikringsbygg, inkludert kontrollsentral ved Trondheim lufthavn, Værnes. Videre foreslås videreført planlegging og prosjektering av nye ekspedisjons-

bygg ved Svalbard lufthavn, Longyear, og ved Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen, med sikte på å kunne presentere utbyggingsforslag på et senere tidspunkt. For øvrig vil det bli bevilget midler til oppgradering av den eldre delen av bygningsmassen.

Bardufoss lufthavn

I budsjettproposisjonen for 2000, jf. St. prp. nr. 1 (1999–2000), ble det varslet at departementet ville komme tilbake til investeringen i nytt terminalbygg på Bardufoss etter en nærmere gjennomgang av det forhøyede budsjettanslaget. Luftfartsverket har gått gjennom kostnadsanslaget, og ved visse tilpasninger i prosjektet funnet grunnlag for å redusere kostnadene fra 31 mill. kr til 26,7 mill. kr. Departementet legger opp til å foreta en opprustning av terminalen på Bardufoss, men vil vise til at det kan være usikkert om både SAS og Braathens vil videreføre tilbudet på Bardufoss. Dette er igjen avhengig av hvilket selskap som tildeles den viktige kontrakten for flyging av Forsvarets personell til og fra Bardufoss fra 2001. Etter det departementet kjenner til, legges det opp til at kontrakten for flyging av Forsvarets personell skal avgjøres og tildeles mot slutten av 2000. Med ett trafikkerende flyselskap på Bardufoss, tilsier det redusert behov for ny sivil terminal. Den relativt nylig framlagte Forsvarsstudien viser også at det er usikkert hvilket omfang av militær aktivitet som vil videreføres på Bardufoss i framtida, avhengig av den videre behandling av Forsvarsstudien. Disse forholdene tilsier etter Samferdselsdepartementets vurdering at en må avvente nærmere hva som blir utfallet av tidligere nevnte usikkerhetsmomenter, før en fatter endelige beslutninger om hva som bør gjøres av investeringer på Bardufoss lufthavn. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med spørsmålet om terminalbygg på Bardufoss etter at nevnte usikkerheter er nærmere avklart.

Baner og belysning

De viktigste oppgavene innenfor baner og banelys i 2001 blir rehabilitering av innflygingslysene ved Haugesund lufthavn, Karmøy. Det blir foreslått sluttbevilgning for ny taksebane vest ved Trondheim lufthavn, Værnes, til komplettering og etterarbeider. Videre blir det foreslått avsatt midler til reasfaltering av banesystemet ved enkelte lufthavner der behovet er størst.

Flynavigasjonsutstyr

I 2001 vil innsatsen innenfor flynavigasjon ha tyngdepunkt i arbeidet med utskifting av flykontrollsystemene ved Stavanger, Trondheim og Bodø kontrollsentraler, samt ved Flesland innflygingskontroll. I tillegg pågår arbeidet med harmonisering av flykontrollsystemet i Oslo kontrollsentral. Arbeidet med renovering av flykontrollsystemene i kontrolltårn og navigasjonsanlegg vil fortsette i 2001. Primære årsaker er generell elde, drifts- og vedlikeholdsproblemer og mer avanserte bruker- og operatørbehov. I tillegg kommer utstyrsbestykningen innen prosjektet «Nytt tårn og sikringsbygg på Værnes».

Rullende materiell

Økt trafikkmengde på stamrutenettet har resultert i krav til redusert brøytetid. I tillegg må utskifting av utrangert materiell og nyanskaffelser videreføres som følge av strengere oppfølging av krav til banevedlikehold, slik at sikkerhetsnivået kan opprettholdes under vinteroperasjoner. Dette innebærer at flyplassene må være utstyrt slik at den standard som ligger til grunn for «svart bane» kan overholdes. Innenfor rullende materiell må det også legges opp til en oppgradering/utskiftningstakt på 2–3 brannbiler pr. år til brann- og redningstjenesten som følge av aldring av brannbilflåten og nye teknologiske/operative krav. Med bakgrunn i at nye krav til brannbiler er under utarbeidelse, er det usikkert om utskifting av brannbiler vil finne sted i løpet av 2001 eller i begynnelsen av 2002. I brann- og redningstjenesten vil det bli anskaffet redningsbåter til enkelte av de lufthavner som grenser til sjø og vann. I tillegg kommer handlingutstyr til Svalbard lufthavn.

Isvarslingsanlegg

I forbindelse med økte krav til banevedlikehold i form av «svart bane» (sikkerhetsvurdering), vil bruk av kjemikalier (avisningsvæske) være et forebyggende tiltak. For å optimalisere bruk av kjemikalier av hensyn til miljøpåvirkning og økonomi, må det installeres systemer for isvarsling (temperaturfølere i rullebanen) på stamruteplassene. Luftfartsverket vil starte installasjon av isvarslingssystemer ved de viktigste lufthavnene i 2001.

Security

Innføring av 100 pst. kontroll av innsjekket bagasje er en prioritert målsetting internasjonalt. Foreløpige kostnadsanslag tilsier imidlertid at kostnadene i 2001 og 2002 blir betydelige, i henhold til den opprinnelige målsettingen om at dette skal være gjennomført i sin helhet innen utgangen av 2002. Luftfartsverket vil derfor gå gjennom framdriftsplanen for gjennomføring av 100 pst. kontroll av innsjekket bagasje, herunder også vurdere samlet omfang og ressursbruk i dette prosjektet i forhold til alternativ bruk av disse midlene på sikkerhetsrelaterte tiltak. Til annet røntgenutstyr og

oppføring av gjerder rundt lufthavner foreslås 5,2 mill. kr.

IT-tiltak

Det alt vesentligste av innsatsen på dette området vil i 2001 være rettet inn mot avslutning av prosjekt for nytt innkjøps- og økonomisystem. Det er i alt avsatt 34 mill. kr til dette formålet. Prosjektet har hatt betydelige overskridelser, men dette er dekket opp i 2000 ved trekk på reserver, refusjoner knyttet til parkeringsanlegg og trekk på reguleringsfondet. Det vises til egen omtale under Andre saker.

Større bygg og anlegg**Større bygg og anlegg på stamruteplassene i 2001**

(i mill. kr)				
Sted	Prosjekt	Kostnads- overslag	Bevilget hittil	Forslag 2001
a) Værnes	Taksebane vest	99,0	93,5	5,5
	Nytt tårn- og sikringsbygg	137,0	1,0	15,0
b) Sola	Utvidelse ekspedisjonsbygg	556,0	54,0	91,2
c) Flesland	Utvidelse bagasjehall/avgangsarealer	82,5	32,5	50,0
d) Sola, Flesland, Værnes, Bodø	Utskifting av flykontrollsystem	280,0	36,0	58,0
Sum				219,7

Ad a) Trondheim lufthavn, Værnes*Taksebane vest*

Arbeidene med ny taksebane vest ved Trondheim lufthavn, Værnes, ble ferdigstilt i 1999. Sluttkostnaden er beregnet til 99 mill. 2000-kr. Økningen i kostnadsanslaget fra 93,5 mill. kr skyldes i hovedsak at uklare grensesnitt mellom Forsvaret og Luftfartsverket knyttet til elektrotekniske anlegg medførte en underbudsjettering i forhold til de faktiske behov. Det er tidligere bevilget 93,5 mill. kr. For 2001 foreslås en sluttbevilgning på 5,5 mill. kr.

Tårn-/sikringsbygg og kontrollsentral

Det eksisterende tårn- og sikringsbygget ved Trondheim lufthavn, Værnes ble opprinnelig oppført i 1974. Det har senere være gjennomført løpende vedlikehold, samt nødvendige oppgrade-

ringer av bygning og flyoperativt utstyr. Den økende flytrafikken i perioden har også medført mer utstyr og økt bemanning. Bygget er derfor utvidet i flere omganger. Sett under ett er dagens bygg ikke i henhold til den standard som kreves når det gjelder bygningsteknikk, funksjonalitet, arbeidsmiljø og operative forhold. Videre er det nye ekspedisjonsbygget på Værnes (åpnet i 1994) plassert slik at eksisterende tårn- og sikringsbygg okkuperer 2 flyoppstillingsplasser foran terminalen. Trafikkveksten siden 1994 har medført et sterkt behov for å kunne ta disse flyoppstillingsplassene i bruk. Dette er i tråd med de planmessige forutsetningene for lufthavnen.

Tårn- og sikringsbygget ved Værnes huser også en av landets fire kontrollsentraler. Oppgraderingen av det kontrolltekniske utstyret ved kontrollsentralene er startet, jf. d) i det følgende. Med bakgrunn i ovenstående forhold er det under utarbeidelse et endelig forprosjekt for et nytt tårn- og sikringsbygg, som etter planen vil foreligge sent i

2000. Samtidig med denne utbyggingen legges det opp til å bygge en ny kontrollsentral. Både kontrollsentralen og tårnet vil få nytt kontrollteknisk utstyr. Samlede kostnader for bygninger, anlegg og utstyr (ekskl. tiltak under punkt d) i det følgende) er foreløpig beregnet til 137 mill. 2000-kr. For 2001 foreslås 15 mill. kr til planlegging, prosjektering og byggestart.

Ad b) Stavanger lufthavn, Sola

Utvidelse ekspedisjonsbygg

Trafikkveksten over en lengre periode har medført at i særlig grad innsjekkingsområdet, bagasjehall, ankomstområder og flyoppstilling i dag er fullt utnyttet. Ved ytterligere trafikkvekst vil arealknapphet i disse områdene legge begrensninger for kapasiteten. Tilsvarende problemer gjelder også i mindre grad for de fleste andre områder i ekspedisjonsbygget, samt de generelle forholdene for regional flytrafikk. Det tas sikte på en utbygging som vil dekke behovet i minst 10 år basert på den trafikkvekst som er lagt til grunn i de offisielle prognosene. På grunn av prosjektets størrelse og kompleksitet, samt at en utbygging vil skape forstyrrelser for trafikkavviklingen med ulemper for de reisende og flyselskapene, legges det opp til å gjennomføre utbyggingen i flere faser. Det er forutsatt at alle fasene gjennomføres i sammenheng. Første fase vil ta for seg innsjekkingsområdet og bagasjehall med tilstøtende arealer, tekniske anlegg og funksjoner, og beregnes ferdig i løpet av 2002. Den totale utbyggingen forventes å være fullført i løpet av 2005. Som grunnlag for den totale utbyggingen er det utarbeidet et forprosjekt. Luftfartsverket har gjennomført en egen usikkerhetsanalyse i forhold til kostnadsberegningene i forprosjektet. De samlede kostnadene for utbyggingen inkludert prosjektereserver, er beregnet til 556 mill 1999-kr. Størrelsen på prosjektereserven er beregnet ut fra en sannsynlighetsgrad på 85 pst. for at kostnadsnivået ikke vil overskrides. Det er tidligere bevilget 54 mill. kr til planlegging, prosjektering og byggestart. For 2001 foreslås en bevilgning på 91,2 mill. kr til fortsatt prosjektering og bygging.

Prosjektet har et kostnadsoverslag på over 500 mill. kr og skal i tråd med det nye opplegget for kvalitetssikring av kostnadsrammer for statlige investeringer som ble presentert i Gul bok for 2000, underlegges eksternt kvalitetssikring. Arbeidet er igangsatt, men er ikke fullført. Forslaget til kostnadsramme må derfor betraktes som foreløpig. Departementet tar forbehold om å komme tilbake med endringer i prosjektets resultatmål, her-

under kostnadsrammen, dersom gjennomført kvalitetssikring skulle tilsi dette.

Ad c) Bergen lufthavn, Flesland

Utvidelse bagasjehall, samt avgangsarealer innland og utland

Kapasiteten på bagasjetransportanlegget er for liten i forhold til dagens trafikk. Dette medfører for mye feilsortert bagasje, krever ekstra personellressurser og gjør arbeidsmiljøet for de ansatte dårligere. Bagasjehallen vil derfor bli utvidet samtidig som bagasjetransportanlegget ombygges og utvides. Det vil også installeres anlegg for 100 pst. sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje til utlandet. Basert på forprosjekt er kostnadene beregnet til 49,5 mill. 1999-kr. Økningen fra St. prp. nr. 1 (1999–2000) skyldes i hovedsak at det nå er inkludert kostnader til nødvendig oppgradering av bagasjestyringssystem, samt konsulentutgifter til gjennomføring av risiko-/usikkerhetsanalyse. Det er tidligere bevilget 32,5 mill. kr til tiltaket som forventes ferdigstilt ved årsskiftet 2000–2001. For 2001 foreslås en sluttbevilgning på 17 mill. kr.

Utnyttelsen av avgangsarealene på innland er svært høy, og det er ikke kapasitet for ytterligere vekst i topptimene. I tillegg er det stor etterspørsel etter kontorer og muligheter for utvidet kommersiell aktivitet, som ikke har vært mulig å dekke. Det er derfor i forbindelse med planleggingen av utvidelse av bagasjehallen sett på mulighetene for å utvide avgangsarealene på innland ved å bygge ut på toppen av den nye bagasjehallen. Dette er beregnet å koste 12,5 mill. 1999-kr dersom prosjektene gjennomføres i sammenheng. Det er gjennomført en risikoanalyse av usikkerheten i det samlede kostnadsoverslaget som viser at det med 50 pst. sannsynlighet ikke vil overskride 62 mill. kr og med 85 pst. sannsynlighet ikke vil overskride 67 mill. kr.

Innføring av Schengen-avtalen for Norge fra oktober 2000 medfører at det må gjennomføres bygningsmessige endringer i avgangsarealene for utland slik at reisende fra ikke-Schengen-land kan skilles fra reisende fra Schengen-land. For Flesland er det planlagt et midlertidig tiltak som etter pålegg fra Justisdepartementet skal stå klart til utgangen av oktober 2000. Tiltaket er kostnadsberegnet til ca 3 mill. kr. I tillegg kommer kostnader til investeringer i en egen flyplassbuss, da det vil bli nødvendig med økt bruk av fjernparkering for fly. Dette tiltaket utnytter eksisterende arealer, men gir dårlig funksjonalitet, noe som vil kunne redusere den kommersielle aktiviteten. Det foreslås derfor at det i 2001 legges til rette for en utvi-

delse av avgangsarealene for utland, slik at det etableres en permanent løsning for Schengen/ ikke-Schengen. En permanent løsning vil innebære tilfredsstillende servicenivå og økt kommersiell aktivitet. I følge et gjennomført forprosjektet for en slik utvidelse, vil kostnadene bli 20,5 mill. kr dersom tiltaket gjennomføres samtidig med øvrige byggearbeider i terminalbygget.

Samlet vil utbyggingen av Bergen lufthavn, Flesland, beløpe seg til 82,5 mill. kr. I tillegg kommer prosjektereserven beregnet i usikkerhetsanalysen omtalt ovenfor til 5 mill. kr. Det foreslås bevilget 50 mill. kr til utbygging av Bergen lufthavn i 2001 fordelt på følgende delprosjekter: utvidelse bagasjehall med 17 mill. kr (sluttbevilgning), utvidelse avgangsarealer innland med 12,5 mill. kr, samt utvidelse avgangsarealer utland med ca. 20,5 mill. kr.

Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen

Forlengelse av rullebanen

Departementet har i tidligere budsjettproposisjoner orientert om forlengelse av rullebanen ved Kirkenes lufthavn. Det er nå utført anleggsmessige arbeider innenfor vedtatt kostnadsramme. Prosjektet ble avsluttet i 2000 uten at forlengelsen kunne nyttegjøres som forutsatt, men denne er i stedet tatt i bruk som utvidet sikkerhetssone. Dette har i hovedsak sammenheng med at de krav som Luftfartstilsynet varslet til hinderfrihet i området rundt flyplassen for at rullebaneforlengelsen skulle kunne benyttes som forutsatt, vil innebære en betydelig kostnadsøkning for prosjektet. Fullføringen av prosjektet er utsatt til det kan framlegges en nærmere analyse av de konsekvenser Luftfartstilsynets krav vil ha for Kirkenes lufthavn. Dette analysearbeidet vil følge etter at det er vedtatt en ny forskrift for utforming av denne type flyplassanlegg. Det er usikkert når forskriften vil foreligge. Departementet vil komme tilbake til spørsmålet om fullføring av rullebaneforlengelsen når konsekvensene av Luftfartstilsynets krav er fastsatt.

Ad d) Utskifting av flykontrollsystemene

Utstyret som benyttes av lufttrafikkjenesten ved kontrollsentralene i Bodø, Stavanger og Trondheim, samt ved Bergen/Flesland innflygingskontroll, ble utviklet tidlig på 1970-tallet. Utstyret ble tatt i bruk i perioden 1978–1984. Teknologien i utstyret som benyttes i enhetene er gammel og tilfredsstillende ikke nasjonale og internasjonale krav. Disse går bl.a. ut på at systemene ved de forskjel-

lige enhetene skal kunne kommunisere med hverandre, og at det skal legges inn funksjoner som skal øke sikkerheten (bl.a. konfliktvarsling og varsling når luftfartøyer flyr lavere enn sikker høyde). Krav til å øke sikkerheten er nødvendig fordi det ellers ville måtte påregnes et stigende antall hendelser i forbindelse med økende trafikk. Nytt utstyr gir i tillegg økt driftssikkerhet. Dagens utstyr skaper problemer for en effektiv avvikling av lufttrafikken nasjonalt, men det er også et økende problem for Norge at våre naboland har innført nyere utstyr med høyere automatiseringsgrad enn ved de norske kontrollsentralene.

Utskiftingen av flykontrollsystemene i Stavanger, Trondheim og Bodø innflygings- og kontrollsentraler, samt Flesland innflygingskontroll, fortsetter i 2001. Investeringene vil i hovedsak medgå til å slutføre innflygings- og kontrollsentralen i Stavanger, samt forberedende arbeider ved Flesland innflygingskontroll. Totalbudsjettet er basert på risikoanalyser knyttet til usikkerheten i kostnadsoverslagene. Totalkostnadene er beregnet til 280 mill. 1999-kr. Dette er basert på 50 pst. sannsynlighet. Analysen viser at det er 85 pst. sannsynlighet for at kostnadene skal holde seg innenfor en kostnadsramme på 320 mill. 1999-kr. For 2001 foreslås en bevilgning til dette tiltaket på 58 mill. kr.

Regionale lufthavner

Investeringer på regionale lufthavner i 2001

	(i mill. kr)
Prosjekt/tiltak ¹⁾	Forslag 2001
Bygg og anlegg	60,0
Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten	16,0
Teknisk og operativ oppgradering	40,0
Rullende materiell	18,0
Diverse	30,0
Sum	164,0

1) Fordelingen mellom Bygg og anlegg og Teknisk og operativ oppgradering vil kunne endres.

Bygg og anlegg

Bygging av nytt kontrolltårn ved Florø lufthavn vil ferdigstilles i 2001. Det foreslås videre oppstart av planlegging og prosjektering for nye kontrolltårn ved 1 til 2 lufthavner. Hvilke lufthavner dette gjel-

der, avhenger av resultatet av en pågående evaluering av tilstand og operativ status for kontrolltårn ved samtlige norske lufthavner. Det vil i 2001 gjennomføres fornyelse/oppgradering av driftsbygg ved enkelte lufthavner. Videre vil det reasfalteres banesystemer ved inntil 2 lufthavner. For øvrig vil det avsettes midler til diverse oppgraderings- og rehabiliteringstiltak av høy prioritet. Det foreslås avsatt 60 mill. kr til bygg og anlegg i 2001.

Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten

Bevilgning knyttet til fornyelse og utskifting av flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten på regionale lufthavner, foreslås for 2001 satt til 16 mill. kr. Midlene vil bli fordelt på renovering og utskifting av kontrollutstyr i tårn, navigasjonsanlegg og meteorologisk utstyr.

Teknisk og operativ oppgradering

Forlengelsen av rullebanen til 1 200 m ved Florø lufthavn ble avsluttet høsten 2000. Kostnadene for gjennomføringen ble større enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Under gjennomføringen av prosjektet er kostnadene økt fra 40 mill. kr til 51,9 mill. kr. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er at det ble funnet gammelt sprengstoff i anleggsområdet, noe som medførte behov for ekstra sikringstiltak. Det er tidligere bevilget 39 mill. kr til dette tiltaket, og for 2001 foreslås en sluttbevilgning på 12,9 mill. kr. Det foreslås videre bevilget midler til oppgradering av endefelt og flyplassbelysning ved lufthavnene i Rørvik og Mehamn.

Forlengelse av rullebanen ved Hammerfest lufthavn utsettes i forhold til den framdrift som tidligere er varslet for prosjektet. Dette har sammenheng med at det foreløpig er svært usikkert om Luftfartstilsynet vil godkjenne en forlengelse av rullebanen uten at det samtidig gjennomføres andre store investeringer ved lufthavnen. Det er igangsatt et analyse- og utredningsarbeid som forventes å gi svar på dette spørsmålet, som også berører andre lufthavner, jf. omtale av Kirkenes lufthavn. Arbeidet er svært krevende, og er beregnet å ta 2–3 år. Før det foreligger et resultat av det nevnte analyse- og utredningsarbeidet, vil det ikke kunne gjøres nødvendig utredningsarbeid knyttet til øvrige baneforlengelser.

Til teknisk og operativ oppgradering, inkludert satellittnavigasjon (GNSS) med 4 mill. kr, foreslås bevilget 40 mill. kr i 2001.

Honningsvåg lufthavn

Det er oppdaget skader i ene enden av lufthavnens rullebane, knyttet til utvasking av sikkerhetsområdet utenfor rullebaneenden. Luftfartsverket har etter dette klassifisert Honningsvåg lufthavn til såkalt ICAO referansekode 1B, noe som i utgangspunktet tilsier bruk av mindre fly enn dagens Dash-8-operasjon i regi av Widerøe's Flyveselskap ASA. Det er Luftfartstilsynet som godkjenner flyselskapenes, i dag hovedsakelig Widerøe's, operasjoner ved flyplassen, samt selve flyplassen. Luftfartstilsynet har varslet at utfallet av den pågående godkjenningsprosessen kan bli at dagens operasjoner med Dash-8 ikke kan videreføres, og at det bare vil bli tillatt operasjoner med fly med ICAO referansekode 1B, dvs. fly med maksimalvekt inntil 10 tonn og med høyst 20 passasjerer.

Avhengig av Luftfartstilsynets endelige vilkår knyttet til ovennevnte godkjenninger, vil det måtte vurderes hvilke eventuelle tiltak som bør iverksettes både med hensyn til flyrutedrift, samt lufthavndrift i forhold til bl.a. økonomiske og andre samfunnsmessige konsekvenser. Kortsiktige utbedringstiltak av lufthavnens sikkerhetsområde kan etter anslag fra Luftfartsverket overskride 40 mill. kr, og slike tiltak kan tidligst påbegynnes våren 2001. Ytterligere nødvendige investeringer som må gjøres hvis driften av Honningsvåg lufthavn skal videreføres, beløper seg til om lag 100 mill. kr de neste årene. Hvis utfallet blir at det må gjøres slike betydelige investeringer ved Honningsvåg lufthavn, vil disse komme til fortrenghet for investeringer ved øvrige regionale lufthavner.

Hvis Luftfartstilsynet skulle fatte vedtak som innebærer at dagens operasjoner vil måtte bringes til opphør, legger Samferdselsdepartementet foreløpig opp til å finne løsninger som innebærer at det så raskt som mulig kan startes opp et midlertidig flyrutetilbud i samsvar med Luftfartstilsynets godkjenning. En vil i denne sammenheng imidlertid også måtte forholde seg til EFTAs overvåkingsorgan, ESA, jf. kommentarer vedr. den midlertidige Fagernes-ruten under omtalen av kap. 1310. Departementet vil så raskt som mulig etter at konsekvensene av Luftfartstilsynets endelige vedtak er vurdert, komme tilbake til Stortinget med en helhetlig redegjørelse om saken med forslag vedrørende flyrute- og flyplassdriften ved Honningsvåg lufthavn.

Rullende materiell

Program for anskaffelse av rullende materiell til de regionale lufthavner vil måtte videreføres i 2001. For å ivareta krav til banevedlikehold som tilsier at en flyplass må være slik utstyrt at en kan holde den standard som ligger til grunn for sikkerhetsvurdering «svart bane», vil sope-/blåsemaskin prioriteres. Likeledes vil utskifting av brannbiler og anskaffelse av redningsbåter fortsette. I 2001 foreslås avsatt 18 mill. kr.

Isvarslingsanlegg

I forbindelse med økte krav til banevedlikehold i form av «svart bane» vil bruk av kjemikalier være et forebyggende tiltak i dette henseende. For å optimalisere bruk av kjemikalier av hensyn til miljøpåvirkning og økonomi, må det installeres systemer for isvarsling også på de regionale lufthavner.

Security og annet

Til anskaffelse av røntgenutstyr, gjerder og utstyr til adgangskontroll foreslås bevilget 9,5 mill. kr ved regionale plasser. I tillegg kommer diverse miljøtiltak og IT-tiltak.

Bestillingsfullmakter

Det foreslås at Luftfartsverket får bestillingsfullmakter for 200 mill. kr, fordelt med 100 mill. kr til bygg og anlegg og flynavigasjonsanlegg, samt 100 mill. kr til rullende materiell.

Etablering av flyplasshoteller

I samsvar med fjorårets flertallsmerknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), er Luftfartsverket gitt adgang til å utnytte de kommersielle og inntektsmessige muligheter som ligger i eksternt finansiert utbygging av kommersielle bygg m.m. i regi av heleide underliggende selskaper, med formål å bidra økonomisk til Luftfartsverkets kjernevirksomhet og styrke grunnlaget for denne. En viktig forutsetning for slik ekstern finansiering er at det ikke oppstår situasjoner der Luftfartsverkets kjernevirksomhet påvirkes negativt av virksomheten i de underliggende selskapene. Prosjektens risikoprofil og utforming er forutsatt å ta hensyn til dette. I samsvar med forannevnte har Luftfartsverkets styre besluttet at det skal arbeides videre med etablering av hoteller i Luftfartsverkets regi på lufthavnene Flesland, Sola og Værnes, mens det legges opp til at selve driften av hotellene skal settes bort til eksterne operatører.

Det kan være flere ulike modeller for hvordan slik etablering av hotellvirksomhet skal skje, gitt ovennevnte forutsetninger. En modell er at det etableres et underliggende selskap heleid av Luftfartsverket som skal bygge og eie hotellene. Etableringen av et slikt selskap kan i så tilfelle skje innenfor den foreslåtte fullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak, om å tillate Luftfartsverket å investere inntil 10 mill. kr i aksjeselskaper utenom Oslo Lufthavn AS.

Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
35	Til investeringsformål	315 921	350 400	340 000
	Sum kap. 5450	315 921	350 400	340 000

Post 35 Til investeringsformål

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

Andre saker*Økonomiske nøkkeltall for Luftfartsverket*

	Overskudds- grad i pst.	Total rentabilitet i pst.	Egenkapital- rentabilitet i pst.	Totalkapitalens omløps- hastighet	Soliditet i pst.
Regnskap 1999	16,9	3,5	4,0	0,2	90,0
Saldert budsjett 2000	19,2	4,1	4,7	0,2	87,2
Forslag 2001	16,5	3,4	3,9	0,2	88,8

Overskuddsgraden viser overskuddet før rentekostnader i pst. av de samlede inntektene. Totalrentabiliteten er resultat før finanskostnader i pst. av gjennomsnittlig totalkapital. Egenkapitalrentabilitet er overskudd i pst. av gjennomsnittlig egen-

kapital. Totalkapitalens omløpshastighet er et mål for hvor stor bedriftens omsetning er i forhold til den totale kapitalbinding. Soliditeten viser egenkapitalen i pst. av gjennomsnittlig totalkapital.

Luftfartsverkets balanse pr. 31.12.1999

Eiendeler	1000 kr	Gjeld og egenkapital	1000 kr
<i>Omløpsmidler:</i>		<i>Kortsiktig gjeld:</i>	
Varer	2 687	Leverandørgjeld	155 827
		Skyldig offentlige avgifter	141 649
Kundefordringer og andre fordringer	318 580	Mellomværende med statskassen	148 117
		Annen kortsiktig gjeld	171 983
Bankinnskudd, kontanter og lignende	641 766	Sum kortsiktig gjeld	617 576
		<i>Langsiktig gjeld:</i>	
Sum omløpsmidler	963 033	Statens rentebærende kapital	631 048
<i>Anleggsmidler:</i>		Annen langsiktig gjeld	
Varige driftsmidler	7 467 475	Sum langsiktig gjeld	631 048
Aksjer i datterselskaper	916 550	<i>Egenkapital:</i>	
Lån til selskap i samme konsern	2 565 835	Reguleringsfondet	416 120
Andre langsiktige fordringer	10 290	Egenkapital for øvrig	10 258 439
Sum anleggsmidler	10 960 150	Sum egenkapital	10 674 559
Sum eiendeler	11 923 183	Sum gjeld og egenkapital	11 923 183

Når det gjelder likvidbeholdningene i Luftfartsverket pr. 31.12.1999, har Riksrevisjonen tatt opp spørsmålet om avvik på omlag 13,3 mill. kr mellom det som er rapportert i henholdsvis kasserapport og i årsregnskap. Videre har Riksrevi-

sjonen tatt opp spørsmålet om den regnskapsmessige behandlingen av de regionale lufthavnene i Luftfartsverkets balanse. Departementet vil komme tilbake til disse forholdene i egne orienteringer til Stortinget.

Luftfartsverkets produktivitet

	i pst.
Regnskap 1998	2,2
Regnskap 1999	9,2
Budsjett 2000	-1,8
Anslag 2000	-7,6
Forslag 2001	2,2

For perioden 1998–2001 er det forutsatt at produktivitetsutviklingen i Luftfartsverket skal være 1 pst pr. år medregnet regionale lufthavner. Akkumulert vil dette gi 5,5 pst. produktivitetsforbedring for hele planperioden, noe som i så fall vil være 1,4 prosentpoeng over kravet.

Luftfartsverkets bemanning

	1998	1999	2000	2001
Antall årsverk	2 320	2 422	2 380	2 425

Tallene viser bemanningsutviklingen i Luftfartsverket målt i antall årsverk i planperioden, inkl. personell under utdanning (flygelederaspiranter) og i permisjon. I anslagene er det lagt til grunn en netto økning i antall flygeledere med 35, samt et mindre antall stillinger fordelt på forskjellige områder.

I forhold til omtalen av bemanning i Luftfartsverket i budsjettproposisjonen for 2000, viser bemanningstallene foran for 1998, 1999 og 2000 høyere antall årsverk enn det som tidligere er omtalt. Dette skyldes at Luftfartsverket ved en feil har underrapportert antall årsverk, knyttet til overtakelsen av de regionale lufthavnene, ansatte i permisjon, overtidsbruk, samt oppbemanning av Luftfartsinspeksjonen mot slutten av 1999 (før Luftfartstilsynet ble etablert som eget tilsynsorgan pr. 1.1.2000).

Status flygelederutdanning og -bemanning

Luftfartsverkets skolesenter er inne i en oppbyggingsfase for å nå målet med å være et nasjonalt kompetansesenter som skal være retningsgivende for all grunn-, videre- og etterutdanning innen lufttrafikkjeneste. Dette krever en oppbygging bemanningsmessig både administrativt og faglig. Denne oppbyggingen startet i 1999 og

sluttføres i 2001. Som en del av denne oppbyggingen ansettes det i 2000 instruktører i en pool og denne utvides i 2001 for å dekke behovet både i forhold til flygelederutdanningen og øvrig kursvirksomhet ved skolesenteret. Skolesenteret vil pr. 1.1.2001 ha ca 100 flygelederaspiranter under utdanning, og det er forventet sertifisering av 43 nye flygeledere i løpet av 2001. I tillegg vil skolesenteret gjennomføre oppfriskningskurs, instruktørkurs og grunnutdanning av øvrig personell i lufttrafikkjenesten. Samlet deltagerantall på disse kursene utgjør erfaringsmessig i overkant av 150 pr. år.

På grunn av at det tidligere har vært høyt frafall under flygelederutdanningen, ble opptaksprøvene vesentlig endret våren 1998. Målet var å få et frafall på under 20 pst.. De fleste aspirantene som er tatt inn med de nye opptaksprøvene, er fortsatt under utdanning. Sikre tall vil ikke være tilgjengelig før våren 2001. Tilbakemeldingene så langt er svært positive. Institusjonsutdanningens faglige innhold er også blitt evaluert og betydelig forbedret de siste to årene. Luftfartsverket regner med å nå målsettingen om ikke høyere enn 20 pst. frafall i løpet av 2001. Luftfartsverkets skolesenter har ansvaret for implementering av anbefalinger gitt av Eurocontrol. Dette inkluderer en harmonisering av flygelederutdanningen blant medlemslandene.

Oppdaterte prognoser tilsier at det ved utgangen av 2000 forventes å være 411 flygeledere i aktiv tjeneste mens behovet er beregnet til 468, dvs. en underdekning på 57. I løpet av sommeren 2000 er det forventet oppnådd en tilfredsstillende bemanningssituasjon på Oslo lufthavn, Gardermoen, og Oslo kontrollsentral, Røyken, som sikrer driftsstabiliteten ved disse enhetene. Basert på nevnte prognoser og målsetninger om redusert frafall under utdanning vil bemanningssituasjonen på landsbasis være i balanse i 2003.

Miljøtiltak i Luftfartsverket

Luftfartsverket arbeider med å etablere et miljøstyringssystem i løpet av 2000–2001. Miljøhandlingsplanene for lufthavnene vil bli fulgt opp i 2001. Videre vil det arbeides for at nødvendige utslippstillatelser foreligger på den enkelte lufthavn. Luftfartsverket utgir årlige miljørapporter som omfatter status for hele bedriften.

Helse- og miljøfarlige kjemikalier

I 2001 planlegges det å etablere avisingsplattform på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Videre planleg-

ges utbedring av avisingsplattformen på Trondheim lufthavn, Værnes, samt utbedring av oppsamlingsmulighetene for glykol på Kirkenes lufthavn, Høybukthoen, og Haugesund lufthavn, Karmøy. De planlagte tiltakene skal hindre forurensning av vann og grunn fra glykol. Det er videre planlagt å etablere nytt brannøvingsfelt ved Tromsø lufthavn, Langnes, for å hindre forurensning av vann og grunn i forbindelse med brann- og havariøvelser på lufthavnen. Det arbeides videre med planene for utbedring eller nybygging av brannøvingsområder på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, og Molde lufthavn, Årø.

I 2001 vil Luftfartsverket fortsette å gjennomføre nødvendige tiltak på de lufthavnene hvor det er kartlagt avfallsfyllinger og forurenset grunn. Luftfartsverket planlegger å delta i forskningsprosjekt vedrørende flyavisingsvæskenes nedbrytbarhet. Videre vil Luftfartsverket fortsette vurderinger av avrenningsforholdene ved lufthavnene for å undersøke om de omkringliggende områdene tåler den belastningen som flyplassdriften medfører.

Klimaendringer, luftforurensning og støy

Luftfartsverket vil også i 2001 delta aktivt i internasjonalt arbeid med sikte på at det blir stilt strengere krav til flyenes miljømessige egenskaper. I samarbeid med Forsvaret vil Luftfartsverket fortsette utarbeidelsen av nye støysonekart for stamruteflyplassene. I 2001 planlegges det å ferdigstille støysonekart for lufthavnene i Stavanger, Molde og Alta. I tillegg planlegges det å starte utarbeidelsen av støysonekart for lufthavnene i Haugesund, Ålesund og Kristiansund. Parallelt med dette vil det bli foretatt en støykartlegging i henhold til kravene i «forskrift om lokal luftforurensning og støy». Avhengig av resultatene av denne kartleggingen, vil behovene for evt. gjennomføring av støyisoleringstiltak for en del bebyggelse i 2001 bli vurdert.

Oslo lufthavn, Gardermoen, er nå i ferd med å gjennomføre en oppdatering av støysonegrensene ved hjelp av målinger og beregninger, som skal danne grunnlag for evaluering av fasadeisoleringsprosjektet. Dette arbeidet er forventet avsluttet innen 1. januar 2001.

Luftfartsverket, i samarbeid med Forsvaret, bruker også ressurser på å videreutvikle flystøyberegningsprogrammet NORTIM. I 2001 vil Luftfartsverket fortsette å delta sammen med bl.a. Folkehelsen i et prosjekt om transportstøy og søvnforstyrrelser. Luftfartsverket vil videreføre pro-

sjektet for utvikling av en bedre mobil støymåler for å måle flystøyen rundt flyplassene.

Ved siden av at Luftfartsverket arbeider aktivt internasjonalt på dette området, vil arbeidet med å begrense luftforurensning i 2001 konsentreres om forskning for å vurdere virkningene av utslipp fra fly. Luftfartsverket planlegger å støtte to nyoppstartede internasjonale forskningsprosjekt som NILU og Universitetet i Oslo leder.

Andre miljøutfordringer

Luftfartsverket vil videreføre arbeidet med kartseriene over områder med lavtflygingsforbud i verneområder. Siden åpningen av Gardermoen har Oslo Lufthavn AS (OSL) iverksatt omfattende arbeider for å optimalisere ivaretagelsen av krav til sikkerhet, miljø og trafikkavvikling. Konkrete mål er bl.a. bedret friksjon for fly på ferdelsesområdene og reduksjon av risiko for utslipp av avisingskemikalier. Arbeidene omfatter større anleggstekniske tiltak for oppsamling av baneavisingsvæske, forbedring av avisingsplattformer og en total risikogjennomgang av tekniske anlegg. Som et ledd i disse arbeidene har OSL i sommer også søkt om endring av nåværende utslippstillatelse.

Nytt innkjøps- og økonomisystem i Luftfartsverket

Som nevnt i St.prp. nr. 60 (1999–2000), er det oppstått ytterligere forsinkelser og kostnadsøkninger i samband med innføringen av nytt økonomisystem i Luftfartsverket, etter at Riksrevisjonen tok opp saken, jf. Dok. nr. 1 (1999–2000). Luftfartsverket har sommeren 2000 redegjort nærmere for saken overfor Samferdselsdepartementet, og departementet har ved brev av 1.8.2000 gitt Riksrevisjonen nærmere orientering.

Luftfartsverkets styre har 7.6.2000 vedtatt anskaffelse av nytt system for innkjøp og lager i Luftfartsverket. Styret legger til grunn at ambisjonene må være strategisk forankret og begrenset til nødvendige behov. Videre anser styret at kapitalbehovet må revideres. Totalt estimerte kostnader pr. juni 2000 beløper seg til 191,3 mill. kr. Beløpet inkluderer ikke framtidige tiltak som måtte bli nødvendige for å få systemet på plass, og Luftfartsverket venter derfor at de samlede kostnadene vil overstige 191,3 mill. kr. Av beløpet på 191,3 mill. kr er 108,3 mill. kr så langt udekket i Luftfartsverkets budsjetter. Luftfartsverket opplyser at det meste av dette, anslagsvis 74,8 mill. kr, vil oppstå i 2000 og finansiert gjennom refusjon fra Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS (16,8

mill. kr), trekk på investeringsreserven (25 mill. kr) og bruk av overskridelsesfullmakten (33 mill. kr). Resten av behovene forutsettes dekket i løpet av 2001.

Luftfartsverket har satt i gang en rekke tiltak knyttet til gjennomføringen og oppfølgingen av anskaffelsen og implementeringen av nytt innkjøps- og lagersystem i virksomheten, bl.a. er det utarbeidet en framdriftsplan og lagt opp til en organisering av prosjektet som fører til en regelmessig og hyppig oppfølging av prosjektet på flere nivåer, herunder månedlig rapportering til styret. Departementet forutsetter at den tidsplan som Luftfartsverket har utarbeidet for implementeringen av innkjøps- og lagersystemet i hele virksomheten, holdes. Videre forutsetter departementet at Luftfartsverket følger opp at systemet tilfredsstiller de krav som Økonomireglementet for staten setter.

Riksrevisjonen tok i brev av 10.5.2000 til Luftfartsverket opp Luftfartsverkets styring av prosjektet, samt konsulentbruken i tilknytning til dette prosjektet, forhold som bl.a. har medført forsinkelser og økte kostnader. Departementet har inntrykk av og forutsetter at virksomheten nå arbeider seriøst med et godt opplegg for den videre gjennomføring av prosjektet. Departementet ser svært alvorlig på saken, og vil følge nøye med i Luftfartsverkets videre arbeid med den, særlig i forhold til de økonomiske konsekvensene for virksomheten og overholdelse av framdriftsplanen. Departementet skal hertil bemerke at overskridelsene finansieres utelukkende over Luftfartsverkets budsjett, der inntektene i det alt vesentlige kommer fra flyselskapenes virksomhet gjennom luftfartsavgiftene og fra forretningsvirksomheten knyttet til lufthavnene. Overskridelsene kunne ha hatt alternativ anvendelse for eksempel i investeringer i luftfartsanleggene som publikum og flyselskaper benytter seg av. Departementet vil bl.a. på bakgrunn av denne saken følge effektiviteten og utgiftsnivået i Luftfartsverket nærmere opp.

Avvikling av statlig støtte til lufttrafikkjenesten på Sandefjord lufthavn, Torp

Sandefjord lufthavn, Torp, er en militær lufthavn, med konsesjon til det ikke-statlige selskapet Sandefjord Lufthavn AS (SL) for drift av flyplassen som sivil landingsplass.

Luftfartsverket er en selvfinansierende virksomhet, der flyselskapene betaler for tjenester som stilles til disposisjon på de statlige lufthavnene. Luftfartsverket finansierer i dag i tillegg fly-

geledertjenesten hos det konkurrerende alternativet Sandefjord lufthavn, Torp, over eget driftsbudsjett. Reviderte tall viser at Luftfartsverkets kostnader til dette er om lag 12 mill. kr årlig, mens inntektene ved lufthavnen i sin helhet går til SL. Dette innebærer en uheldig subsidiering av SLs virksomhet. Luftfartsverkets styre har i møte 11.2.1998 vedtatt at subsidieringen av SL må opphøre.

Årsrapporten for Sandefjord Lufthavn AS for 1999 viser et meget godt resultat for selskapet, med et overskudd på omlag 23,5 mill. kr av driftsinntekter på omlag 75,3 mill. kr. I den grad de reisende foretrekker Torp framfor Gardermoen der disse framstår som konkurrerende alternativer, er denne overgangen av passasjerer til Torp rasjonell. For å oppnå samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, bør imidlertid lufthavnen selv dekke utgiftene ved virksomheten.

Problemstillingen knyttet til Luftfartsverkets ansvar for finansiering av flygeledertjenesten illustreres ved at når SL får en betydelig tilvekst av passasjerer og dermed øker sine inntekter, herunder også passasjerer overført fra f.eks. Gardermoen, må Luftfartsverket øke subsidieringen av SL uten å få del i inntektene, samtidig som overførte passasjerer fra Luftfartsverkets lufthavner til Torp representerer et inntektsstap for Luftfartsverket. Det er uheldig at Luftfartsverket må subsidiere rene driftsutgifter ved det som kan oppfattes som en konkurrerende lufthavn, samtidig som den økonomiske utviklingen tilsier at lufthavnen nå kan bære finansieringen av lufttrafikkjenesten selv, jf. årsrapporten for 1999. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Sandefjord Lufthavn AS betaler for den statlig utførte lufttrafikkjenesten. Selskapet kan dermed selv fastlegge prisene på bruk av de tjenester selskapet tilbyr. Luftfartsverket vil styrke sitt driftsbudsjett med om lag 12 mill. kr. I motsatt fall ville Luftfartsverkets tilgjengelige midler til egne, nødvendige tiltak måtte reduseres med tilsvarende beløp.

SL kan kjøpe flygeledertjenester av Luftfartsverket basert på kostnadene ved å frambringe tjenesten. Ved knapphet på flygeledere og behov for styring av fordelingen av disse, må SL stilles på lik linje med alle andre lufthavner, dvs. at særbehandling av SL i slike fordelingsspørsmål ikke skal forekomme. Samferdselsdepartementet legger opp til likebehandling av SL og statlige lufthavner i spørsmål om fordeling av knappe flygelederressurser. Samferdselsdepartementet foreslår at SLs betaling for de statlig utførte lufttrafikkjenestene gjøres gjeldende fra og med 1.1.2001. SL og Luftfartsverket forutsettes å forhandle om og avtale-

feste de økonomiske betingelsene for en videreføring av Luftfartsverkets flygeledertjeneste på Sandefjord lufthavn, Torp gjeldende fra og med 1.1.2001.

Luftfartsverkets interesser i aksjeselskaper

Oslo Lufthavn AS

Oslo Lufthavn AS er et heleid datterselskap av Luftfartsverket. Selskapet er opprettet for å bygge, eie og drive hovedflyplassen på Gardermoen. Flyplassen ble offisielt åpnet 8. oktober 1998. Selskapets egenkapital ble i 1999 økt med 700 mill. kr ved at aksjekapitalen ble økt fra 210 til 250 mill. kr, samt ved etablering av et overkursfond på 660 mill. kr. Kapitalforhøyelsen er i sin helhet innbetalt fra Luftfartsverkets side ved at deler av beløpet som ble avsatt som ansvarlig lånekapital i statsbudsjettet for 1999 i stedet er skutt inn som egenkapital.

Oslo Lufthavn AS hadde sitt første hele driftsår som hovedflyplass i 1999. Gjennom året har 12 835 692 passasjerer benyttet flyplassen, fordelt med 52 pst. innenlands og 48 pst. utenlands. Passasjerantallet ligger 5 pst. over det tilsvarende tall for 1998 for summen av Gardermoen og Fornebu. Antall flybevegelser i 1999 var på 211 170, og det er en økning fra 1998 på 15 pst. Økonomisk har driften gått med overskudd og bedre enn budsjettet. Det foreligger ingen relevant sammenligning av resultat fra tidligere år. Punktligheten for avganger fra OSL har for året totalt vært på 76 pst. Punktligheten for internasjonale avganger ligger på 78 pst. For 1999 var OSL nr. 6 på listen over Europas mest punktligte flyplasser. Listen ble toppet av København lufthavn, Kastrup. Ved utgangen av 1999 hadde OSL 624 ansatte. Av disse var 480 fast ansatte.

Nordic Aviation Resources

Luftfartsverket opprettet i 1993 selskapet Nordic Aviation Resources (NAR) med en aksjekapital på 3 mill. kr. Aksjekapitalen ble i 1997 utvidet til 6,45 mill. kr. Selskapet har som formål å yte konsulent-tjenester innen luftfart i inn- og utland. NAR legger også til rette for spesialkurs for teknisk/operativt personell og teoretisk utdanning for piloter. I tillegg står selskapet for salg av Luftfartsverkets tekniske overskuddsmateriell. Kunder er i første rekke utenlandske luftfartsmyndigheter og tilhørende organisasjoner. Selskapet driver Kompetansesenteret på Torp og er ansvarlig for driften av Luftfartsverkets kontrollfly. Ved utgangen av 1999 hadde NAR 17 ansatte.

Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS

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

Airport Coordination Norway AS

Airport Coordination Norway AS ble stiftet høsten 1998 med en aksjekapital på kr 100 000. Selskapets formål er å forestå koordinering av avgangs- og landingstidspunktene på de norske flyplassene som er erklært koordinert i henhold til forskriftsverket som bygger på EØS-avtalen. For 1999 var dette Oslo lufthavn, Gardermoen og Stavanger lufthavn, Sola. Luftfartsverket er inne på eiersiden i selskapet med 30 pst. Oslo Lufthavn AS, SAS og Braathens eier 20 pst. hver og Widerøes Flyveselskap de resterende 10 pst.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
80	Renter	463 915	500 000	500 000
	Sum kap. 5619	463 915	500 000	500 000

Post 80 Renter

Det er sommeren 2000 inngått avtale mellom sta-

ten ved Samferdselsdepartementet og Oslo Lufthavn AS om statlige lån til selskapet. Det tidligere utbyggingslånet er med dette konvertert til stat-

lige nedbetalingslån. Samlet utbyggingsgjeld med akkumulerte renter er om lag 7,8 mrd. kr pr. 1.1.2000. Oslo Lufthavn AS er gjennom lånevilkårene forpliktet til ikke å pantsette eller på annen måte behefte sine aktiva annet enn utleie eller framfeste av eiendommer, forvaltning av boligeiendommer anskaffet i forbindelse med byggingen

av flyplassen og hva som for øvrig er vanlig i forbindelse med daglig drift.

Det er foreløpig lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS i 2001 vil utgjøre 500 mill. kr. Departement tar forbehold om å komme nærmere tilbake til nøyaktig rentebeløp for 2001.

Kap. 5623 Aksjer i SAS Norge ASA

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
80	Utbytte	86 950	50 000	50 000
	Sum kap. 5623	86 950	50 000	50 000

Post 80 Utbytte

Staten ved Samferdselsdepartementet eier 50 pst. av aksjene i SAS Norge ASA, tilsvarende 23 500 000 aksjer à kr 10. De øvrige aksjene eies av private. Videre oppnevner staten halvparten av styremedlemmene. For 1999 mottok staten i 2000 et utbytte på kr 3,75 pr. aksje, tilsvarende 88,125 mill. kr. Budsjettforslag 2001 er teknisk basert på samme utbytte som lagt til grunn i saldert budsjett for 2000. Det understrekes at faktisk utbytte fra SAS Norge ASA vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling i samsvar med allmennaksjelovens bestemmelser.

Selskapet er norsk deltaker i det skandinaviske luftfartssamarbeidet innenfor SAS. Sammen

med SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB driver SAS Norge ASA luftfartsvirksomhet gjennom de to konsortiene Scandinavian Airlines System (SAS) og SAS Commuter. Konsortiene eies av SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB i forholdet 2/7, 2/7 og 3/7. Eierstrukturen har vært uendret siden etableringen av SAS-samarbeidet i 1951.

Regnskapet for 1999 viste et driftsresultat på 494 mill. kr mot 771 mill. kr i 1998. Årsoverskuddet (resultat etter skatter) ble 352 mill. kr. Aksjekapitalen i SAS Norge ASA er på 470 mill. kr. Selskapets egenkapital var 4 077 mill. kr pr. 31.12.1999. For første halvår 2000 ble resultatet før skatter 203 mill. kr, mot 127 mill. kr for tilsvarende periode i 1999.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 529 241	10 093 400	9 957 400	-1,3
	Sum kategori 21.30	9 529 241	10 093 400	9 957 400	-1,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	254 098	235 200	263 400	12,0
	Sum kategori 21.30	254 098	235 200	263 400	12,0

Mål og virkemiddel

Regjeringen vil gjennom fortsatt høy standard på den daglige driften av vegnettet, styrket vedlikehold av vegkapitalen og bedret vegstandard, legge til rette for å bedre framkommeligheten for personer og gods, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging, vedlikehold og vegtrafikk blir minst mulig. Det er en prioritert oppgave å redusere ulykkesrisikoen og alvorlighetsgraden i de ulykker som inntreffer. Det legges videre vekt på tiltak som reduserer støy- og luftforurensningsproblemene fra vegtrafikken, samt å redusere skadevirkningene av vegutbyggingen på natur- og kulturmiljø.

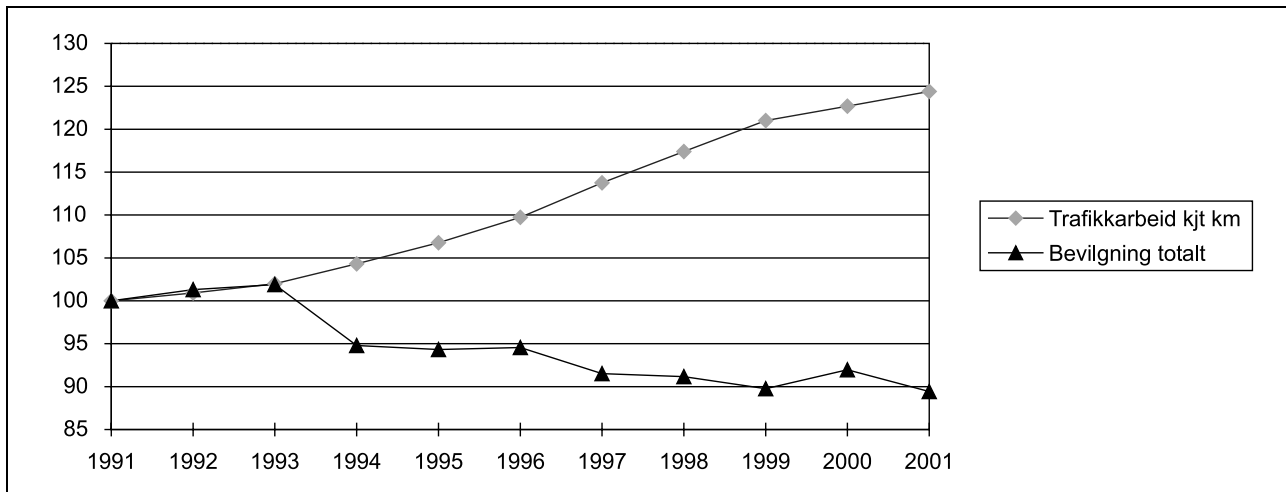
Utvikling og resultater

Endringer i framkommeligheten, trafiksikkerhets- og miljøsituasjonen på vegnettet må bl.a. sees i lys av tilgang på ressurser og utviklingen i trafikken. Bevilgningene til vegformål er redusert

de siste år og er lavere enn forutsatt i St.meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998–2007. Samtidig har trafikkveksten vært større enn forutsatt, jf. figur 6.1. Trafikkutviklingen har vært ulik mellom landsdelene og mellom regionene i de ulike landsdelene. Størst har trafikkveksten vært på Østlandet og Sørlandet, og minst i Nord-Norge.

På det høytrafikkerte vegnettet og der trafikkveksten har vært stor, har kapasitetsproblemene økt. Dette gjelder spesielt i de største byene, men også på andre høytrafikkerte veger.

Bevilgningene til drift og vedlikehold har vært relativt konstante i perioden 1991–2001, med noe økning i budsjettforslaget for 2001. Sterk økning i trafikken, økte veglengder sammen med at mer teknisk komplisert utstyr har økt driftskostnadene, har ført til at standarden for øvrig riksvegnett har utviklet seg i negativ retning. Dette gjelder spesielt vegdekkene. Ferjetilbudet er i de senere årene forbedret noe med økt kapasitet som følge av nybygg og omrokkeringer.



Figur 6.1 Utvikling i statlige bevilgninger (faste priser) og trafikkarbeid på riksvegnettet (indeks 1991=100)

Antall skadde eller drepte i vegtrafikken har holdt seg relativt stabilt de siste årene på tross av at det i samme periode har vært en sterk trafikkvekst, jf. figur 6.2. En situasjon med over 300 drepte og om lag 12 000 skadde årlig er likevel ikke akseptabel.

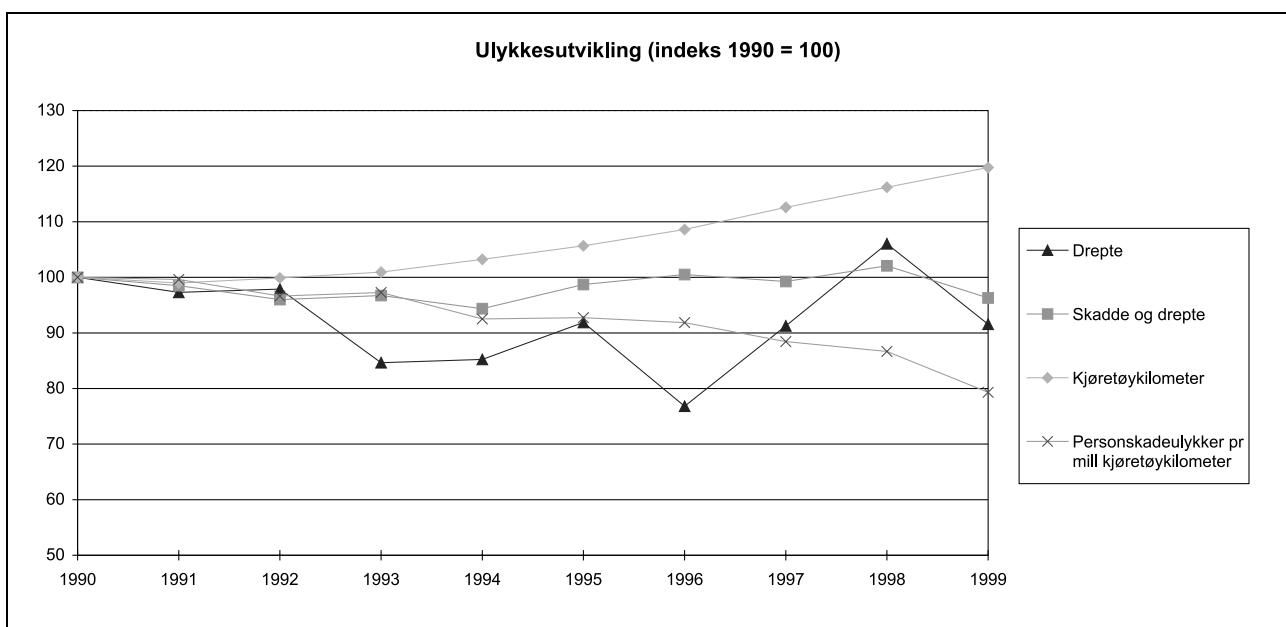
Utviklingen på miljøsidan bærer også preg av økt trafikk og lavere bevilgninger. Lavere bevilgninger har bl.a. ført til at utbedring av problemsoner har blitt nedprioritert.

Budsjettforslaget 2001

Post 31 Tilskudd til rassikring, og post 32 Legging av fast dekke på riksveger, er med virkning fra og

med 2001 innlemmet i post 30 Riksveginvesteringer, jf. St.prp. nr. 60 og Innst. S. nr. 246 (1999–2000). Videre er post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, innlemmet i rammetilskuddet for fylkeskommunene, jf. St.prp. nr. 62 og Innst. S. nr. 252 (1999–2000).

Budsjettforslaget for 2001 er totalt på 9 957,4 mill. kr. Dette er nominelt 114,9 mill. kr eller 1,2 pst. høyere enn saldert budsjett for 2000, når det er tatt hensyn til at post 60 opphører fra 2001. I forhold til revidert budsjett 2000 er det en nominell økning på 72,4 mill. kr eller 0,7 pst. Det er foreslått 6 017,8 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet, og 3 947,8 mill. kr til riksveginvesteringer, inkludert midler til rassik-



Figur 6.2 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1990=100)

ring og legging av faste dekker. I forhold til saldert budsjett 2000 er det foretatt en markert prioritering av post 23 i forhold til post 30. Det foreslås 101,8 mill. kr på post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Økningen i forslaget til bevilgning på post 23 i forhold til saldert budsjett for 2000 vil gå til å dekke økte utgifter til ferjedriften og til å styrke vedlikeholdet.

Trafikksikkerhet er prioritert både innen post 23 og 30. Innenfor post 30 legges det i tillegg vekt på rasjonell anleggsdrift. Legging av faste dekker på riksveger med grusdekke vil bli gjennomført som forutsatt (og fullføres i løpet av 2003). Samferdselsdepartementet legger vekt på å videreføre satsingen på rassikringstiltak. Prioriteringene innenfor post 30 medfører at det i liten grad gis rom for oppstart av nye prosjekter.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedtrekk i vegpolitikken er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 37 (1996–97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007, jf. Innst. S. nr. 273 (1996–97). Det overordnede målet med innsatsen på vegsektoren er å sikre bedret framkommelighet 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 trafikksikkerhet.

For å sikre god framkommelighet for personer og gods er det bl.a. viktig å bygge ut et overordnet vegnett som gir en forutsigbar og effektiv transport mellom regioner og i store byområder. Det er i denne sammenheng viktig å få en mest mulig homogen standard på vegnettet, unngå store forsinkelser og redusere kapasitetsproblemene i de store byene. Selv om riksvegnettet har fått en betydelig standardheving de siste 20–30 årene er det fortsatt store utfordringer. Bl.a. tilfredsstillende kun om lag 50 pst. av stamvegene vegnormalenes krav, og om lag 350 km av riksvegnettet har en trafikkmengde som tilsier ombygging til firefeltsveg.

Bevilgningene til vegformål har gått ned de senere årene, samtidig som trafikkveksten har vært betydelig. Dette har bl.a. medført økte køproblemer, og dermed lengre kjøretid både for næringslivs- og persontransport. Budsjettforslaget er stramt sammenlignet med de mange utfordringer en står overfor. Det har derfor vært nødvendig å foreta strenge prioriteringer.

Tilfredsstillende drift og vedlikehold av vegnettet er viktig for framkommeligheten. I perio-

den 1985–2000 har økningen i trafikken vært på om lag 35 pst., veglengden har økt med 5 pst. og bilparken har økt med i underkant av 30 pst. I samme periode er det også bygd en rekke nye veger i byene og til avløsning av ferjesamband. Disse vegene har høye driftskostnader som bl.a. skyldes avanserte tekniske løsninger. Bevilgningene til de oppgaver som finansieres over post 23, har i samme periode vært tilnærmet konstante (3 pst. økning fra 1985 til 2000). Dette har bl.a. medført redusert kvalitet på vegdekkene, som bl.a. gir seg utslag i dype spor og betydelige ujevnheter på deler av vegnettet. For å sikre god framkommelighet er det også viktig å sørge for et tilfredsstillende ferjetilbud. Ferjetilbudet er blitt forbedret noe med økt kapasitet de senere årene.

Trafikksikkerhetssituasjonen på vegnettet er et hovedproblem i samferdselssektoren. Problemet må løses gjennom å ta i bruk sterkere og mer omfattende virkemidler. Tiltak vil bl.a. rettes mot å få et mer trafikksikkert vegnett, en sikker kjøretøypark og at trafikantene i sin adferd i større grad tar hensyn til vegen og andres sikkerhet i trafikken. De ulike tiltakene omtales nærmere i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2002–2011. Antall skadde eller drepte i vegtrafikken gikk ned i 1999 etter en økning det foregående år. Nedgangen fra 1998 til 1999 var på drøyt 5 pst. Antall skadde eller drepte i første halvår 2000 viser imidlertid en negativ utvikling. I 1999 ble 304 personer drept i vegtrafikken.

Vegtrafikken skaper en rekke miljøproblemer. De største er knyttet til luftforurensing og støy. Pr. 1. januar 2001 forventes om lag 88 400 personer i boliger og institusjoner langs riksvegnettet å være svært plaget av støy fra vegtrafikken. Videre er det beregnet at 12 500 personer utsettes for konsentrasjoner av nitrogendioksid og 16 200 personer for konsentrasjoner av svevestøv over den forskriftsfestede kartleggingsgrensen.

Rapportering

Framkommelighet

For anlegg som ble åpnet for trafikk i 1999, er det beregnet en innsparing i transportkostnadene (kapitalisert) på 1,3 mrd. kr. De anleggene som er planlagt åpnet for trafikk i 2000, er beregnet å gi innsparte transportkostnader på om lag 7 mrd. kr. Dette innebærer at om lag 70 pst. av den forventede effekten for perioden 1998–2001, jf. St.meld. nr. 37, vil være oppnådd ved utgangen av 2000.

I 1999 ble 42 km stamveg og 73 km øvrig riksveg åpnet for trafikk. Videre ble det bygget 65 km gang- og sykkelveg. I 2000 vil det bli bygd om lag

60 km gang- og sykkelveger. Det ble i 1999 lagt fast dekke på 39 km riksveg som hadde grusdekke. I 2000 ventes det lagt fast dekke på om lag 20 km riksveg. Pr. 1. januar 2000 tillates 94,9 pst. av riksvegnettet for 10 tonn aksellast.

Det er fastsatt standarder for vinterdriften, herunder for rettidig strøing og brøyting på riksvegnettet. Dette innebærer bl.a. at det skal være strødd og brøytet innen visse tidspunkter, og når forholdene i henhold til standardene for driften av vegnettet tilsier dette. For vinteren 2000 ble standarden fulgt med unntak av perioder med ekstreme værforhold.

Totalt oppfylte 47 pst. av riksvegferjesambandene de langsiktige driftsstandardene i 1999 (definert i St.meld. nr. 34 (1992–1993) NVVP 1994–97). Dette er en bedring på 2 pst. fra året før. Oppfyltingsgraden var lavere for stamvegsamband enn for andre samband. Kravene for stamvegsamband er imidlertid høyere. Kapasitetsproblemene er fortsatt store i enkelte samband der trafikken varierer mye. Gassferjen MF Glutra ble tatt i bruk i februar 2000. Bruk av gass i ferjesektoren omtales nærmere i NTP 2002–2011.

I 1999 ble ferjesambandet Honningsvåg-Kåfjord lagt ned som følge av åpningen av fastlandsforbindelsen til Magerøy. I 2000 vil følgende samband bli nedlagt: ferjesambandene Drøbak-Storesand, Kjerringvåg-Flatval, Skjersholmane-Valevåg, Skjersholmane-Utbjoa, Gudvangen-Kaupanger-Lærdal og Revsnes-Stokkøya.

Trafikksikkerhet

De tiltak som Statens vegvesen gjennomførte i perioden 1998–2000 er isolert sett beregnet å gi en reduksjon i antall skadde eller drepte på i underkant av 300 personer.

Regjeringens forslag om senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 ble fremmet i desember 1999, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999–2000). Forslaget ble behandlet og vedtatt av Stortinget i juni 2000, jf. Innst. O. nr. 69 (1999–2000). Det er ønskelig at den nye promillegrensen trer i kraft snarest mulig. Imidlertid kreves det praktiske og administrative avklaringer i forhold til håndhevingen, og det tas derfor sikte på ikrafttreden i løpet av første halvår 2001. Om lag 60 pst. av beregnet virkning i St.meld. nr. 37 for perioden 1998–2001 vil være oppnådd ved utgangen av 2000. Det er da tatt hensyn til at senket promillegrense ikke er iverksatt og at virkningene av senkningen er beregnet lavere enn tidligere antatt. Det er uansett vesentlig usikkerhet knyttet til beregningene av effekten av senket promillegrense. Antall skadde og drepte

er blitt flere enn beregnet i St.meld. nr. 37 både som følge av sterk trafikkvekst og at de beregnede virkninger av tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde ikke fullt ut er oppnådd.

Miljø

Pr. 1. januar 2000 var det fortsatt om lag 500 personer som var utsatt for overskridelser av grenseverdiforskriftens tiltaksgrense for svevestøv som skulle vært innfridd 1. juli 1997. Om lag 1 600 personer var utsatt for overskridelse av tiltaksgrensen som gjelder fra 1. januar 2005. I tillegg var om lag 1 300 personer utsatt for overskridelse av denne tiltaksgrensen for nitrogendioksid.

Bruk av piggfrie dekk i byene er økende, og pr. 1. januar 2000 kjørte om lag 70 pst. uten piggdekk i Oslo, Bergen og Stavanger. I Drammen var piggfriandelen 54 pst., og i Trondheim 36 pst. I 1999 ble det innført piggdekkgebyr i Oslo. Et tilsvarende gebyr er vedtatt innført i Bergen fra november 2001, hvis det ikke blir en tilstrekkelig frivillig overgang. Trondheim kommune er foreløpig ikke innstilt på å innføre piggdekkgebyr.

Statens vegvesen utfører kontinuerlig målninger av luftforurensning i Oslo, Trondheim, Bergen, Drammen og Stavanger. I Oslo ble det våren 2000 igangsatt akutttiltak for å redusere svevestøvplagen. Luftforurensning varsles nå i Oslo, Trondheim og Drammen.

I perioden 1998–2000 er det gjennomført tiltak for å redusere støyplager for 1 600 personer som er svært plaget av støy, dvs. 33 pst. av de beregnede virkningene for perioden 1998–2001, jf. St.meld. nr. 37. Pr. 1. januar 2000 var 10 600 personer utsatt for støy over grenseverdiforskriftens tiltaksgrense på 42 dBA innendørs.

Miljømessig kvalitetssikring av planlagte prosjekter har bidratt til å redusere omfanget av inngrep. Omfanget av inngrep i kulturlandskap i 1999 ble mindre enn tidligere forutsatt. I 2000 ventes inngrep i 14 kulturminner og 501 daa kulturmiljø. I 1999 og 2000 ventes ett mindre prosjekt (rv 720 Oset bru i Nord-Trøndelag) med store eller meget store negative konsekvenser for biologisk mangfold åpnet for trafikk. I perioden 1998–2000 er det gjennomført landskapstiltak langs 15 km riksveg, dvs. 21 pst. av planlagte tiltak.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2001 til vegformål er tilpasset Regjeringens samlede økonomiske opplegg. Sammenlignet med de mange utfordringer som en står overfor er forslaget meget stramt. Det har

derfor vært nødvendig å foreta strenge prioriteringer. Det vises imidlertid i denne sammenheng til at omfanget av bompengefinansiering vil være betydelig høyere enn det som er lagt til grunn i St.meld. nr. 37 for perioden 1998–2001. Samlet sett vil derfor de midler som er stilt til rådighet til vegformål være noe høyere enn lagt til grunn i St.meld. nr. 37.

Det foreslås totalt til vegformål 9 957,4 mill. kr over statsbudsjettet. Dette gir en nominell økning på 114,9 mill. kr eller 1,2 pst. i forhold til saldert budsjett for 2000 tatt hensyn til bortfallet av post 60. I forhold til revidert budsjett for 2000 er det en nominell økning på 72,4 mill. kr eller 0,7 pst. Forslaget utgjør 24,7 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for perioden 1998–2001 tatt hensyn til bortfall av post 60.

Oppfølging av planrammen i NVVP 1998–2001

				(i mill. 2001 kr)
Kap./ post	Betegnelse	NVVP 1998–2001	Forslag 2001	Andel av NVVP 1998–2001 i pst.
1320	Statens vegvesen			
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 538	6 017,8	101,6
24	Statens vegvesens produksjon	-160	-110,0	275,0
30	Riksveginvesteringer ¹⁾	17 892	3 947,8	94,2
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-	101,8	-
60	Tilskudd til fylkesvegformål ²⁾	1 046	-	62,7
	Sum statlige midler	41 316	9 957,4	97,2
	Annen finansiering	5 343	1 678	147,3
	Totalt	46 659	11 635,4	103,0

¹⁾ Inkl. postene 31 og 32 i perioden 1998–2000.

²⁾ Inngår i rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene fra og med 2001.

I fordelingen av midlene har Samferdselsdepartementet stått overfor vanskelige avveininger. Til tross for betydelige investeringsbehov og stort etterslep på post 30, har det vært nødvendig å prioritere post 23 i forhold til post 30. Hovedårsaken til en slik prioritering er økte utgifter til ferjedrift og behovet for å styrke vedlikeholdet av vegnettet. Økningen til ferjedrift skyldes hovedsakelig høye oljepriser, men også økte kapitalkostnader og opplæringskostnader. Departementet har funnet det nødvendig å dekke de økte kostnadene i ferjedriften, og ikke redusere tilbudet ut fra den store betydningen et godt ferjetilbud har for næringsliv og befolkning i områdene som er avhengig av ferjetilbudet.

Som vist til under Hovedutfordringer og tilstandsvurdering, har det gjennom lengre tid ikke vært tilstrekkelige midler til å opprettholde vegkapitalen. Selv om det foreslås å øke bevilgningen

til vedlikehold for 2001 sammenlignet med saldert budsjett for 2000, vil vegkapitalen forringes ytterligere med 500–600 mill. kr.

Samferdselsdepartementet har innenfor post 23 lagt vekt på å prioritere tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Dette gjelder både drift og vedlikehold av vegnettet og tiltak rettet mot trafikant og kjøretøy.

Innenfor post 30 er rasjonell anleggsdrift prioritert sammen med tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Det er videre lagt opp til en videreføring av satsingen på rassikring og økt vegstandard i distriktene, herunder bl.a. legging av fast dekke på riksvegene. Satsingen innebærer at alle riksveger med grusdekke, med unntak av enkelte strekninger, skal ha fast dekke innen utgangen av 2003, i tråd med programmet på dette området som ble startet opp i 2000. Prioriteringen av tiltak innenfor post 30 medfører at det blir startet opp svært få

nye anlegg i 2001 og at mange mindre miljøtiltak vil bli skjøvet noe ut i tid. Tiltak for å tilfredsstille kravene til grenseverdiforskriften til forurensningsloven vil bli prioritert. For å innfri grenseverdiforskriften innen 2005 må imidlertid innsatsen til dette området økes i perioden 2002–2005. Dette legges til grunn i NTP 2002–2011.

Det bevilges som i 2000 om lag 100 mill. kr over Samferdselsdepartementets budsjett til tiltak for å kompensere for at enkelte næringer nå må betale full arbeidsgiveravgift. Ordningen ble innført i 2000, og Regjeringen legger opp til at den videreføres også i årene 2002–2005.

Virkninger av budsjettforslaget

Virkninger av budsjettforslaget målt mot NVVP 1998–2001

	Forventet status 1.1.2001	Forventede virkninger		
		NVVP 1998–2001 ¹⁾	2001	1998–2001 i pst. av NVVP 1998–2001
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. kr)		-18 800	-3 900	83
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. kr)		-5 900	-1 500	71
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)		-6 800	-1 400	82
Antall skadde og drepte på hele vegnettet	12 500	-820	-130 ³⁾	50
Antall personer ved bolig og institusjon som er svært plaget av støy fra vegtrafikk langs riksvegnettet	88 400	- 4 900	-1 200	57
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 200 µg/m ³ (1 times midlingstid) langs riksvegnettet	12 500	-1 000	-1 200 ⁴⁾ / -2 650 ⁵⁾	131
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 150 µg/m ³ (24 timers midlingstid) langs riksvegnettet	16 200	2)	-1 400 ⁴⁾ / -4 500 ⁵⁾	2)
Antall km registrert riksveg med belastning i problemnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering	1 280	-70	-10	35
Antall km gang- og sykkelveg	2 860	290	55	86

¹⁾ Virkninger for perioden 1998–2001 er beregnet med en nyere versjon av beregningsverktøyet EFFEKT enn det som ble brukt i arbeidet med NVVP. Den nye versjonen gir om lag 5 pst. større endring i transportkostnadene.

²⁾ I arbeidet med NVVP 1998–2007 ble parameteren «antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM₁₀ over 200 µg/m³» benyttet. Oppfølgingen skjer nå i forhold til kartleggingsgrensen i forurensningsloven på 150 µg/m³.

³⁾ 85 personer som følge av riksveginvesteringer.

⁴⁾ Virkninger av NVVP i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO₂ over 200 µg/m³ og PM₁₀ over 150 µg/m³ langs riksvegnettet omfatter reduksjoner som følge av investeringstiltak.

⁵⁾ Totale endringer i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM₁₀ over 150 µg/m³ langs riksvegnettet omfatter effekter av endret piggdekkandel. I tillegg forventes en reduksjon som følge av teknisk utvikling av kjøre tøyeparken, som gir positive virkninger for NO₂ over 200 µg/m³ og PM₁₀ over 150 µg/m³.

Framkommelighet

Det ventes at reduksjonen i transportkostnader totalt knyttet til tiltak i vegplanperioden 1998–

2001 vil bli i størrelsesorden 15,6 mrd. kr. Sett i forhold til St.meld. nr. 37 gir dette en oppfyllingsgrad på 83 pst. I løpet av perioden 1998–2001 ventes det å bli bygget 250 km gang- og sykkelveger.

Sett i forhold til St.meld. nr. 37 gir dette en oppfyl-
lingsgrad på 86 pst. I St.meld. nr. 37 ble det lagt
opp til at det pr. 1. januar 2002 kun skulle gjenstå
1 540 km av riksvegnettet som ikke var tillatt for
10 tonn aksellast. Pr. 1. januar 2002 vil det gjenstå
om lag 1 200 km.

Trafikksikkerhet

I St.meld. nr. 37 var det beregnet at antall skadde
og drept ved utgangen av 2002 ville være om lag
11 700. Forventet status ved utgangen av 2002 er i
dag om lag 12 400. De tiltak innenfor Statens veg-
vesens ansvarsområde som er planlagt gjennom-
ført i 2001, er isolert sett beregnet å gi en reduk-
sjon i antall skadde eller drept på om lag 130 per-
soner. Dette omfatter virkninger av
veginvesteringer, endret innsats innenfor drift og
vedlikehold og trafikant- og kjøretøyrettede tiltak.
Samlet for perioden 1998–2001 gir dette en oppfyl-
lingsgrad på 50 pst. i forhold til St.meld. nr. 37.
Den forholdsvis lave effekten på antall skadde
eller drept i forhold til forventede virkninger i
St.meld. nr. 37, har bl.a. sammenheng med at for-
slaget om senking av promillegrensen vil ha en
betydelig lavere effekt enn det som var lagt til
grunn for beregningene i stortingsmeldingen.

Støy

I perioden 1998–2001 vil det være foretatt støytil-
tak for å redusere støyplagene for om lag 2 800
personer som er svært plaget av støy. Dette gir en
oppfyl-
lingsgrad i forhold til St.meld. nr. 37 på bare
57 pst. Til tross for gjennomførte tiltak vil antall
svært støyplagede øke fra 84 700 til 87 200 perso-
ner. Dette har sammenheng med at kartlegging
av støyutsatte boliger langs riksvegnettet har syn-
liggjort et større problemomfang enn tidligere
registrert, og at trafikkveksten har ført til at flere

blir støyplaget. Statens vegvesen prioriterer støy-
tiltak for personer som er utsatt for støy over
grenseverdiforskriftens tiltaksgrense på 42 dBA
innendørs. Dette vil bidra til at antallet personer
utsatt for overskridelser av 42 dBA pr. 1. januar
2002 vil være om lag 9 500, om lag 1 600 færre
enn i 1998.

Luftforurensing

Virkningene av investeringstiltak (bygging av tun-
neler i byområder) i perioden 1998–2001 for NO₂
er omtrent som forutsatt i St.meld. nr. 37. Luftfor-
urensningen reduseres imidlertid først og fremst
som følge av kjøretøyutvikling og redusert pigg-
dekkbruk. Forventet status pr. 1. januar 2002 for
antall personer utsatt for NO₂ over tiltaksgrensen
i grenseverdiforskriften er 50. Pr. 1. januar 2002 er
det beregnet at om lag 1 700 personer langs riks-
vegnettet forventes å bli utsatt for konsentrasjo-
ner av svevestøv over tiltaksgrensen som gjelder
fra 1. januar 2005. I beregningene er det forutsatt
en piggfriandel på 75 pst. i Oslo og Bergen, 70 pst.
i Stavanger, 65 pst. i Drammen og 40 pst. i Trond-
heim.

Inngrep og nærføring

Enkelte vegprosjekter som bygges i perioden
1998–2001 gir inngrep i eller nærføring til verdi-
fulle kulturminner, kulturmiljøer og kulturland-
skap av nasjonal verdi og i vernede vassdrag,
naturreservater og strandsoner. Miljømessig kva-
litetssikring av prosjektene har bidratt til å redu-
sere omfanget av dette. I perioden 1998–2001 vil
om lag 25 km problemsoner med støy-, luftforu-
rensnings- eller landskapsproblemer være utbe-
dret mot 70 km som var forutsatt i St.meld. nr. 37.
Samlet for perioden 1998–2001 gir dette en oppfyl-
lingsgrad på 35 pst. i forhold til St.meld. nr. 37.

Nærmere om budsjettforslaget

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000 ¹⁾	Forslag 2001
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 438 051	5 496 000	6 017 800
24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-288 098	-110 000	-110 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 080 847	4 154 600	3 947 800
31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	100 598	101 900	
32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>		100 000	
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>		100 000	101 800
60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	197 844	250 900	
Sum kap. 1320		9 529 241	10 093 400	9 957 400

¹⁾ Det er senere gjort følgende endringer ift. saldert budsjett 2000: Post 23 er økt med 288,5 mill. kr, post 30 er redusert med 130 mill. kr, post 32 er redusert med 30 mill. kr og post 60 er redusert med 82 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 220 (1999–2000).

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

Det foreslås en bevilgning på 6 017,8 mill. kr på post 23 i 2001. Det gir en nominell økning på 521,8 mill. kr (9,5 pst.) i forhold til saldert budsjett for 2000 og en økning på 289,2 mill. kr (5,1 pst.) i forhold til revidert budsjett for 2000. Bevilgningene for 1998–2000 sammen med bevilgningsforslaget for 2001 for post 23, gir en oppfølgingsgrad i forhold til St.meld. nr. 37 på 101,6 pst. Til tross for at bevilgningene tilsvare det som var lagt til grunn i St.meld. nr. 37, har det ikke vært mulig å unngå at vegkapitalen er blitt redusert, spesielt som følge av redusert dekkelegging. Dette har bl.a. sammenheng med økte veglengder, sterk trafikkvekst, nye veganlegg med høyere drifts- og vedlikeholdsutgifter og økning i antall veger som er tillatt for 10 tonn aksellast. I tillegg har det vært nødvendig å dekke kostnader som ikke var forutsatt i St.meld. nr. 37, bl.a. til utbedring av kystbruer, vegutstyr, økte driftskostnader til ferjedrift og økte kapitalkostnader som følge av nybyggprogram for ferjeflåten. Tilskuddsbehovet til ferjedriften har økt betydelig i 2000 og vil også øke i 2001 som følge av flere forhold, jf. omtalen av riksvegerferjedriften. Innenfor budsjettforslaget på post 23 har departementet funnet det riktig å prioritere

trafikksikkerhet, og har derfor fulgt opp den økte satsingen på trafikant- og kjøretøyrettede trafikk-sikkerhetstiltak som ble forutsatt i St.meld. nr. 37. Ut over dette er det innenfor post 23 lagt vekt på å opprettholde standarden på ferjetilbudet og styrke vedlikeholdet. Vegkapitalen vil imidlertid bli ytterligere forringet i 2001.

Føreropplæring og kjøretøytilsyn m.m.

Statens vegvesen fører tilsyn med vegtrafikken gjennom bl.a. å godkjenne kjøretøyparken, avvikle førerprøver og føre tilsyn med hvordan kjøretøyene brukes og hvordan trafikantene oppfører seg i trafikken. Andre oppgaver er tilsyn med kjøreskolene og kjøretøyverkstedene og gjennomføring av ulike trafikantrettede tiltak. I budsjettforslaget for 2001 er det fortsatt sterk satsing på trafikant- og kjøretøyrettede trafikk-sikkerhetstiltak. Satsingen vil ligge på samme nivå som i 2000. Hovedsatsingsområdene vil være å øke bilbeltebruken, øke mengden og kvaliteten på privat øvelseskjøring for førerkortkandidater, redusere ulykkesrisikoen for eldre bilførere, samt redusere tungtransportulykkene.

Når det gjelder tiltak i forbindelse med privat øvelseskjøring, er det utarbeidet informasjon og veiledningsmateriell til 16-åringene og deres forel-

dre. Det legges vekt på at kjøreskolene skal tilby opplegg som kan stimulere til økt privat mengdetrening i kombinasjon med opplæring ved kjøreskole. Et viktig tiltak overfor eldre førere er informasjon og kurstilbud. Det er satt i gang et samarbeid mellom vegkontorene og en rekke ulike organisasjoner og etater.

Flere av de trafikantrammede aksjonene i 2000 vil bli videreført. Dette gjelder aksjonen mot sommerulykker, «Senk Farten»-aksjonen og tiltak i forbindelse med skolestart for å sikre de minste skolebarna på veg til og fra skolen. «Bilist 2000» videreføres som planlagt. Se for øvrig omtale av «Bilist 2000» under Andre saker. Barns sikkerhet i buss er også omtalt under Andre saker.

I 2001 forventes en betydelig økt arbeidsmengde for trafikkstasjonene med utstedelse/fornyelse av førerkort. Årsaken er at rettigheten til å kjøre bil med tillatt totalvekt 3 500 – 7 500 kg og høyst 8 passasjerplasser som er påstemplet førerkortet bortfaller fra 1. januar 2002, jf. førerkortforskriften pgr. 44 nr. 7. For at denne rettigheten skal beholdes må førerkortet fornyes før denne dato.

Drift og vedlikehold av riksveger

Generelt

Statens vegvesen har ansvaret for om lag 26 700 km riksveger og 2 800 km gang- og sykkelveger. Drifts- og vedlikeholdsdelen av bevilgningen på post 23 har de siste årene hatt en svak negativ utvikling. I løpet av de siste 5 årene har trafikken økt med 15 pst, gang- og sykkelvegnettet har i samme periode økt med 620 km (28 pst.) og riksvegnettet har økt med 240 km (om lag 1 pst). Økningen i riksvegnettet har hovedsakelig kommet innenfor store og kompliserte veganlegg som tunneler, bruer og høytrafikkveger. Drifts- og vedlikeholdskostnadene for disse anleggene er vesentlig høyere enn for gjennomsnittet av riksvegnettet. Kombinasjonen av mindre bevilgninger til drift og vedlikehold og økning i oppgaver som skal utføres, har medført at vegkapitalen på riksvegnettet er redusert. For 2001 legges det derfor opp til en økt innsats over post 23.

Vegdirektoratet har laget modeller som beregner de nødvendige ressurser for å forvalte vegkapitalen (vedlikeholdet) og for den daglige trafikkavviklingen (driften). Beregnet ressursbehov basert på modellen, i forhold til budsjettforslaget for 2001, viser imidlertid fortsatt en underdekning på om lag 550 mill. kr, jf. nærmere omtale under vedlikehold. Disse modellene bygger på normalår med hensyn til klimatiske forhold, og de tar hensyn til hvordan trafikken utvikler seg over tid. For

vinteren 2000 ble utgiftene til brøyting og strøing, samt rydding etter ras m.m. langt høyere enn det modellene beregnet. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet foreta nye beregninger av sammenhengen mellom de tiltak vegvesenet utfører innenfor drift og vedlikehold og de virkninger dette har for trafikkavviklingen i form av tidskostnader og kjøretøykostnader, samt kostnader forbundet med trafikkulykker. Dette arbeidet ventes tidligst å være avsluttet ved årsskiftet 2001/2002.

Driften

Med drift av veger menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikles på en sikker og miljømessig tilfredsstillende måte til en hver tid. Dette er aktiviteter som brøyting, salting og strøing, vegoppmerking, vask og oppretting av skilt, trafikkstyring og trafikkinformasjon, renhold av vegnettet og skjøtsel av grøntarealer. De senere år er driften av riksvegnettet blitt prioritert foran vedlikehold, og det er lagt særlig vekt på de oppgaver Statens vegvesen anser som viktig for å ivareta trafiksikkerheten. Prioriteringen av trafiksikkerhet vil bli videreført i 2001. Det vil derfor bl.a. bli opprettholdt samme nivå på vinterdriften (brøyting, strøing og salting) som det er lagt opp til i perioden 1998–2001. For vinterdriften på høyfjellstrekningene rv 7 over Hardangervidda og rv 50 Hol – Aurland etter at Lærdalstunnelen åpner, vises det til egen omtale under Andre saker.

Vedlikeholdet

Med vedlikehold menes de tiltak som må gjennomføres for at vegdekkene og de tekniske anleggene skal kunne fungere på kort og lang sikt. Etterslepet i vedlikeholdet av vegkapitalen har økt kontinuerlig de siste årene og fører både til økte kjørekostnader og redusert trafiksikkerhet. De områder som lider sterkest under for lite midler til vedlikeholdet, er legging av asfalt og grøfting som er et viktig arbeide for å hindre at vann trekker inn i vegkroppen og øker nedbrytingen. Om lag en tiendedel av vegdekkene må fornyes hvert år for at vegsystemet kan opprette sin funksjon i årene som kommer. Pr. i dag fornyes vegdekkene i gjennomsnitt hvert 12.–13. år. Vegdirektoratet anslår at det over tid er en nytte/kostnadsfaktor på 2,5 ved å sette inn midler til vedlikeholdet i rett tid.

For 2001 legges det opp til en økning i innsatsen i forhold til budsjettet for 2000. Innsatsen vil

bli rettet mot grøfter, stikkrenner og vegdekker. Til tross for denne ekstra innsatsen, vil vegkapitalen i 2001 forringes med 500–600 mill. kr. Etterslepet, som ved inngangen av 2000 var om lag 8 mrd. kr, vil ved utgangen av denne planperioden være i størrelsesorden 9,3 mrd. kr. Vegdirektoratet har beregnet at vegkapitalen, definert som hva det koster å etablere riksvegnettet i dag, er på 250 mrd. kr. Kapitalslitet utgjør derved om lag 4 pst. av nyverdien. Bevaring av vegkapitalen krever en langsiktig satsing. Det vises i denne sammenheng til omtale i NTP 2002–2011.

Riksvegferjedrift

Kostnadene til riksvegferjedriften har økt betydelig i 2000, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000). Kostnadene forutsettes å øke ytterligere i 2001. Årsaken til dette er forventningene om en fortsatt høy oljepris, økte kapitalkostnader og økte utgifter til opplæring. Ferjetilbudet forutsettes i hovedsak å bli som for 2000 mht. åpningstider, frekvens og natt-avganger. Enkelte samband vil som følge av nye ferjer og omrokkeringer på grunn av ferjeavløsningsprosjekter, få økt kapasitet. Endringene vil bl.a. føre til mindre oversitting. Tilbudet er videre avhengig av resultatet av vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene. Samferdselsdepartementet vil i 2001 prioritere investeringstiltak i stamveg- og viktige distriktssamband. I perioden 1998–2001 forventes det tilført 18 nybygg i riksvegferjedriften, hvorav sju ferjer skal leveres i 2001. Inntektsanslagene for 2001 bygger bl.a. på en gjennomsnittlig trafikkvekst på 1,4 pst. og at takstene økes med 2 pst. Riksvegferjesambandene Mosterhavn-Valevåg og Sagvåg-Siggjarvåg i Hordaland vil i 2001 bli avløst av fast vegforbindelse (Trekantsambandet).

Bl.a. på grunn av en sterk økning i utgiftene til ferjedriften i 2000, som vil forsterkes i 2001, mener Samferdselsdepartementet at det er riktig å vise forsiktighet med hensyn til å foreta investeringer i nye ferjer som vil øke kapitalkostnadene på sikt. En økning i kapitalkostnadene vil gå ut over andre oppgaver innen post 23, som f.eks. vedlikeholdstiltak knyttet til vegkapitalen. Samferdselsdepartementet vil derfor bare anvende 200 mill. kr av den totale garantirammen på 300 mill. kr for 2000 for anskaffelse og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift. Dette betyr at planlagte anskaffelser og ombygginger av ferjer vil bli utsatt. Den ekstraordinære garantirammen ble gitt for å avhjelpe en dårlig ordresituasjon for norske skipsverft. Denne situasjonen har nå bedret seg, slik at dette beho-

vet ikke er like stort lenger. Utsettelse av investeringene vil ikke få stor betydning for ferjetilbudet i 2001. For 2001 foreslås det at Vegdirektoratet blir gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 150 mill. kr for 2. prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investeringer i nybygg og eksisterende ferjer. Fullmakten representerer et øvre tak for nye garantier. Det forutsettes at Vegdirektoratet løpende vurderer behovet for slike garantier innenfor rammen. Totalrammen for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31. desember 2001 ikke overstige 1 150 mill. kr. Summen inkluderer 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet omfatter anleggs-, drifts- og vedlikeholdsoppgaver i egen regi. Statens vegvesen fikk nytt overordnet styringssystem i 1994, jf. St.meld. nr. 41 (1993–94). Et viktig styringssignal for produksjonsvirksomheten er at den skal være effektiv og kunne dokumentere sin konkurranseevne. Videre skal den ivareta strategiske hensyn som kompetanseoppbygging, beredskap, FoU og være et markeds-korrektiv. Det pågår et omfattende arbeid med effektivisering og omstilling i Statens vegvesen, herunder for produksjonsvirksomheten. Det vises til nærmere omtale under Andre saker.

I 2001 legges det opp til at den totale produksjonsmengden for hele vegvesenet blir redusert. For riksveger (drift/vedlikehold under post 23, post 30 og bompenger) og fylkesveger blir aktuell oppdragsmengde i 2001 redusert med vel 8 pst. i forhold til nivået i 1999 og om lag 5 pst. i forhold til 2000. Dette vil medføre en vanskelig situasjon for produksjonsvirksomheten i egenregi såvel som i entreprise. Oppdragsmengden for egenproduksjonen må nødvendigvis tilpasses en slik reduksjon.

Verdien av maskiner og bygninger er ved inngangen til 2001 anslått til 1 750 mill. kr inkl. mva. Dette tilsvarer 1 575 mill. kr beregnet etter samme regler som private bedrifter, når en korrigerer for merverdi- og investeringsavgift. Verdien har blitt redusert i forhold til tidligere år fordi en har vært forsiktig med å investere i nytt utstyr. Denne praksisen videreføres samtidig som hensynet til en effektiv og konkurransedyktig virksomhet må ivaretas. Avkastningskravet til staten for egen produksjonsvirksomhet er satt til 7 pst. av verdien på maskiner og bygninger vurdert etter samme regler som private bedrifter. For 2001 er avkastningen satt til 110 mill. kr.

Som en følge av at Statens vegvesen har vært forsiktige med å investere i nytt utstyr i egenproduksjonen og fordi driften har gitt større overskudd enn forutsatt, var driftsresultatet for 1999 høyere enn budsjettet. Driften i første halvår 2000 viser også gode økonomiske resultater. I St.prp. nr. 1 (1996–97) under omtalen av nytt budsjettssystem, ble det forutsatt at et ev. over-/underskudd skulle avregnes mot de forskjellige postene innenfor myndighetsdelen gjennom overføringer av midler til eller fra myndighetsdelen. På bakgrunn av den situasjonen som har oppstått, er det i 2000 overført nærmere 200 mill. kr til myndighetsdelen, inkl. fylkesvegene, etter at staten har fått sin fastsatte avkastning. Tilbakeføringen har medført at det er blitt utført flere oppdrag i 2000.

Rammebetingelser og organisering

Det er påkrevet å foreta en ny vurdering av rammebetingelsene for og organiseringen av egenproduksjonsvirksomhet. Statens vegvesen ser på tiltak for å forenkle organisasjonsstrukturen innen egen produksjonsvirksomhet slik at en får en mer kostnadseffektiv organisering gjennom færre administrative enheter.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statskonsult utredet konkurranseforholdene for produksjonsvirksomheten (se Statskonsult rapport 1999: 14, Vegen videre. En drøfting av konkurranseforholdene i Statens vegvesen). Etter departementets oppfatning belyser Statskonsults rapport forhold som tilsier at det er behov for å supplere etatens eget arbeid med en utredning av alternative modeller for organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen. I tillegg er det også enkelte andre forhold som aktualiserer behovet for en utredning. Dette gjelder særlig

- erfaringene med omorganiseringen etter behandlingen av St.meld. nr. 41 (1993–94)
- utviklingen i entreprenørbransjen fra mange små til få og store aktører, og hvorvidt dette har påvirket behovet for et markedskorrektiv
- økt vektlegging av behov for å underlegge konkurranseutsatt virksomhet i offentlig og privat virksomhet mer like konkurransevilkår
- oppgavefordelingen mellom staten og private aktører
- oppgavefordelingen mellom lokale og sentrale myndigheter
- adgangen for offentlige virksomheter til å delta i konkurranse med private aktører.

Departementet legger i samråd med Statens vegvesen opp til å sette i gang en utredning om dette i løpet av høsten 2001. Departementet ønsker å få vurdert alternative organisasjonsmodeller som kan bidra til å effektivisere virksomheten. Det vises til nærmere omtale i NTP 2002–2011.

Post 30 Riksveginvesteringer

I forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 246 (1999–2000), jf. St. prp. nr. 60 (1999–2000), ble det vedtatt at post 31 Tilskudd til rassikring, og post 32 Legging av fast dekke på riksveger, skal inngå i post 30 fra og med 2001. Det foreslås 3 947,8 mill. kr til riksveginvesteringer i 2001. Forslaget gir en nominell nedgang på 408,7 mill. kr eller 9,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2000, og en nominell nedgang på 218,6 mill. kr eller 5,3 pst. i forhold til revidert budsjett 2000 (medregnet post 31 og post 32 under post 30). Summen av bevilgningene i 1998, 1999 og 2000 (inklusive bevilgningene på postene 31 og 32) sammen med forslaget for 2001 utgjør 94,2 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for årene 1998–2001.

Fordeling av midler på stamveger, øvrige riksveger og mindre investeringstiltak sammenholdt med NVVP 1998–2001

(i mill. 2001 kr)

	NVVP 1998–2001		Forslag 2001		Oppfølging NVVP 1998–2001 i pst. ²⁾
	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	
Stamveger	7 943		1 410,0	548	98,1
Øvrige riksveger	4 046		1 156,3	572	109,2
Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m. ¹⁾	5 903		1 381,5	558	78,7
Sum post 30	17 892	5 343	3 947,8	1 678	94,2

¹⁾ Omfatter miljø- og servicetiltak, trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, kollektivtrafikktiltak, rassikringstiltak, legging av fast dekke på grusveger, alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging, grunnerverv, FoU, til rådighet for departementet.

²⁾ Oppfølgingsprosent for statlige midler, inklusive bevilgninger på postene 31 og 32.

Oppfølging i forhold til St.meld. nr. 37 for den enkelte stamvegrute og det enkelte fylke framgår av den nærmere omtalen av investeringsprogrammet under vegformål. Innenfor forslaget på post 30 er det lagt opp til å sikre størst mulig grad av rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. Det er videre lagt vekt på å prioritere tiltak som har spesiell positiv effekt for trafikksikkerheten. Som følge av disse prioriteringene og kostnadsøkninger på prosjekter, legger departementet i svært liten grad opp til start av nye anlegg i 2001. Når det gjelder miljøtiltak, blir tiltak for å tilfredsstille miljøkravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven prioritert.

Samferdselsdepartementet foreslår å bruke om lag 220 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2001. Dette er en økning på 15 pst. i forhold til revidert budsjett 2000. Midlene vil benyttes til vegbelysning, utbedring av ulykkesutsatte kryss og kurver, avkjørselsreguleringer/saneringer, utbedring av fotgjengerkryssinger, bygging av rekkverk, automatisk trafikkontroll m.m. I tillegg blir det gjennomført strekningsvise tiltak som har trafikksikkerhetsgevinster. Samferdselsdepartementet legger videre vekt på å videreføre satsingen på rassikring. Legging av fast dekke på riksveger med grus vil bli fulgt opp som forutsatt.

Som følge av at mange igangværende bompengeprosjekter nå er i slutfasen, er det anslått at annen finansiering i 2001 vil bli 1 678 mill. kr, dvs. om lag 600 mill. kr lavere enn for 2000. Sammen

med en reduksjon i de statlige midlene innebærer dette at de samlede midler til riksveganlegg blir vesentlig lavere enn de siste årene. Dette vil få konsekvenser både for private entreprenører og produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen.

Pr. 1. januar 2001 er bindingene som skal dekkes ved statlige midler, på om lag 5,9 mrd. kr. Beløpet omfatter vedtatte/igangsatte prosjekter (3,6 mrd. kr), refusjoner (1,4 mrd. kr, men ekskl. betingede refusjoner) og kostnader knyttet til oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven (om lag 0,9 mrd. kr). I tillegg kommer bindinger innenfor annen finansiering på om lag 1,6 mrd. kr.

Med budsjettforslaget for 2001 vil bindingene pr. 1. januar 2002 som skal dekkes med statlige midler, være om lag 4,4 mrd. kr. Beløpet omfatter vedtatte/igangsatte prosjekter (2,7 mrd. kr), refusjoner (om lag 0,9 mrd. kr, men ekskl. betingede refusjoner) og kostnader knyttet til oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven (om lag 0,8 mrd. kr). I tillegg kommer bindinger innenfor annen finansiering på om lag 0,9 mrd. kr.

Kollektivtrafikktiltak

Til ulike kollektivtrafikktiltak foreslås det avsatt 150 mill. kr i statlige midler. I tillegg kommer annen finansiering som utgjør om lag 300 mill. kr. Dette gir samlet en økning på 101 pst. i forhold til revidert budsjett 2000. I tillegg til midler finansi-

ert over denne underposten blir det gjennomført strekningsvise tiltak som også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken.

En vesentlig andel av midlene vil gå til å styrke kollektivtrafikken i de fire største byområdene: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim med omkringliggende kommuner. Til disse områdene foreslås det avsatt om lag 130 mill. kr i statlige midler. I tillegg kommer annen finansiering med om lag 300 mill. kr. Midlene nyttes til investeringstiltak knyttet til lokale trikke- og banestrekninger, kollektivfelt, trafikkreguleringstiltak, jernbane, kommunale veger, fylkesveger og riksveger samt til terminalanlegg. Midlene fordeles på bakgrunn av forslag fra vegkontoret der forslaget er utformet i samarbeid med fylkeskommunen og Jernbaneverket.

Departementet forutsetter at innkreving av bompenger i forbindelse med innføring av Oslo-pakke 2 skal starte i 2001, så snart avtalen er underskrevet og de praktiske forhold er i orden. Det vises i denne sammenheng til Stortingets behandling av Innst. S. nr. 239 (1999–2000) og St.prp. nr. 64 (1999–2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslo-pakke 2). Bompengeinntekter knyttet til Oslo-pakke 2 inngår ikke i tallene over. Det vises for øvrig til nærmere omtale av investeringsprogrammet under vegformål.

Rassikring

Ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 1998 ble det vedtatt å opprette en ny post 31 Tilskudd til rassikring, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997–98), side 31. I forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 246 (1999–2000), jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000), ble post 31 vedtatt innlemmet i post 30 fra og med statsbudsjettet for 2001.

Totalt foreslås det om lag 230 mill. kr til tiltak og prosjekter med rassikringsgevinst på post 30. Større tiltak som foreslås prioritert i 2001 er:

- Rv 37 ved Maristien i Telemark
- Rv 13 Sandvinvatnet i Hordaland
- Rv 63 Trollstigen i Møre og Romsdal
- Ev 6 Skardalen – Bånes i Troms
- Rv 94 Stallogargoflågan i Finnmark.

I tillegg vil en del av bevilgningene gå til fullfinansiering av prosjekter som åpnes for trafikk før 2001, f.eks. Ev 134 Teigland-Håland i Hordaland og rv 62 Øksendalen-Krogshamn i Møre og Romsdal.

Midlene på underpost 30.4 Særskilte rassikringstiltak, har vært benyttet til tiltak både på riks- og fylkesvegnettet, jf. St.prp. nr. 1 (1996–97), side 82. Fra 2001 avvikles imidlertid ordningen med tilskudd til fylkesformål over Samferdselsdepartementets budsjett, jf. St.prp. nr. 62 (1999–2000). I samsvar med dette vil midlene på post 30 heretter kun bli benyttet til riksvegformål.

Legging av fast dekke på riksveger

Ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2000 ble det vedtatt å opprette en ny post 32 Legging av fast dekke på riksveger. I forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 246, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000), ble post 32 vedtatt innlemmet i post 30 fra og med statsbudsjettet for 2001. Formålet med posten var, over en periode på fire år, å finansiere legging av fast dekke på alle riksveger som fremdeles har grusvegstandard, med unntak av enkelte riksvegstrekninger. Samferdselsdepartementet opprettholder målsettingen om fast dekke på alle riksveger innen 2003. Kostnadsrammen på 400 mill. kr vurderes å være tilstrekkelig til å finansiere dekkelegging og nødvendig forsterkning. I enkelte fylker legges det imidlertid opp til en høyere standard med bl.a. større omlegginger av riksvegen i forbindelse med dekkeleggingen. En slik høyere standard vil bli finansiert innenfor øvrige midler av det enkelte fylkes ramme. Totalt er det satt av om lag 130 mill. kr til legging av fast dekke og andre utbedringer av riksveger med grusdekke i 2001. Pr 1.1.2001 vil det være om lag 225 km riksveger som ikke har fast dekke, inkludert 45 km riksveg som ikke skal dekkelegges. I 2001 er det forutsatt lagt fast dekke på om lag 50 km riksveg som har grusdekke. Det vil således gjenstå om lag 130 km grusveger som det skal legges fast dekke på i løpet av 2002 og 2003.

AutoPASS-prosjektet

Dagens elektroniske brikkesystem i bompengeringene i Oslo og Trondheim, i bompengeprojektene Rennfast i Rogaland og Hvaler i Østfold samt Ev 6 Trondheim-Stjørdal i Nord- og Sør-Trøndelag skal skiftes ut med AutoPASS-brikken. Totalkostnadene ved innføring av AutoPASS-brikken er ikke endret i forhold til opplysningene i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Utviklingen av det nye brikkesystemet er blitt noe forsinket, og deler av kostnadene knyttet til utstyr og leveranser vil derfor bli utsatt til 2001.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger

Trafikantene betalte i alt 2 231,4 mill. kr i bompenger i 1999. Dette var om lag 3,4 pst. mer enn året før. Inntektene fra bompengeringene i Oslo, Bergen og Trondheim stod for 45,6 pst. av de totale bompengerinntektene. I 1999 ble 2 155 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. Dette var en økning på 4,7 pst. fra 1998. Pr 1. januar 2000 var det 37 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt utbygd. 32 prosjekter er av Vegdirektoratet ventet å få kortere eller samme innkrevingsperiode sett i forhold til forutsetningene da prosjektene ble vedtatt, mens 5 prosjekter er ventet nedbetalt senere enn forutsatt. Disse prosjektene er Ev 39 Nordhordalandsbroen, Ev 134 Åkrafjorden, rv 551 Folgefonntunnelen, rv 5 Fjærland-Sogndal og Ev 69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya (Fatima). Det er imidlertid usikkerhet knyttet til flere av forutsetningene for disse vurderingene. Dette gjelder bl.a. rentenivået.

For 2000 er det anslått at om lag 2 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag 43 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes i hovedsak at det legges opp til å ta igjen forsinket framdrift fra tidligere år på enkelte anlegg. I tillegg er det i 2000 gitt tillatelse til nye låneopptak, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000). For 2001 forutsettes om lag 1,4 mrd. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Den store nedgangen fra 2000 skyldes i all hovedsak at flere av de større bompengeprojektene nå er i slutfasen og at bompengeandelen er tatt ut tidligere i anleggsperioden.

Forskudd og refusjoner

Innbetalt forskudd medførte at statens gjeld ved utgangen av 1999 var på 511 mill. kr. I 2000 ventes det innbetalt 170 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 145 mill. kr. I 2001 er det ventet innbetalt 260 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 470 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2001 ventes følgelig å utgjøre om lag 325 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2001 utgjøre om lag 1 400 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 ev. å refundere om lag 510 mill. kr.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2000 ble det vedtatt å opprette en ny post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Det legges opp til å bevilge nærmere 1 mrd. kr til de aktuelle distriktene over en 6-årsperiode, hvorav 600 mill. kr over post 33. Dette er en kompensasjon for at enkelte næringer må betale full sats for arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren bor. Midlene kan brukes til investeringer, drift og vedlikehold, på riksveger og fylkesveger med hovedvekt på investeringer og tyngre vedlikehold.

Hovedmålet for bruk av midlene over vegbudsjettet er at de skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringslivet i de berørte områdene og fylkene. Midlene fordeles mellom fylkene i forhold til hvordan økningen i arbeidsgiveravgift slår ut samlet for næringslivet i de enkelte fylkene. Fordeling av midlene på prosjekter og tiltak fastsettes i samråd med de berørte fylkeskommunene. Det kreves ikke fylkeskommunal egenandel ved bruk av midlene på fylkesveger. For større prosjekter/tiltak vises det til den nærmere omtalen av investeringsprogrammet under vegformål. Det foreslås bevilget 101,8 mill. kr over post 33 i 2001.

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, vil fra og med 2001 bli innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000). Ved innlemmingen av midlene i rammetilskuddet til fylkeskommunene tas det utgangspunkt i den opprinnelige fordelingen av de øremerkede midlene mellom fylkeskommunene. Overgangsordningen i inntektssystemet vil sikre at den fylkesvise fordelingen av midlene endres gradvis. Det vil ta fem år før midlene fullt ut fordeles etter kriteriene i inntektssystemet.

250,9 mill. kr er omdisponert fra kap. 1320, post 60 til kap. 572, post 60. I 2001 fordeles 214,5 mill. kr av dette beløpet etter de vanlige kriteriene ved innlemming i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Det resterende beløpet, 36,4 mill. kr, innlemmes uten at midlene omfordelles etter inntektssystemets kriterier eller inngår i overgangsordningen. Den spesielle behandlingen av 36,4 mill. kr gjelder finansieringen av bru til Sundøya med 18 mill. kr, refusjon til Rogaland fylkeskommune med 8 mill. kr og tilsagn om utbetaling av

tilskudd på 10,4 mill. kr til Nord-Trøndelag fylkeskommune, jf. egne omtaler i det nedenstående.

Gjenstående midler på post 60, som ikke er brukt i 2000, i hovedsak gjelder dette midler til trafikksikkerhetstiltak, vil bli overført til fylkeskommunene i forbindelse med statsregnskapet for 2000.

Ett av satsingsområdene innenfor post 60 har vært trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Dette har også omfattet tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Samferdselsdepartementet ser det som viktig at prioriteringen av trafikksikkerhetstiltak videreføres, og oppfordrer fylkeskommunene til å bistå og stimulere kommunene i deres trafikksikkerhetsarbeid.

Bru til Sundøya i Nordland

Bru til Sundøya, Leirfjord kommune i Nordland, er et fylkesvegprosjekt og omfatter bygging av en 548 m lang bru med tilstøtende vegnett. Kostnadsoverslaget for brua er beregnet til om lag 176 mill. 2001-kr. Dette er en økning på 42 mill. kr (24 pst.) i forhold til budsjettet for 1999. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere anbudspriser enn tidligere forutsatt.

Det er bevilget 15 mill. kr til prosjektet over post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, i 1999. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2000 ble 10 mill. kr av bevilgningen fra 1999 omdisponert til andre formål på vegbudsjettet som ett ledd

i en større omdisponering, jf. St.prp. nr. 60 og Innst. S. nr. 246 (1999–2000). Årsaken til at dette prosjektet fikk redusert bevilgningen var at prosjektet ikke kunne starte opp i 2000.

Samferdselsdepartementet legger opp til at staten skal bidra med til sammen 106 mill. kr til Nordland for derigjennom å legge til rette for realisering av prosjektet. Dette tilsvarer 60 pst. av kostnadene. Av dette vil 81 mill. kr (tilsvarende 60 pst. av opprinnelig kostnadsoverslag på 134 mill. 2001-kr) finansieres ved bevilgningen på 5 mill. kr fra 1999 og 76 mill. kr som tildeles Nordland over rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene. Tildelingen til Nordland over rammetilskuddet kommer som tillegg til det Nordland skulle ha ut fra den ordinære fylkesfordelingen. Det resterende beløpet på 25 mill. kr (tilsvarende 60 pst. av kostnadsøkningen på om lag 42 mill. kr) forutsettes finansiert innenfor den fylkesfordelte rammen til Nordland over post 30 Riksveginvesteringer. Utbetaling av dette forutsetter at prosjektet realiseres. Ønsket framdrift framgår av nedenstående finansieringsplan. Den ekstra tildelingen til Nordland over rammetilskuddet fordeles pr. år i henhold til finansieringsplanen. Dette innebærer at Nordland fylkeskommune i 2001 får 18 mill. kr gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene til bru til Sundøya. I perioden 2001–2003 vil prosjektet bli tildelt til sammen 76 mill. kr gjennom rammetilskuddet.

Finansiering av prosjektet bru til Sundøya

	i mill. 2001-kr				
	Før 2001	2001	2002	2003	Sum
Tilskudd fra post 60	5	-	-	-	5
Fylkesfordelt ramme, post 30 ¹⁾	0	0	13	12	25
Rammetilskuddet	0	18	55	3	76
Lokale bidrag	26	12	32	0	70
Totalsum	31	30	100	15	176

¹⁾ Avhengig av at prosjektet realiseres.

Refusjoner og tilsagn

Staten er forpliktet til å refundere 8 mill. kr til Rogaland fylkeskommune og 10,4 mill. kr til Nord-Trøndelag fylkeskommune i 2001. Beløpet til Rogaland har bakgrunn i en forskuttering på til sammen 20 mill. kr til fv 281 Frafjordvegen, jf.

St.prp. nr. 1 (1996–97). Beløpet er forutsatt refundert (uten tillegg for renter og prisstigning) med 12 mill. kr i 2000 og 8 mill. kr i 2001. Beløpet til Nord-Trøndelag har bakgrunn i et tilsagn om utbetaling av tilskudd på til sammen 10,4 mill. kr til fv 397 Rossetnes bru i løpet av perioden 1999–2001 (uten tillegg for renter og prisstigning), jf.

St.prp. nr. 1 (1997–98). Rogaland og Nord-Trøndelag blir på denne bakgrunn tildelt hhv. 8 og 10,4 mill. kr mer over rammetilskuddet i 2001 enn det som den ordinære fylkesfordelingen tilsier.

Bru til Tautra i Nord-Trøndelag

Prosjektet omfatter bygging av ny bru for å erstatte den eksisterende fyllingen mellom Frosta og øya Tautra i Nord-Trøndelag. Tautra er et våtmarksområde og har internasjonal vernestatus i følge Ramsar-konvensjonen. Moloen over til øya forstyrrer de naturlige strømforholdene i området og fører til innvandring av rovdyr til øya. Veggen har i dag status som fylkesveg og er dermed i utgangspunktet et fylkeskommunalt ansvarsområde.

I 1997 forelå det et grovt beregnet kostnadsoverslag på 30 mill. 1998-kr. Av dette beløpet skulle Samferdselsdepartementet finansiere 24 mill. kr og Miljøverndepartementet og Nord-Trøndelag fylkeskommune de resterende 6 mill. kr fordelt med 3 mill. kr på hver. I statsbudsjettet for 1998

ble det bevilget 12 mill. 1998-kr til prosjektet over Samferdselsdepartementets budsjett og 1,5 mill. kr over Miljøverndepartementets budsjett, mens det i 1999 ble bevilget 1,5 mill. kr over Miljøverndepartementets budsjett. I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2000 ble bevilgningen på 12 mill. kr fra 1998 omdisponert til andre formål på vegbudsjettet som ett ledd i en større omdispensering, jf. St.prp. nr. 60 og Innst. S. nr. 246 (1999–2000). Årsaken til at midlene ble omdisponert var at finansieringen av merkostnadene ved prosjektet på til sammen 15 mill. kr ikke var avklart. I den opprinnelige finansieringsavtalen var det ikke avklart hvordan eventuelle merkostnader skulle dekkes mellom partene. Nord-Trøndelag fylkeskommune ønsker ikke å bidra i finansieringen av merkostnadene.

Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet er i samråd kommet til at de to departementene ikke vil kunne dekke merkostnadene ved prosjektet, og anbefaler derfor at prosjektet bru til Tautra ikke blir realisert.

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

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000 ¹⁾	Forslag 2001
01	Salgsinntekter m.m.	33 090	15 300	15 800
02	Diverse gebyrer	221 008	219 900	247 600
Sum kap. 4320		254 098	235 200	263 400

¹⁾ Det er senere gjort følgende endringer i saldert budsjett 2000: Post 02 Diverse gebyrer, er økt med 8,5 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 220 (1999–2000).

Post 01 Salgsinntekter m.m.

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

Post 02 Diverse gebyrer

I posten inngår inntekter fra utstedelser av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av

dagsprøvekjennermerker, myndighetskontroller og fra lisenser for gods- og persontransportører innenfor EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske tekniske kontroller i henhold til EØS-avtalen og påskiltningsgebyr.

Gebyret for utlån av dagsprøvekjennermerker ble 3. juli 2000 økt fra kr 100 til kr 150. Helårsvirkningen av gebyrøkningen er anslått til 17 mill. kr og inngår i det budsjetterte inntektsanslaget på 247,6 mill. kr. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til inntektene av de gebyrbelagte tjenestene. Det foreslås derfor at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak. Forslag til nye gebyrer inngår også i denne posten, jf. omtale i det følgende.

Økning av gjeldende gebyrer

For å kompensere for de økte kostnadene de siste årene for de gebyrbelagte tjenester som budsjetteres under denne posten, vil Samferdselsdepartementet øke gebyrene knyttet til førerprøver, utstedelse av førerkort og for periodisk kontroll av kjøretøy med om lag 5 pst.

Innføring av nye gebyrer

Statens vegvesen opplever i stadig større grad at førerkortkandidatene ikke møter frem til fastsatt tid. Dette er en medvirkende årsak til de til dels lange ventetidene for avvikling av førerprøve særlig i de større byene. For å redusere det dårlige oppmøtet og for å bedre muligheten for en effektiv planlegging av gjennomføringen av prøvene ved trafikkstasjonene, foreslås det at det innføres gebyrer ved manglende oppmøte til prøvene. Gebyret foreslås fastsatt ut fra gjeldende gebyr for vedkommende førerkortklasse som kandidaten har meldt seg opp til. For førerkortklasse B vil det si kr 210 for teoriprøven og kr 575 for den praktiske prøven. Gebyret foreslås gjort gjeldende fra 1. januar 2001. Inntektene som anslås til 0,5 mill. kr pr. år inngår i det budsjetterte inntektsanslaget for post 02 Diverse gebyrer.

Andre saker

Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen

I St.meld. nr. 41 (1993–94) Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen, stilles det krav om effektivitet til alle deler av etaten. Det pekes også på behov for en sterkere sentral styring av ressursbruken i vegvesenet. I Regjeringens program for fornyelse av offentlig sektor er målsettingen å fornye, omstille og effektivisere forvaltningen, slik at den i større grad kan fungere i tråd med samfunnets krav og befolkningens forventninger.

Statens vegvesen har startet et omfattende arbeid for å få en mer rasjonell utnyttelse av ressursene innen forvaltnings-, myndighets- og produksjonsområdet. Det er en hovedmålsetting med arbeidet at etatens arbeidsoppgaver kan utføres med mindre ressurser enn i dag og med riktig kvalitet. Det er satt mål for effektiviserings- og omstillingsarbeidet for alle deler av organisasjonen. Det kan i denne forbindelse bli aktuelt og nødvendig å se på den interne organiseringen av vegkontorene og Vegdirektoratet. Det legges opp til en produktivetsforbedring på 10–15 pst. i perioden 1999–2003. Dette vil være en stor forbe-

dring, men produktivetsgevinsten vil ikke være tilstrekkelig til å dekke de betydelige utfordringene og etterslepet i vegsektoren. Statens vegvesen har forutsatt at produktivetsforbedringen skal beholdes i etaten, og at innsparte midler skal nyttes til bevaring av vegkapitalen og til trafikksikkerhetstiltak. Dette er også lagt til grunn i budsjettforslaget for 2001 og i NTP 2002–2011. Samferdselsdepartementet ser svært positivt på det omfattende effektiviseringsarbeidet som Statens vegvesen har satt i gang, og vil understreke betydningen av at produktivetsgevinstene blir beholdt i etaten. Dette er en forutsetning for at et slikt arbeid skal kunne videreføres over tid.

En videreføring av effektiviseringsprosjektet kalt «Vegvesenets framtid» skal se nærmere på blant annet organisering av produksjonsvirksomheten og Vegvesenets struktur (antall vegkontorer). I dette prosjektet er det viktig å ha en god og åpen dialog med berørte parter. Det vises ellers til omtale under post 24 om det utredningsarbeidet som departementet, i samråd med Statens vegvesen, vil sette i gang vedrørende organisering av produksjonsvirksomheten.

Forvaltnings-/myndighetsområdet

Det overordnede prinsippet i effektiviserings- og omstillingsprosessen er å legge opp til mer kostnadsbesparende løsninger og mer effektiv bruk av offentlige ressurser. Formålet er å redusere ressursbruken til administrasjon i forvaltningsapparatet der det er mulig. For internadministrative oppgaver i en så desentralisert organisasjon som Statens vegvesen, betyr dette i realiteten en sentralisering av oppgaver. Flere internadministrative oppgaver som i dag utføres ved hvert vegkontor, kan utføres mer kostnadseffektivt ett sted. Det vil iverksettes pilotforsøk for å teste ut nettverkbasert samhandling innen administrative produksjonsoppgaver (fakturabehandling). De store svingningene i investeringene innen de enkelte fylkene gjør det nødvendig med større grad av samarbeid mellom vegkontorene, spesielt innen planlegging/prosjektering. Det er derfor opprettet spesialiseringssenheter innen prosjektering og laboratorietjenester som skal betjene flere fylker. Det er også satt mål om mindre konsulentbruk i planleggings- og prosjekteringsarbeidet.

I løpet av 2000 vil flere av tjenestene som trafikkstasjonene tilbyr, også bli gjort tilgjengelig for publikum via internett. Dette gjelder blant annet timebestilling for kjøretøykontroll og førerprøver. I løpet av 2001 vil også registrering av kjøretøy kunne skje ved elektronisk kommunikasjon mel-

lom bilbransjen og Statens vegvesen, slik at fysiske besøk på trafikkstasjonene ikke blir nødvendig for å få utført denne tjenesten. Samtidig arbeides det med å utvikle telefoni- og internettbaserte løsninger som gjør at publikum, som i dag henvender seg til sin lokale trafikkstasjon, sikres raskere svar på sine spørsmål og raskere behandling av saker. Disse systemene vil bli suksessivt satt i drift fra høsten 2000 og videre utover i 2001. Statens vegvesen antar å kunne spare betydelige ressurser i løpet av en periode på 2–3 år innen forannevnte områder, dersom publikum velger å benytte disse elektroniske tjenestene. Utviklingen i publikums bruk av de elektroniske tjenestene vil bli dimensjonerende for bemanningen på trafikkstasjonene. Statens vegvesen vil i løpet av høsten 2000 utrede nærmere konsekvensene av nett-tjenester med henblikk på bemanning, organisering og økonomi.

På trafikant- og kjøretøyområdet er behovet for kompetanseutvikling økende. På grunn av høy gjennomsnittsalder vil mange forlate etaten de nærmeste 10 årene, og det er til dels vanskelig å rekruttere personell med relevant kompetanse. Samtidig vil en del av de frigjorte personalressurser, som følge av nye elektroniske løsninger, måtte utvikle sin kompetanse for å kunne utføre andre oppgaver i etaten. Statens vegvesen tar sikte på å samarbeide med andre institusjoner, for å kunne tilby målrettet kompetanseutvikling, og satser også på kurs- og videreutdanning via elektroniske medier.

Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet

Egen effektivitet og konkurranseevne er bestemmende for dimensjoneringen av ressursene i egen produksjonsvirksomhet, jf. St.meld. nr. 41 (1993–94). I tillegg skal egenproduksjon ivareta strategiske hensyn. Høsten 1999 ble det satt interne delmål for effektivisering på områdene intern administrasjon, områdestruktur, innkjøpsvirksomhet, bygningsmasse, samt maskin- og verksteddrift. I tillegg ble det satt langsiktige mål for markedsandeler for egenproduksjon på virksomhetsområdene drift, vedlikehold og anleggsproduksjon for hvert fylke. Disse målene er tatt inn i etatens styringssystem og har et tidsperspektiv fram til utgangen av 2003. Effektiviseringsarbeidet vil bli fulgt opp med årlige delmål og statusrapporteringer gjennom styringssystemet i Statens vegvesen.

For å sikre best mulig utnyttelse av ressursene, er det lagt ned en betydelig innsats i arbeid med strategier for landsdekkende arbeidsfelter.

De områdene som har kommet lengst innen samordning, er tyngre anleggsproduksjon og tunnelproduksjon. Når det gjelder tyngre anleggsproduksjon, er det opprettet regionale anleggsstyrker i region øst (Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland) og i region sør (Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder). Det er også etablert en egen landsdekkende enhet for koordinering og samordning av tunnelproduksjon. Det arbeides videre med strategier for andre landsdekkende felter. Foreløpig er det etablert landsdekkende strategier innen områdene bru, betong og ferjekaiproduksjon, asfalt- og materialproduksjon, vegmerking, tunnelvask, grunnboring og elektroarbeider. Disse strategiene er sentrale i det pågående arbeidet med å sikre en optimal tilpasning og utnyttelse av ressursene.

Noen vegkontor startet sitt arbeid med effektivisering og omstilling så tidlig som 1996, og en viktig målsetting har vært å bringe samtlige produksjonseenheter opp på et tilsvarende nivå som de enheter som har gått foran i utviklingen. Omsetningen pr. ansatt har økt, fra om lag 1 mill. kr pr. årsverk i 1996 til over 1,2 mill. kr pr. årsverk i 1999, en økning på nesten 25 pst. i løpet av en 4 års periode. I samme periode har antall årsverk blitt redusert med over 10 pst. Innen rammen av effektiviserings- og omstillingsprosjektet, er det lagt opp til at kapasiteten på egen produksjonsvirksomhet skal reduseres innen utgangen av 2003. Det vil skje en fortsatt reduksjon av antall ansatte gjennom naturlig avgang. Den naturlige avgangen er imidlertid ikke stor nok til at bemanningen tilpasses et ønskelig produksjonsnivå. Likevel anses det som nødvendig å rekruttere ny arbeidskraft for å sikre nødvendig kapasitet og kompetanse i et lengre perspektiv.

Arbeidet med rekruttering har vist seg vanskelig fordi det er for få ungdommer som velger å utdanne seg til den type fagarbeidere som bygge- og anleggsnæringen trenger. I samarbeid med bransjen arbeider derfor Statens vegvesen med å bedre rekrutteringsgrunnlaget til næringen. Det er også få ingeniører og sivilingeniører som velger en utdanning som er tilpasset bransjens behov på lengre sikt.

Forskning og utvikling

Statens vegvesens forskning- og utviklingsvirksomhet er rettet mot å løse eksisterende og framtidige utfordringer innenfor vegtransportsektoren. For at Statens vegvesen skal kunne gjennomføre de pålagte oppgavene, og være best mulig rustet til å framskaffe et velegnet og sikkert

grunnlag for politiske beslutninger, er det behov for en betydelig innsats innen forskning og utvikling, inkl. tilegning av utenlandske forskningsresultater. Arbeidet er også rettet mot å skaffe beslutningsgrunnlag for riktige prioriteringer både på strategisk nivå, prosjekt- og tiltaksnivå. Særlig viktig er det å utvikle metoder og verktøy for tverrfaglig nasjonal transportplanlegging, som grunnlag for videre arbeid med NTP. Sammen med de andre transportetatene og Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen begynt på et omfattende arbeid med å utvikle bedre nasjonale og regionale transportmodeller og metoder/verktøy for virkningsberegninger knyttet til transportmodellene. Arbeidet har til hensikt å utvikle og forbedre de verktøy som skal brukes ved revisjon av NTP 2002–2011.

Skal man bringe sikkerhetsnivået på vegene i den retning som null-visjonen signaliserer, er det nødvendig å erverve ny kunnskap på flere områder. De store utfordringene er å finne effektive tiltak mot møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykker, og få bedre kunnskap om trafikantenes adferd i trafikken og hvordan man påvirker og endrer denne. Effekten av endret hastighet og trafikkovervåking gir kunnskap om hvordan man mest effektivt og sikkert kan tilby trafikantene god framkommelighet.

Innenfor veg- og trafikkmiljø er det like store utfordringer langs eksisterende vegnett som på nye veganlegg. Etterhvert som miljøkravene øker, og nye metoder tas i bruk for å verne mennesker og natur, er oppfølging og etterundersøkelser en viktig faktor for å kunne dokumentere effekten av tiltakene. Særlig legges vekten på kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, rassikring og drift og vedlikehold.

I forbindelse med vegkapitalen er det behov for ny kunnskap og nye metoder for et kostnadseffektivt vedlikehold og en effektiv drift. Kunnskapen om dimensjonering og forsterkningsmetoder må oppdateres slik at denne omfatter nye metoder og bruk av nye og resirkulerte materialer. Det er derfor behov for en betydelig satsing på forsknings- og utviklingsprosjekter innen dette fagområdet.

Gjennom egen produksjonsvirksomhet skjer det en stadig utvikling av anleggsdriften direkte knyttet til de enkelte anlegg, samtidig som man arbeider mer langsiktig med utnyttelse av erfaringer som anleggsdriften gir. I dag er bl.a. utnyttelsen av resirkulerte materialer viet stor oppmerksomhet i anleggsdriften. Innenfor asfalt har man kommet et stykke på veg, mens man for utnyt-

telse av returbetong og annet rivningsmateriale fortsatt bare er i startfasen.

Den internasjonale virksomheten skjer bl.a. gjennom deltagelse i prosjekter i EU's rammeprogrammer, CEN, spesielle ekspertgrupper innen PIARC og OECD mm. Deltagelsen internasjonalt har tre siktemål: være oppdatert på internasjonal kunnskap som kan anvendes i Norge, tilføre kunnskap til andre der Norge er langt framme i europeisk sammenheng, samt holde seg oppdatert om og påvirke internasjonal standardisering. Deltagelse i prosjekter skjer innenfor områdene som prioriteres nasjonalt.

I tillegg til ovennevnte områder er Statens vegvesen også pålagt å ha et høyt kompetansenivå med hensyn til kollektivtrafikk og trafikktelematikk. Innenfor alle de nevnte feltene vil informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) utgjøre en betydelig del av utviklingen, noe som øker presset på FoU-midlene man har til rådighet.

Brannsikring av tunneler

Kommunal- og regionaldepartementet og Samferdselsdepartementet fastsatte i juli 2000 retningslinjer for saksbehandling ved brannsikring av vegtunneler. Retningslinjene er utarbeidet innenfor gjeldende regelverk og bygger på et utkast utarbeidet av Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern og Vegdirektoratet i samarbeid med Statens bygningstekniske etat. De ovennevnte retningslinjene gir et godt grunnlag for et nært samarbeid mellom de ulike myndighetene. Kommunal- og regionaldepartementet og Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at Statens vegvesen og de kommunale brannvernmyndighetene, til tross for ulike sektorinteresser, vil finne løsninger som samlet sett er hensiktsmessige med hensyn til brannvern, trafikk sikkerhet og tilgjengelige økonomiske rammer.

For Statens vegvesen er det de bevilgende myndigheter som til enhver tid fastlegger nivået på oppgraderingen og i hvilken takt dette skal skje. Dette kan ha som konsekvens at brannvesenets pålegg om oppgradering av eksisterende tunneler i en del tilfeller er av en slik størrelsesorden at de ikke kan etterkommes innen gitte tidsfrister, jf. bl.a. fylkesomtalen for Hordaland. Temaet omtales for øvrig nærmere i NTP 2002–2011.

Vintertjenesten på rv 50 og rv 7

For å kunne vurdere behovet for å holde etablerte riksvegforbindelser over Hardangervidda vinter åpne, har Vegdirektoratet utarbeidet en prognose

for trafikkutviklingen etter åpningen av Lærdals-tunnelen. Med bakgrunn i beregnede trafikkstrømmer er det forventet av rv 50 vil få en trafikk på om lag 50 kjøretøy pr. døgn om vinteren mot dagens nivå på vel 300 kjøretøy pr. døgn. En vinterstengning av rv 50 gir en forholdsvis liten økning i brukernes kostnader i forhold til vegvesenets besparelse. Det er med andre ord klare økonomiske fordeler ved å vinterstenge rv 50. I dette tilfellet er et slikt tiltak sammenfallende med hensynet til naturvern.

Vegdirektoratet har også sett på muligheten av å vinterstenge rv 7 i tillegg til rv 50. Stengning av begge vegene vil innebære en reduksjon av kostnadene til vinterdrift med om lag 7 mill. kr pr. år. En stengning av begge vegene vil imidlertid påføre brukerne ekstra reiselengde, og som følge av dette, ekstra kostnader. Basert på de prognoser som i dag foreligger, er de økte brukerrelaterte kostnadene beregnet til om lag 20 mill. kr. Det er således en vesentlig økonomisk ulempe ved å stenge både rv 50 og rv 7. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til hvilke vegvalg trafikantene vil gjøre etter åpningen av Lærdalstunnelen.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) fremholder at en fortsatt vinterdrift av rv 7 vil ha negative konsekvenser for villreinstammen i området, og mener det er grunnlag for å vinterstenge rv 7. Den norske villreinen er den siste av den opprinnelige europeiske fjellreinen, og Norge har et spesielt internasjonalt ansvar for å ta vare på denne arten. En sikring av arten på lengre sikt kan kreve en reetablering av villreinens trekkruter slik at en oppnår en jevnlig utveksling av dyr over et større område, dvs. fra Setesdalsheiene i sør til Nordfjella i nord, og gjøre større deler av beitepotensialet tilgjengelig for villreinen vinterstid. En permanent vinteråpen rv 7 vil ha en barrierevirkning og vil, som følge av dette, forhindre reetablering av slike trekkruter. I følge DN vil dette føre til minimal utveksling av dyr.

En fortsatt vinteråpen rv 7 vil også, i følge DN, skape forstyrrelser i større områder både som følge av selve vegtrafikken og trafikk i terrenget som er muliggjort ved en åpen veg. Dette vil medføre at villreinen vinterstid ikke får tilgang til hele beitepotensialet. Beitemulighetene i vinterperioden er avgjørende for utviklingen av stammen.

Med bakgrunn i det grunnlaget som i dag foreligger, anbefaler Samferdselsdepartementet, i tråd med Vegdirektoratets tilråding, at rv 7 over Hardangervidda holdes vinteråpen, foreløpig i ett år. I løpet av dette året er Vegdirektoratet bedt om å utvide sitt samarbeid med DN med sikte på en utvidet dokumentasjon av hvilke konsekvenser

fortsatt vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda kan få for villreinen. I denne perioden vil Vegdirektoratet også foreta en ny gjennomgang av trafikkgrunnlaget etter åpningen av Lærdalstunnelen. Dette vil gi grunnlag for ny beslutning om vinterdriften av rv 7 over Hardangervidda om ett år.

Samferdselsdepartementet går i likhet med Vegdirektoratet inn for at høyfjellstrekningen på rv 50 mellom Hol og Aurland vinterstenges.

Bilist 2000

Trafikksikkerhetsaksjonen «Bilist 2000» ble startet i april 2000 og hadde pr. 1. september 2000 om lag 75 000 medlemmer. Målet om å nå 100 000 medlemmer i løpet av 2000 vil sannsynligvis bli nådd. TØI er engasjert til å foreta en løpende evaluering av aksjonen. I 1999 ble aksjonen tildelt 1 mill. kr i statlig tilskudd. I år 2000 er det budsjettet med om lag 12,5 mill. kr i form av bidrag og tilskudd fra næringsliv, organisasjoner og det offentlige. 5 mill. kr er tilskudd fra Vegdirektoratet. Beløpet er stilt til disposisjon under forutsetning av at det statlige tilskuddet ikke skal overstige 40 pst. av kostnadene. I tillegg kommer premier som finansieres av bidragsyterne, og som alene utgjør verdier for i størrelsesorden 2 mill. kr.

Vegdirektoratet følger opp driften av aksjonen som forutsettes å gå over tre år, og er innstilt på å bidra med midler til den videre drift under forutsetning av de øvrige deltagernes medvirkning og at det kan dokumenteres positive effekter av aksjonen.

Skolebarns sikkerhet i buss

Barns sikkerhet er et prioritert trafikksikkerhetsmål, og bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn er et viktig virkemiddel. Det er i dag en generell plikt til å bruke bilbelte der dette er montert. Den som er over 15 år og som unnlater å bruke bilbelte, kan ilegges gebyr. Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjer under 15 år bruker bilbelte. Dette innebærer at det er bussjåføren som er ansvarlig for at skolebarn benytter bilbelte der dette er montert.

Det er i dag monteringsplikt for bilbelte i alle nye kjøretøy med totalvekt under 3 500 kg, og plikten til å montere bilbelter i buss vil som følge av kommisjonsdirektiv 96/36/EF omfatte stadig flere grupper av nye busser. Fra 1. oktober 2001 vil det være krav om montering av bilbelter på alle plasser i alle nye busser, men med unntak av busser som er særlig innrettet for bruk i byområder

med blant annet mange stående passasjerer (buss klasse 1). Bl.a. som følge av de nye kravene til montering av bilbelter i buss, har Vegdirektoratet høsten 2000 gjennomført en høring om bruk av personlig verneutstyr i buss og tilhørende sjåføransvar. Departementet vil ved gjennomgangen av høringsrunden vurdere hvorvidt det er behov eller grunnlag for å endre gjeldende regelverk på dette området.

SINTEF avsluttet høsten 1998 et forskningsprosjekt for Samferdselsdepartementet vedrørende omfanget av ståplasser og ulykker knyttet til skolebarntransport i buss. Skolebarntransport integreres som oftest i det vanlige rutetilbudet og omfattes derved av gjeldende regler for antall sitte-/ståplasser. Ved full utnyttelse av bussens kapasitet vil også skolebarn kunne bli henvist til ståplasser. SINTEF anslår i rapporten at gjennomsnittlig andel skolebarn som må stå til eller fra skolen ligger i området 2 til 5 pst. Det anslås videre at om lag 40 barn blir skadet årlig i forbindelse med busstransport til eller fra skolen. Dette er i hovedsak lettere skader.

Staten fastsetter gjennom lov- og forskriftsverket kun et minimumsnivå for standard på skole-skyss. Fylkeskommunene/kommunene kan imidlertid etablere egne skolebarntransporter slik at barna sikres sitteplass. Flere fylker har gjennom avtaler med transportørene etablert ordninger som innebærer at bl.a. 6-åringene skal ha sitteplass. I rapporten anslås det at de årlige kostnadene ved å øke busstilbudet for å unngå bruk av ståplasser på avganger med skolebarn i alderen 6–15 år vil være om lag 48 mill. kr. Det er departementets vurdering at den løpende dialogen mellom fylker og transportører i dag er god, slik at eventuelle problemer knyttet til ståplasser og skolebarntransport løses raskt. På denne bakgrunn legger departementet ikke opp til særlige tiltak i forbindelse med bruk av ståplasser ved skolebarntransport i buss.

Nærmere om investeringsprogrammet

Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Forslaget til investeringsprogram er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 37, jf. Innst. S. nr. 273 (1996–97). I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2000, ba flertallet i samferdselskomitéen departementet sørge for en best mulig utjevning av oppfyllingen for de enkelte stamveg-rutene i budsjettet for 2001, under forutsetning av at dette ikke fører til økt grad av urasjonell

anleggsdrift, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000). Selv om departementet har lagt dette til grunn ved fordeling av stamvegrammen for 2001, varierer fortsatt oppfølgingen i forhold til vegplanrammen. Dette skyldes at det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter. For perioden 1998–2001 er oppfølgingen tilnærmet lik for fylkesfordelt ramme og for stamvegdelen, når de tidligere postene 31 og 32 er inkludert.

Stort fysisk etterslep som følge av betydelige kostnadsøkninger for flere store prosjekter, gir store bindinger også i 2001. Samferdselsdepartementet har derfor bare funnet rom for å foreslå oppstart av fire prosjekter med statlige midler i 2001, Ev 6 Skjerdingsstad-Jaktøyen på rute 2, Ev 10 Kåkern bru på rute 4, Ev 6 Skardalen-Båneset på rute 5 og Ev 16 Vaksdal-Boge på rute 12. I tillegg legges det opp til å starte Østfoldpakke-prosjektene Ev 6 Patterød-Akershus grense på rute 1 og Ev 18 Ørje-Eidsberg grense på rute 6 med bompenger.

Investeringsprogrammet for den enkelte rute er presentert i følgende tabellariske oversikt som viser statlige midler bevilget i perioden 1998–2000 og forslag til bevilgning i 2001, samt rammen for perioden 1998–2001 i St.meld. nr. 37. Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 2001 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompenger eller annen tilleggsfinansiering. Utover dette er det gitt en omtale av prosjekter som ikke er avsluttet, og som er omtalt i tidligere proposisjoner. Dette innebærer at ikke alle stamvegruter har prosjekter som omtales. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale, med bl.a. netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 37, er dette omtalt.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslagene 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 er igang, vil usikkerheten kunne være mindre, avhengig av hvor langt man er kommet i byggefasen. Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik i forhold til opprinnelig overslag angis,

men som hovedregel forklares bare avviket i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Alle prosjekter med oppstart før 1998 har fått et påslag i forhold til opprinnelig overslag som følge av overgang til nytt budsjettssystem fra 1998.

Denne økningen er ingen reell kostnadsøkning, men en omfordeling av kostnader ved at administrasjonskostnadene nå er henført direkte til de oppgavene de knytter seg til. De fleste prosjekter som omtales er startet opp før 1998.

Investeringsprogrammet 1998–2001 – fordeling på stamvegruter

Rute	Statlige bevilgninger				Annen finansiering				i mill. 2001-kr
	NVVP 1998-2001	Bevilget 1998-2000	Forslag 2001	Sum 1998-2001 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag ¹⁾ 1998 - 2000	Anslag ¹⁾ 2001	Sum 1998-2001 i % av NVVP	Til investeringer totalt i 1998-2001
1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	993	1 079	38	112,5	182	254	93	190,7	1 464
2 Ev 6 Oslo - Trondheim	545	250	50	55,0		41	21		362
3 Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	320	157	28	57,8					185
4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	758	614	120	96,8					734
5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	320	457	59	161,3		11			527
6 Ev 18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	117	65		55,6		10	74		149
7 Ev 18 Oslo - Kristiansand	1 932	1 412	333	90,3	566	670	200	153,7	2 615
8 Ev 39 Kristiansand - Bergen	609	402	251	107,2	545	784	25	148,4	1 462
9 Ev 39 Bergen - Ålesund (Vågsbotn - Spjelkavik)	491	214	152	74,5		56			422
10 Ev 39 Ålesund - Trondheim (Kjelbotn - Klett)	117	45		38,5					45
11 Ev 134 Drammen - Haugesund	374	323	90	110,4	331	470	85	167,7	968
12 Ev 16 Kjørbo /Sandvika - Bergen (Vågsbotn)	790	694	109	101,6	203				803
13 Rv 15 Otta - Hjelle		14							14
14 Ev 136 Dombås - Ålesund	11	12		109,1					12
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med	43	2		4,7					2
16 Rv 3 Kolomoen - Ulsberg									
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	139	51	125	126,6	134	81	50	97,8	307
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	384	470	20	127,6	598	550		92,0	1 040
Sum	7 943	6 261	1 375	96,1	2 559	2 927	548	135,8	11 111

1) Det er heftet stor usikkerhet til beløpene i kolonnen

Rute 1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Østfoldpakka – bomstasjoner i tilknytning til Ev 6	43	18,0	0
Ev 6 Lekevold – Åsgård	405	15,0	0
Ev 6 Patterød – Akershus grense	270	70,0	200
Ev 6 Korsegården – Vassum	548	5,0	0
Ev 6 Svartdalstunnelen og Lodalen	391	18,0	0

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

Østfoldpakka

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999–2000) ga Stortinget tillatelse til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 i Østfold, jf. Innst. S. nr. 111 (1999–2000). Som forutsatt i St.prp. nr. 26 skulle statlige investeringsrammer for Østfoldpakka i perioden 2002–2011 avklares gjennom NTP 2002–2011. Det vises til NTP 2002–2011 for nærmere omtale. I samsvar med St.prp. nr. 26 er det lagt til grunn en statlig andel på maksimalt 50 pst. Det er forutsatt at kostnadsdelingen for det enkelte prosjekt vil kunne variere.

Når Samferdselsdepartementet går inn for oppstart av både Ev 6 Patterød-Akershus grense og Ev 18 Ørje-Eidsberg grense i 2001, før handlingsprogrammet for planperioden er nærmere avklart, er det en klar forutsetning at bompengandelen til disse prosjektene blir vesentlig høyere enn 50 pst. Gjennom arbeidet med handlingsprogrammet forutsettes framdriften for Østfoldpakka som helhet tilpasset slik at fordelingen i planperioden blir som forutsatt i St.prp. nr. 26 og i NTP 2002–2011.

I tilknytning til Ev 6 foreslår Samferdselsdepartementet fullføring av arbeidene med å etablere bomstasjoner samt oppstart av prosjektet Ev 6 Patterød-Akershus grense.

Etablering av bomstasjoner

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999–2000) ba et flertall i samferdselskomitéen Samferdselsdepartementet om å vurdere plassering av bom på fylkesveg 311 nærmere i samråd

med bompengeselskapet og berørte kommuner i Østfold og Akershus, med utgangspunkt i prinsippet om at de som bruker vegen skal betale og at inntektsgrunnlaget for bompengefinansieringen opprettholdes, jf. Innst. S. nr. 111 (1999–2000). Følgende ble vedtatt oversendt Regjeringen uten realitetsvotering under stortingsbehandlingen 24. februar 2000:

«Det henstilles til Regjeringen å sørge for at dersom Østfold fylkeskommune opprettholder sitt vedtak om plassering av bom, forutsettes den foreslåtte fylkeskommunale kompensasjonen på 5,5 mill. kr brukt til utbedring av fv 311.»

Samferdselsdepartementet har avholdt møter med Moss kommune, Vestby kommune, Akershus fylkeskommune og Østfold fylkeskommune knyttet til dette. Departementet har etter dette fastsatt at det plasseres toveis bomstasjon på fv 311 nord for krysset med Breviksveien. Dette er imidlertid betinget av at en slik plassering ikke medfører uheldige virkninger for trafiksikkerhet eller miljø på fv 311/Breviksveien eller uforholdsmessig stor inntektssvikt som følge av trafikkoverføring fra Ev 6. Dersom slike uheldige virkninger skulle oppstå, vil bommen på fv 311 bli flyttet til sør for krysset med Breviksveien i tråd med St.prp. nr. 26. Departementet har bedt Vegdirektoratet konkretisere nærmere hvilke forhold som bør vektlegges i en slik sammenheng.

Samferdselsdepartementet anser det som avgjørende at det igangsettes trafiksikkerhets- og miljøtiltak langs fv 311/Breviksveien. Departementet har bedt Vegdirektoratet om en vurdering av aktuelle tiltak, herunder kostnader og mulige

finansieringsløsninger. Vurdering av tiltak bør skje i samråd med lokale myndigheter.

Arbeidet med reguleringsplaner for bomstasjonene pågår. Anleggsarbeidene ventes å starte i løpet av 2000, med fullføring våren 2001. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i en samleproposisjon i løpet av høsten 2000. Midlene til etablering av bomstasjonene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 6 Patterød – Akershus grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100. Prosjektet inngår i planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000). Dagens Ev 6 mellom Patterød og Akershus grense har en årsdøgntrafikk på om lag 20 000 kjøretøy, som er over kapasitetsgrensen for tofelts veg. Det er få forbikjøringsmuligheter på strekningen, som er ulykkesbelastet.

Prosjektet omfatter utvidelse av Ev 6 fra to- til firefelts motorveg på en 6 km lang strekning. Videre skal Patterødkrysset bygges om til planskilt kryss. Prosjektet vil gi bedre trafikkavvikling, og antall ulykker vil bli redusert. Prosjektets netto nytte er beregnet til 60 mill. kr. Kostnadsoverslaget er 270 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 294 mill. kr. Anleggsarbeidene er planlagt å starte i januar 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 6 Lekevold – Åsgård

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 98. Det er delt i fire anleggsparseller. Parsellen Solli-Åsgård ble åpnet for trafikk i juli 1996, mens parsellene Tyssil-Børstad, Børstad-Solli og deler av parsellen Lekevold-Tyssil ble åpnet for trafikk i november 1999.

Siste del av denne parsellen ble åpnet for trafikk i juni 2000.

Kostnadsoverslaget er økt med 15 mill. kr (4 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes i all hovedsak at kostnadene for automatisk overvåkning av Eidet-tunnelen ikke var lagt inn i opprinnelig overslag. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 110 mill. kr (37 pst.). Midlene i 2001 vil bli benyttet til restarbeider, bl.a. legging av slitelag og bygging av rasteplassanlegg ved Solli.

Ev 6 Korsegården – Vassum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 98. Ev 6-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 1999. Vassumkrysset og parallell lokalveg ble åpnet for trafikk i juni 2000, samtidig med prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen på stamvegrute 18. Midlene i 2001 vil bli benyttet til avsluttende arbeider og sluttoppgjør.

Ev 6 Svartdalstunnelen og Lodalen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, i St.prp. nr. 96 (1987–88), og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 98–99. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96. Kostnadsoverslaget er økt med 5 mill. kr (1 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes utgifter til opprydding etter ras i tunnelen og tilhørende økt sikringsomfang. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 36 mill. kr (10 pst.). Prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2000. Midlene i 2001 vil bli benyttet til kompletteringsarbeider i Lodalen og avsluttende arbeider på strekningen mellom Ryen og tunnelpåslaget ved Plogveien.

Rute 2 Ev 6 Oslo – Trondheim

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 190 Vålerengtunnelen	66	40,5	6
Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen	-	30,0	-

Rv 190 Vålerengtunnelen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 100. Arbeidene omfatter teknisk oppgradering av tunnelen til samme standard som de øvrige nye tunnelene i Oslo. Dette omfatter både brannsikring og utbygging av et trafikkstyrings-system, slik at det kan kjøres tovegs trafikk i begge tunnellopene ved eventuelle ulykker og vedlikeholdsarbeider. I dag er dette bare mulig i nordgående tunnellop. Kostnadsoverslaget er økt med 15 mill. kr (29 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen er ikke reell, men skyldes at det ble oppgitt feil overslag i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Anleggsarbeidene starter høsten 2000, og arbeidene ventes fullført i desember 2001. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 20,5 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 102, i St.prp. nr. 64 (1997–98), side 11, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 99. Prosjektet omfatter bygging av ny Ev 6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I tillegg inngår bygging av ny rv 708 på en 1,7 km lang strekning mellom Melhus øst og vest, inkl. ny bru over Gaula. Videre inngår bygging av 1,5 km gang- og sykkelveger samt lokalvegnett i Melhus sentrum. Det skal bygges to planskilte kryss, ett ved Jaktøyen og ett som knytter rv 708 og lokalvegnettet i Melhus sentrum til Ev 6. Det foreligger godkjent kommunedelplan for hele prosjektet og godkjent reguleringsplan for rv 708 med bru over Gaula. Reguleringsplaner for Ev 6-delen av prosjektet ventes vedtatt våren 2001. Følgelig er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget for prosjektet. I kommunedelplanen er kostnadsoverslaget anslått til om lag 550 mill. kr, hvorav overslaget for

rv 708 med bru over Gaula utgjør om lag 150 mill. kr.

I Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996–97) ba komitéen om at det foretas en justering av traséen slik at elva ikke blir berørt. På grunnlag av en konsekvensutredning er det nå foretatt en justering gjennom Melhus sentrum slik at vegen er trukket bort fra elva. I den sydlige delen ved Søberg er det mer usikkert om vegen vil berøre elva. Dette dreier seg om en strekning på 60–70 m hvor ev. nærføring først vil bli avklart når reguleringsplanen foreligger.

Kostnadsoverslaget for et prosjekt som tas opp til bevilgning, skal som hovedregel være basert på godkjent reguleringsplan. Selv om det i dette tilfelle ikke foreligger godkjente reguleringsplaner for hoveddelen av prosjektet, legger Samferdselsdepartementet opp til anleggsstart høsten 2001. Det vises i denne sammenheng til Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996–97) der komitéen forutsatte at framdriften i prosjektet ikke skulle forsinkes vesentlig ved å foreta ovennevnte justering av traséen, og til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000) der flertallet i komitéen forutsatte at det legges opp til anleggsstart i 2001. Samferdselsdepartementet forutsetter imidlertid at det foreligger godkjente reguleringsplaner for Ev 6-delen av prosjektet før anleggsstart og at kostnadsoverslaget for totalprosjektet ligger innenfor ±25 pst. av overslaget i kommunedelplanen.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte på rv 708-delen av prosjektet. Deretter prioriteres utbygging av Ev 6 nord for tverrforbindelsen, slik at Melhus sentrum blir avlastet for gjennomgangstrafikk raskest mulig. Forutsatt anleggsstart høsten 2001 ventes hele prosjektet å stå ferdig i 2004. Departementet vil komme tilbake til kostnadsoverslag for prosjektet i forbindelse med budsjettet for 2002.

Rute 3 Ev 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

(i mill. 2001-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 6	Jevika – Selli	677	28,0	619

Ev 6 Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 113, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 100–101. Kommunedelplan for Ev 6 gjennom Steinkjer ble vedtatt etter den såkalte «indre linje» i 1996. Vedtaket var omstridt og etter ønske fra Samferdselsdepartementet ble det derfor utarbeidet en konsekvensanalyse for fire alternative linjer. Steinkjer kommune konkluderte likevel med at reguleringsplanleggingen skulle fortsette etter «indre linje», og har senere vedtatt reguleringsplaner for hele strekningen. Jernbaneverket fremmet innsigelse til planen som dekket strekningen Løsberga-Sneppen bru, fordi det ikke var regulert inn lastegate

for godshåndtering ved Steinkjer stasjon. Miljøverndepartementet tok innsigelsen til følge, og det arbeides nå med en justering av reguleringsplanen på den 300 m lange strekningen som er berørt av innsigelsen. Planen ventes godkjent høsten 2000.

Prosjektet omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg. Prosjektet vil avlaste Steinkjer sentrum for gjennomgangstrafikk og gjøre det mulig med en miljømessig opprusting i sentrum. Vegen vil få bedre geometrisk standard samt en innkorting på om lag 1 km. I tillegg bygges sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrum. Midlene i 2001 vil bli benyttet til grunnerverv og videre prosjektering, med sikte på anleggsstart i 2002.

Rute 4 Ev 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	233	35,0	66
Ev 8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt	333	55,0	10
Ev 10 Kåkern bru	65	30,0	25

Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 34 (1992–93), side 235, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 101. Det omfatter bygging av 2,9 km veg, hvorav 2,1 km tunnel ved innfarten til Narvik sentrum. Den nye vegen vil avlaste eksisterende veg som innfartsåre til Narvik sentrum og gi bedret trafikk-sikkerhet og miljø på strekningen. Anleggsarbeidene startet i august 1995, men ble stanset sommeren 1998. I 2000 ble det bevilget 25 mill. kr til gjenoppstart av prosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000), men arbeidene er ennå ikke startet. Bakgrunnen for dette er bl.a. at kostnadsoverslaget er økt med 81 mill. kr (53 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1994–95). I forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000) er overslaget økt med 40 mill. kr (21 pst.).

Den store kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte tunnelkostnader som følge av forlenget byggeperiode og nye krav til brannbeskyttelse av vann- og frostsikring. Videre er lengden på en av tunnelportalene økt som følge av vanskelige grunnforhold. Opprinnelig kostnadsoverslag var

dessuten utarbeidet før overgangen til nytt budsjettssystem i 1998, og administrasjonskostnadene var derfor ikke inkludert. Departementet går inn for at prosjektet fullføres. Med oppstart ved årsskiftet 2000/2001 ventes prosjektet åpnet for trafikk i løpet av 2002, mot tidligere forutsatt i desember 2001.

Ev 8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 104, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 101. Det omfatter bygging av 20 km ny riksveg mellom Nordkjosbotn og Tromsø. Kostnadsoverslaget er økt med 20 mill. kr (6 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen er i hovedsak knyttet til bruer og konstruksjoner som følge av økte markedspriser på betongkonstruksjoner i forhold til tidligere forutsatt. Videre var administrasjonspåslaget, som skyldes overgang til nytt budsjettssystem, stipulert for lavt. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 104 mill. kr (45 pst.).

Anleggsarbeidene startet i desember 1995. Delparsellen Seljelvnes-Laksvatnbukt åpnes for

trafikk i oktober 2000, mens delparsellen Nordkjosbotn-Seljelvnes ventes åpnet for trafikk i oktober 2001.

Ev 10 Djupfjord og Kåkern bruer

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 104. Hengebruene over Djupfjorden og Kåkern på Ev 10 i Lofoten er ikke tillatt for totalvekt over 39 tonn, og dette skaper problemer for næringslivet i regionen. Bruene er i dårlig forfatning. Levetiden

er derfor begrenset, og det legges opp til å skifte ut bruene i 2001–2003.

Kåkern bru

Kåkern bru skal skiftes ut med en fritt-frambygg-bru. Kostnadsoverslaget er 65 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 70 mill. kr. Det er satt av 10 mill. kr til Kåkern bru innenfor post 33 i 2000. Anleggsarbeidene på tilknytningsvegene er planlagt å starte høsten 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2002.

Rute 5 Ev 6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

(i mill. 2001-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 6 Skardalen – Båneset	133	30,0	103
Ev 69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya (Fatima)	1 131	29,0	0

Ev 6 Skardalen – Båneset

Prosjektet er første etappe av prosjektet Ev 6 Løkvoll-Birtavarre som er omtalt i St.meld. nr. 37, side 105–106. Prosjektet omfatter bygging av 2,9 km ny veg langs Kåfjorden i Troms, hvorav 2,3 km tunnel og rasoverbygg/portaler. Eksisterende veg er svært rasutsatt med årvisse skred, og prosjektet vil føre til at strekningen blir rassikker og åpen hele året. Prosjektets netto nytte er beregnet til –150 mill. kr. Begrunnelsen for prosjektet er rassikring der gevinsten ikke blir reflektert i nytte-kostnadsberegningen. Kostnadsoverslaget er 133 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 142 mill. kr. Anleggsarbeidene er

planlagt å starte i juni 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003.

Ev 69 Fastlandsforbindelse til Magerøya (Fatima)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 105, i St.prp. nr. 47 (1992–93), i St.prp. nr. 64 (1997–98), side 8–9, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 102–103. Prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 1999. Sluttoppgjøret som følge av inngått forlik om Honningsvåg-tunnelen er på 18 mill. kr. Dette medfører at kostnadene er økt med 12 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Midlene i 2001 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidige lån og til sluttoppgjør.

Rute 6 Ev 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 18 Østfoldpakka – bomstasjoner	29	4,0	0
Ev 18 Ørje – Eidsberg grense	230	70,0	160

Østfoldpakka

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999–2000) ga Stortinget samtykke til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 i Østfold, jf. Innst. S. nr. 111 (1999–2000). I tilknytning til Ev 18 foreslår Samferdselsdepartementet fullføring av arbeidene med å etablere bomstasjoner samt oppstart av prosjektet Ev 18 Ørje-Eidsberg grense. For nærmere omtale av forutsetningene for de foreslåtte prioriteringene vises det til omtale under stamveggrute 1.

Eablering av bomstasjoner

I tilknytning til Ev 18 skal det etableres en bomstasjon på Slitusletta ved kommunegrensen mellom Eidsberg og Askim og en vest for Fossum bru i Spydeberg kommune. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for begge stasjonene. Anleggsarbeidene ventes å starte i løpet av 2000, med fullføring våren 2001. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i en samleproposisjon i løpet av høsten 2000. Midlene til etable-

ring av bomstasjonene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 18 Ørje – Eidsberg grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 106, og inngår i planene om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000). Dagens veg har svært dårlig standard, med dårlig kurvatur, mye randbebyggelse og mange avkjørsler. Streknin-gen er ulykkesbelastet, og i tillegg er det støy- og luftforurensningsproblemer. Årsdøgntrafikken er om lag 8 000 kjøretøy. Prosjektet omfatter utbygging av en om lag 9 km lang strekning til tofelts motorveg, inkl. et kanalisert kryss ved Ørje tettsted. Prosjektet omfatter bygging av 10 bruer, og flere av disse vil virke som faunapassasjer. Prosjektets netto nytte er beregnet til 40 mill. kr. Kostnadsoverslaget er 230 mill. kr. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 254 mill. kr. Anleggsarbeidene ventes å starte vinteren/våren 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 7 Ev 18 Oslo – Kristiansand

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 18 Gutu – Helland – Kopstad	3 007	370,0	289
Ev 18 Rannekleiv – Nedenes – Temse	255	3,0	0
Ev 18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka	929	160,0	501

Ev 18 Gutu – Helland – Kopstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 107, i St.prp. nr. 57 (1997–98), i St.prp. nr. 68 (1998–99), side 9, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 103. Det omfatter bygging av omlag 33 km firefelts motorveg. Bygging av tofelts motorveg mellom Gutu og Helland startet sommeren 1994. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 57 sluttet Stortinget seg til bompengefinansiering av merkostnadene ved å bygge firefelts motorveg på den 30 km lange strekningen Gutu-Kopstad samt ny firefelts veg på den 3 km lange strekningen mellom Helland og Kopstad. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 sluttet Stortinget seg til en forsering av anlegget gjennom økt låneopptak i 1999 og 2000. Det ble lagt opp til å åpne firefelts veg på strekningen Gutu-Island og tofelts veg på strekningen Island-Kopstad, inkl. nytt kryss ved Kopstad, for trafikk i september 2001, mens hele prosjektet skulle stå ferdig som firefelts veg høsten 2002. Det legges nå opp til å bygge firefelts veg fram til Skjeggstad, 6 km sør for Island i 2001. Ved en slik forlengelse av firefeltsløsningen unnngås tovegs trafikk i to lengre tunneler i ett år og ekstra investeringer i den forbindelse. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 120 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 18 Rannekleiv – Nedenes – Temse

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 107, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 103. Det omfatter bygging av 8,4 km ny riksveg, hvorav 3,5 km bygges med ekstra forbikjøringsfelt. Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2000. Midlene i 2001 vil bli benyttet til restarbeider.

Ev 18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 108–109, i St.prp. nr. 69 (1996–97), i St.prp. nr. 68 (1998–99), side 2–4, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 104. Det omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts riksveg sentralt i Kristiansand, inkl. 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 vegnett. Anleggsarbeidene startet i november 1997. Prosjektet er planlagt å stå ferdig i 2004, med unntak av nytt kryss ved Bjørndalssletta. Den forutsatte revurderingen av krysstandarden for å redusere kostnadsoverslaget er ennå ikke gjennomført. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til dette. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 80 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 8 Ev 39 (Ev 18/rv 1) Kristiansand – Bergen

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 39 Solasplittkrysset	39	25,0	0
Ev 39 Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)	1 264	109,0	6
Ev 39 Trekantsambandet – refusjon	-	120,0	0

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

Ev 39 Solasplittkrysset

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 9. Toplanskryss med Ev 39 (Solasplittkrysset) er planlagt bygget som en første etappe av

prosjektet rv 510 Solasplitten for å gi adkomst til Forus industriområde (nord). Utbyggingen omfatter ramper og overgangsbru, samt rundkjøringer der rampene skal knyttes til veglinjen for framtidig rv 510. I forbindelse med behandlingen

av St.prp. nr. 60 (1999–2000) ga Stortinget finansieringsselskapet Motorveien Stavanger-Sandnes AS tillatelse til å forskottere byggingen av Solasplittkrysset. De forskotterte midlene skal refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning i 2003 og 2004. Anleggsarbeidene startet i september 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2001.

Ev 39 Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 109, i St.prp. nr. 36 (1995–96), i St.prp. nr. 45 (1998–99), side 6–7, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 105. Trekantsambandet vil avløse fire ferjesamband og gi fastlandsforbindelse mellom Sveio, Stord og Bømlo. Prosjektet omfatter bygging av 21,5 km ny riksveg. Stamvegdelene omfatter en 7,8 km lang undersjøisk trefelts tunnel under Bømlafjorden

fra Dalshovda i Sveio til øya Føyne og bru videre til Stord over Digernessundet. Delen på øvrig riksvegnett omfatter bru- og vegsamband fra Føyne til Bømlo. Kostnadsoverslaget for hele prosjektet er redusert med 25 mill. kr (1 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000), fordelt med 9 mill. kr på stamvegdelene og 16 mill. kr på armen til Bømlo. Reduksjonen skyldes i hovedsak lavere anbud på Stordabrua og Bømlafjordbrua enn tidligere forutsatt. I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsøkning på 466 mill. kr (34 pst.). Anleggsarbeidene startet i februar 1997. Stamvegdelene åpnes for trafikk i desember 2000, mens armen til Bømlo åpnes for trafikk i april 2001. Bompengeselskapet har forskottet 120 mill. kr som refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000). Midlene i 2001 vil ellers bli benyttet til restarbeider og sluttoppgjør.

Rute 9 Ev 39 (rv 1) Bergen – Ålesund (Vågsbotn – Spjelkavik) med tilknytninger

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 39 Kleivedammen – Andenes, inkl. Øyrane – Austrheim	215	54,0	8
Ev 39 Blindheim – Breivika	333	95,0	85

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

Ev 39 Kleivedammen – Andenes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 105–106. Det omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg utenom Sandane sentrum. Parsellen Øyrane-Austrheim er inkludert i prosjektet, og omfatter ombygging av 1,1 km veg samt bygging av 1,3 km fortau og gang- og sykkelveger. Parsellen blir en sammenbindingsveg mellom Ev 39 og Sandane sentrum og er viktig for å flytte trafikken over fra eksisterende til ny veg. Anleggsarbeidene startet i februar 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001.

Ev 39 Blindheim – Breivika

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 106. Det omfatter bygging av 3,2 km riksveg, inkl. 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa samt miljøgate på Moa. Den nye vegen vil gå i mindre bebygde områder enn eksisterende veg, som går gjennom tett bosetting i sentrum av Spjelkavika. Ålesund kommune er gitt tillatelse til å forskottere inntil 55 mill. kr, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000). De forskotterte midlene skal refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2003. Anleggsarbeidene startet i oktober 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2002/2003.

Rute 11 Ev 134 (rv 11) Drammen – Haugesund

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 134 Drammen – Mjøndalen, inkl. kryss ved Bangeløkka	1 065	88,0	13
Ev 134 Hegstad – Damåsen	256	70,0	138
Ev 134 Teigland – Håland	385	15,0	0

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

Ev 134 Drammen – Mjøndalen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 1 (1994–95), side 107, i St.prp. nr. 45 (1998–99), side 6, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 106–107. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbygging i Drammensområdet, jf. St.prp. nr. 1 (1994–95). Det omfatter bygging av 12,2 km ny riksveg med 3,7 km tunnel i Strømsåsen. Videre inngår planskilte kryss med Ev 18 ved Bangeløkka i Drammen og med rv 283 i Mjøndalen. Som følge av at den permanente løsningen for krysset ved Bangeløkka skal bygges som en del av dette prosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000), går Samferdselsdepartementet inn for at 85 mill. kr av totalkostnaden finansieres ved statlige midler i 2001 og 2002. Anleggsarbeidene startet i januar 1996, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2001. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 15 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Dersom behovet for midler i 2001 blir større enn foreslått, går Samferdselsdepartementet inn for at spørsmålet om forskottering tas opp med bompengeselskapet. Evt. forskottering forutsettes refundert i 2002.

Ev 134 Hegstad – Damåsen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998–99), side 97, i St.prp. nr. 64 (1997–98), side 9–10, i St.prp. nr. 68 (1998–99), side 4–5, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 107. Det omfatter bygging av 9,4 km ny veg fra Hegstad mot Kongsberg. I tillegg omfatter prosjektet gjenstående arbeider på parsellen Torespæren-Hegstad. Planlagte tiltak langs eksisterende veg samt bygging av rasteplass og tverrforbindelse med kryss til Darbu inngår ikke i prosjektet. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998–99) ga Stortinget Buskerud

fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner tillatelse til å forskottere 90 mill. kr til videreføring av Ev 134 fra Hegstad mot Damåsen. De forskotterte midlene skal refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2003 og 2004. Anleggsarbeidene startet i mars 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2002. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Ev 134 Teigland – Håland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 50 (1990–91) og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 107–108. Prosjektet, ekskl. Stordalstunnelen og kryss ved Håland, ble åpnet for trafikk i juli 2000, som forutsatt. Statens vegvesen går inn for å utsette Stordalstunnelen og krysset ved Håland, slik at løsningene på denne strekningen blir vurdert nærmere i forbindelse med videre planlegging for Ev 134 i Etne kommune. Ved behandlingen av budsjettforslaget for 2001 går Hordaland fylkeskommune inn for å utvide bompengeordningen i Åkrafjorden til også å omfatte ombygging av Ev 134 i Rullestadvjuvet. I den forbindelse går fylkeskommunen inn for å omprioritere statlige midler fra Stordalstunnelen i 2001 til oppstart av omleggingen i Rullestadvjuvet. Forutsetningen er at det bevilges midler til oppstart av Stordalstunnelen i perioden 2002–2005.

Det har vært en betydelig kostnadsøkning på prosjektet. For hele prosjektet er økningen 55 mill. kr (14 pst.) i forhold til opprinnelig overslag, mens økningen ekskl. Stordalstunnelen er 33 mill. kr (9 pst.). Bl.a. av den grunn slutter Samferdselsdepartementet seg til forslaget om å utsette evt. bygging av Stordalstunnelen og krys-

set ved Håland til videreføringen av Ev 134 er nærmere avklart.

Reduksjonen av prosjektets omfang medfører at kostnadsoverslaget er redusert med 80 mill. kr (17 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). I forhold til opprinnelig overslag er imidlertid reduksjonen bare 25 mill. kr (6 pst.).

I NTP 2002–2011 foreslås Ev 134 Rullestadjustet gjennomført i første del av planperioden,

under forutsetning av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til evt. gjennomføring av dette prosjektet når arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden er nærmere avklart og det foreligger endelige lokalpolitiske vedtak. Midlene i 2001 vil bli benyttet til dekkelegging og sluttoppgjør.

Rute 12 Ev 16 Kjørbo/Sandvika – Bergen (Vågsbotn)

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 16 Refusjoner – Bærum kommune	-	62,0	15
Ev 16 Lærdal – Aurland	1 086	22,0	0
Ev 16 Vaksdal – Boge	70	25,0	45

Ev 16 Refusjoner – Bærum kommune

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (1987–88) ga Stortinget Bærum kommune tillatelse til å forskottere 77 mill. kr til å bygge første etappe av Ev 16 på en 1,2 km lang strekning mellom Kjørbo og Hamangkrysset. Beløpet er forutsatt refundert, uten kompensasjon for renter og prisstigning, over statsbudsjettet når anlegget kommer opp til ordinær bevilgning. Dette har vært forstått slik at beløpet skal refunderes i perioden 1998–2001, før naboprojektene startes opp, i følge St.meld. nr. 37, side 112–113. På bakgrunn av dette går Samferdselsdepartementet inn for at forskotteringen refunderes i 2001 og 2002.

Ev 16 Lærdal – Aurland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 53 (1990–91), i St.meld. nr. 37, side 112, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 108. Det omfatter bygging av en 24,5 km lang tunnel samt 4 km veg i dagen i til-

knytning til tunnelen. Anleggsarbeidene startet i januar 1995, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2000. Midlene i 2001 vil bli benyttet til avsluttende arbeider og sluttoppgjør.

Ev 16 Vaksdal – Boge

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 1 (1998–99), side 98–99, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 109. Strekningen vest for tettstedet Vaksdal er smal med mange uoversiktelige avkjørsler fra bebyggelsen langs vegen. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 4 000 kjøretøy med en tungtrafikkandel på 11 pst. Prosjektet omfatter bygging av 1,7 km ny veg, inkl. 0,9 km tunnel. I tillegg inngår utstrossing av eksisterende tunnel, og det skal bygges lokalveg og fortau på strekningen. Kostnadsoverslaget er 70 mill. kr. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 73 mill. kr. Prosjektets netto nytte er beregnet til –50 mill. kr.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 35 Lunner – Gardermoen	611	155,0	373

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

Rv 35 Lunner – Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 116, i St.prp. nr. 90 (1991–92), i St.prp. nr. 85 (1997–98) og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 109. Det omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Samlet veg-

lengde blir om lag 26 km, fordelt med om lag 17 km i Akershus og om lag 9 km i Oppland. Anleggsarbeidene startet i februar 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	1 354	20,0	0

Rv 23 Oslofjordforbindelsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 116, i St.prp. nr. 87 (1995–96), og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 110. Prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2000. Midlene i 2001 vil i all hovedsak bli benyttet til legging av slitedekke.

Øvrig riksvegnett, særskilte miljø- og trafikk-sikkerhetstiltak og øvrige tiltak

Forslaget til investeringsprogram for fylkene er basert på St.meld. nr. 37, jf. Innst. S. nr. 273 (1996–97). I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2000 ber flertallet i samferdselskomitéen departementet sørge for en best mulig utjevning av oppfyllingen av midlene til øvrige riksveger for de enkelte fylkene i budsjettet for 2001, under forutsetning av at dette ikke fører til økt grad av urasjonell anleggsdrift, jf. Budsjettinnst. S. nr. 13 (1999–2000). Selv om Samferdselsdepartementet har lagt dette til grunn ved forde-

ling av den fylkesfordelte rammen for 2001, varierer fortsatt oppfølgingen i forhold til vegplanrammen. Dette skyldes at det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter. Departementet har derfor bare funnet rom for oppstart av mindre prosjekter ved statlige midler i 2001, i hovedsak ras- og grusprosjekter. I tillegg er det lagt opp til å starte opp prosjektene rv 48 Ådland-Holmefjord og rv 545 Utslettevegen-Dypvik i Hordaland, samt rv 5 Grov-Grovavåg og rv 5 Svarthumle-Storebru i Sogn og Fjordane ved forskotteringer. For perioden 1998–2001 er oppfølgingen tilnærmet lik for fylkesfordelt ramme og for stamvegdelen når de tidligere postene 31 og 32 er inkludert.

Vegkontorenes forslag til budsjett for 2001 er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Ved behandlingen kom det i liten grad fram uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke.

Investeringsprogrammet for det enkelte fylke er presentert i følgende tabellariske oversikt som

viser statlige midler bevilget i perioden 1998–2000 og forslag til bevilgning i 2001, samt rammen for perioden 1998–2001 i St.meld. nr. 37. Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 2001 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. Utover dette er det gitt en omtale av prosjekter som ikke er avsluttet, og som er omtalt i tidligere proposisjoner. Dette innebærer at ikke alle fylker har prosjekter som omtales. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale, med blant annet netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 37, er dette omtalt.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslagene for prosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent regulerings-

plan der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på ± 10 pst. For prosjekter som er i gang, vil usikkerheten kunne være mindre, avhengig av hvor langt man er kommet i byggefasen. Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik i forhold til opprinnelig overslag angis, men som hovedregel forklares bare avviket i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Alle prosjekter med oppstart før 1998 har fått et påslag i forhold til opprinnelig overslag som følge av overgang til nytt budsjettssystem fra 1998. Denne økningen er ingen reell kostnadsøkning, men en omfordeling av kostnader ved at administrasjonskostnadene nå er henført direkte til de oppgavene de knytter seg til. De fleste prosjekter som omtales er startet opp før 1998.

i mill. 2001-kr

	Statlige bevilgninger				Annen finansiering				Til investeringer totalt i 1998-2001
	NVVP 1998-2001	Bevilget 1998-2000	Forslag 2001	Sum 1998-2001 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag ²⁾ 1998-2000	Anslag ²⁾ 2001	Sum 1998-2001 i % av NVVP	
Østfold	256	148	73	86,3			33		254
Akershus	812	450	242	85,2	748	781	295	143,9	1 768
Oslo	908	575	185	83,7	951	901	254	121,5	1 915
Hedmark	246	162	55	88,2					217
Oppland	235	178	43	94,0					221
Buskerud	684	517	176	101,3	139	119	12	94,2	824
Vestfold	234	101	65	70,9			2		168
Telemark	395	256	95	88,9					351
Aust-Agder	139	102	35	98,6					137
Vest-Agder	203	139	42	89,2					181
Rogaland	566	387	106	87,1		120	51		664
Hordaland	1 185	884	308	100,6	641	755	366	174,9	2 313
Sogn og Fjordane	513	357	148	98,4		74	50		629
Møre og Romsdal	705	556	192	106,1		42	1		791
Sør-Trøndelag	812	457	280	90,8	256	401	27	167,2	1 165
Nord-Trøndelag	374	271	93	97,3					364
Nordland	438	349	112	105,3					461
Troms	363	253	74	90,1	53	54		101,9	381
Finnmark	192	134	77	109,9			40		251
Sum	9 260	6 276	2 401	93,7	2 788	3 247	1 131	157,0	13 055

1) Bevilgningene omfatter post 30 og tidligere post 31 og 32.

2) Det er heftet stor usikkerhet til beløpene i kolonnen.

I forbindelse med AutoPASS-prosjektet forutsettes det i tillegg stilt til disposisjon bompengemidler til Østfold, Akershus, Oslo, Rogaland, og Sør-Trøndelag til utskifting av dagens brikkesystem, jf. fylkesomtalen.

Østfold

Østfold fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalen. For samlet beløp til Østfold innenfor fylkesfordelt

ramme vises det til innledningstabellen. Prioriteringene innenfor Østfoldpakka er nærmere omtalt under stamvegrutene 1 og 6. Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 1 mill. kr til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Hvalerbommen, ut over det som er forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Akershus

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 4 Gjelleråsen – Slattum	311	107,0	169
Rv 120 Erpestad – Gardermoen	155	40,0	68
Lørdagsrud – Strømmen kirke	250	90,0	80

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Det forutsettes at Akershus får stilt til disposisjon 295 mill. kr fra bomringen til investeringstiltak innenfor Oslopakke 1 i 2001, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). Av dette er 90 mill. kr ekstra låneopp- tak til forsert utbygging av prosjektet Lørdagsrud – Strømmen kirke. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet innenfor Akershus sin andel av bompengene stiller til disposisjon om lag 8 mill. kr til utskifting av dagens elektroniske brikkesys- tem i bomringen i Oslo, utover det som er forut- satt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Bompengemidlene i 2001 vil i hovedsak gå til å videreføre utbyggin- gen av prosjektene rv 4 Gjelleråsen-Slattum og Lørdagsrud- Strømmen kirke. Videre vil bompengene bidra til å finansiere særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., spesielt kollektivtra- fikktiltak.

Samferdselsdepartementet forutsetter at inn- kreving av bompenger i forbindelse med Oslo- pakke 2 startes i 2001. Departementet må komme tilbake til anslag over bompenginntekter i 2001, inkl. bruken av disse, når det foreligger lokalpoli- tisk behandling av saken, jf. nærmere omtale av Oslopakke 2 under Oslo.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1999–2000) bevilget Stortinget 15 mill. kr til gjenoppstart av prosjektet rv 120 Erpestad-Gardermoen, jf. Bud- sjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000). Akershus fylkes- kommune har i forbindelse med behandlingen av vegkontorets budsjettforslag for 2001 forutsatt at

den fylkesfordelte rammen økes med 48 mill. kr, og at disse midlene tilføres rv 120 Erpestad-Gar- dermoen. Uten rammeøkning forutsettes det at saken legges fram for fylkestinget på nytt for å vurdere prosjektet i forhold til øvrige riksvegpro- sjekter. Samferdselsdepartementet har ikke fun- net rom for å øke den fylkesfordelte rammen til Akershus. Dersom fylkeskommunen likevel prio- riterer prosjektet innenfor den foreslåtte rammen til Akershus, kan prosjektet gjenoppstartes i 2001.

Rv 4 Oslo grense – Slattum**Gjelleråsen – Slattum**

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118– 119, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 113. Det inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). Prosjek- tet er første etappe i utbyggingen av rv 4 fra Gro- rud i Oslo til Slattum. Parsellen er 3,7 km, og omfatter blant annet 2,6 km tofelts tunnel fra Slat- tum og forbi Haganområdet. Videre bygges veg i dagen fram til dagens rundkjøring på Gjelleråsen. Prosjektet omfatter også omlegging av lokalveg- nettet og bygging av 0,8 km gang- og sykkelveg ved Gjelleråsen. Anleggsarbeidene starter i okto- ber 2000. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2003, mot tidligere forutsatt høsten 2002. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 120 Erpestad – Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118, i St.prp. nr. 90 (1991–92), side 40, og i St.prp. nr. 1 (1997–98), side 97. Det omfatter bygging av 7 km ny riksveg, og inngår i det opprinnelige vegutbyggingprogrammet for ny hovedflyplass på Gardermoen, jf. St.prp. nr. 90 (1991–92). Anleggsarbeidene startet i oktober 1996. I forbindelse med sluttbehandlingen av budsjettet for 1997 ble bevilgningen til prosjektet redusert i forhold til det som var foreslått i St.prp. nr. 1 (1996–97), og anleggsarbeidene ble derfor stanset. Bevilgningene i 1998 og 1999 er brukt til å avslutte og sikre påbegynte arbeider. I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2000 bevilget Stortinget 15 mill. kr til gjenoppstart av prosjektet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000).

Kostnadsoverslaget har økt med 21 mill. kr (16 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Kostnadsøkningen skyldes i all hovedsak merkostnader som følge av urasjonell anleggsdrift, bl.a. nedrigging, drift av anleggsrigg, leie av arealer m.m. Dessuten var opprinnelig overslag utarbeidet før overgangen til nytt budsjettssystem i 1998, og administrasjonskostnadene var derfor ikke inkludert. I forhold til St.prp. nr. 1 (1997–98) er kostnadsoverslaget økt med 16 mill. kr (12 pst.). Under forutsetning av at fylkeskommunen prioriterer prosjektet innenfor den foreslåtte rammen til Akershus, kan anleggsarbeidene starte vinteren 2001. Dette medfører at prosjektet kan åpnes for trafikk høsten 2002.

Rv 159 Oslo grense – Vigernes x rv 22

Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118, i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 114, og i St.prp.

nr. 60 (1999–2000), side 17–18. Samlevegen er siste del av vegprosjektet rv 159 Knatten – Vigernes x rv 22, som inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). Vegen skal klassifiseres som fylkesveg og vil gå fra avkjøringen fra rv 159 ved Lørdagsrud til kryss med rv 120 ved Strømmen kirke. Det skal bygges 2,8 km ny veg, hvorav 0,8 km tunnel. I tillegg skal det bygges 2 800 m gang- og sykkelveg og fortau samt 470 m med tilstøtende veger. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (1999–2000) sluttet Stortinget seg til en forsering av anlegget gjennom ekstra låneopptak av AS Fjellinjen. Lånet skal nedbetales i 2003–2005 ved bompenger fra Oslopakke 1. Refusjonen vil skje innenfor Akershus sin del av bompengene, som deles etter den etablerte fordelingsnøkkelen mellom Oslo og Akershus. Renter for ekstra låneopptak dekkes og forskuddsbetales av Skedsmo kommune og Thongruppen. Anleggsarbeidene starter høsten 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2002. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Kollektivtrafikktiltak

Det foreslås 116 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2001, hvorav 86 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer bompenginntekter knyttet til Oslopakke 2, jf. nærmere omtale under Oslo. Midlene vil gå til en rekke mindre prosjekter og tiltak, bl.a. kollektivknutepunkter, tilskudd til investeringstiltak på Kolsåsbanen og bygging av kollektivfelt langs Professor Kohts vei i Bærum.

Oslo

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 161 Galgebergforbindelsen	47	4,0	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Det forutsettes at Oslo får stilt til disposisjon 308 mill. kr fra bomringen til investeringstiltak innenfor Oslopakke 1 i 2001, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). Av disse forutsettes 26 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 254 mill. kr til tiltak som finansieres innenfor fylkesfordelt ramme. Dette innebærer at 28 mill. kr foreløpig er ufordelt. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet innenfor Oslo sin andel av bompengene stiller til disposisjon om lag 12 mill. kr til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i bomringen i Oslo, utover det som er forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Bompengemidlene i 2001 vil i all hovedsak bidra til å finansiere særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., spesielt kollektivtrafikktiltak og planlegging. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet som tilskudd til T-baneringen. I tillegg forutsettes prosjektet rv 190 Vålerengtunnelen på stamvegrute 2 delfinansiert med bompenger.

Oslopakke 2

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1999–2000) har Stortinget gitt tillatelse til å øke bompengetakstene til delvis finansiering av tiltak i en plan for forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus. Videre er Vegdirektoratet gitt fullmakt til å inngå avtaler med bompengeselskapet AS Fjellinjen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, samt fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Samferdselsdepartementet forutsetter at innkreving av bompenger i forbindelse med Oslopakke 2 startes i 2001, så snart avtalen er underskrevet og de praktiske forholdene er i orden. Samferdselsdepartementets forslag til økonomiske rammer for Oslopakke 2 framgår av NTP 2002–2011. Tiltak for gjennomføring skal drøftes nærmere i det videre arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden og vil bli endelig avklart i de årlige budsjettene. Samferdselsdepartementet må komme tilbake til anslag over bompenginntekter knyttet til Oslopakke 2 i 2001, inkl. bruken av disse, når det foreligger lokalpolitisk behandling av saken.

Kollektivprosjektene i Oslopakke 1 er koordinert med Oslopakke 2. For å sikre nødvendig framdrift i kollektivutbyggingen i området, ble to sentrale prosjekter innenfor Oslopakke 2 prioritert allerede i budsjettet for 2000. Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1999–2000), er det gitt tilskudd til å starte utbyggingen av T-baneringen samt midler til planlegging/grunnerverv og evt. igangsetting av dobbeltspor for jernbanen

Skøyen-Asker. Prioriteringen av disse prosjektene foreslås videreført i 2001.

Rv 161 Galgeberg – Skøyen x Ev 18

Galgebergforbindelsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 119, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 115. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). Kostnadsoverslaget har økt med 4 mill. kr (10 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1997–98). Økningen skyldes mer kompliserte geotekniske forhold i Lodalen enn opprinnelig forutsatt. Videre er jernbanebrua i Lodalen blitt forlenget, og omleggingen av jernbanespoorene mer omfattende enn forutsatt. I tillegg er kostnadene knyttet til grunnerverv og rehabilitering av murer i kryss med St. Halvardsgate økt. Anleggsarbeidene startet i september 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2001, mot tidligere forutsatt høsten 2000. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Kollektivtrafikktiltak

Det foreslås 210 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2001, hvorav 155 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer bompenginntekter knyttet til Oslopakke 2. En vesentlig del av midlene vil bli gitt som tilskudd til å videreføre utbyggingen av T-baneringen, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 115–116. Prosjektet er kostnadsberegnet til 906 mill. kr. Statens bidrag på 681 mill. kr, inkl. bompenger, skal gis som et kontanttilskudd. Fordelingen mellom statlige midler og bompenger vil bli nærmere avklart i det videre arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Det foreslås 151 mill. kr til prosjektet i 2001, hvorav 111 mill. kr i bompenger. Anleggsarbeidene startet i mai 2000, og første etappe fra Ullevål til Storo ventes fullført høsten 2003. Oslo kommune er byggherre for prosjektet.

Det foreslås også midler til første etappe av prosjektet Frogner plass-Midelthunsgate, som bl.a. omfatter ombygging av Frogner plass samt bedre skjerming av trikketraséen mellom Frogner plass og Majorstua. Hele prosjektet er kostnadsberegnet til om lag 150 mill. kr, hvorav 53 mill. kr for delparsellen Frogner plass-Majorstua. Det foreslås 19 mill. kr i bompenger til prosjektet i 2001. Videre vil midlene gå til en rekke mindre prosjekter og tiltak, bl.a. utbedring av trik-

ketrasé og holdeplasser i Theresesgate ved Bislett.

Hedmark

Hedmark fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik

størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalene. For samlet beløp til Hedmark innenfor fylkesfordelt ramme vises det til innledningstabellen.

Oppland

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 33 Hunndalen – Tobru	75	4,5	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Rv 33 Akershus grense – Bjørgø x Ev 16

Hunndalen – Tobru

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998–99), side 107, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 116 og 117.

Det omfatter bygging av 7,1 km ny veg utenom eksisterende bebyggelse. Anleggsarbeidene startet i januar 1999, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2000. Midlene i 2001 vil bli benyttet til avsluttende arbeider.

Buskerud

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	837	149,8	192

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

I Budsjett-Innst. S. nr. 13 (1999–2000) ber samferdselskomitéen om at det utarbeides en omforent og oppdatert framdriftsplan for gjennomføring av hovedvegutbyggingen i Drammensområdet, og at denne legges til grunn for den videre gjennomføringen av Vegpakke Drammen. I august 2000 ble det inngått en avtale mellom Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen Buskerud om videreføring av Vegpakke Drammen. I avtalen heter det at par-

tene vil arbeide for at hele pakken skal gjennomføres innen utgangen av 2008. Det legges til grunn at fordelingen mellom statlig finansierte og bompengefinansierte prosjekter i St.prp. nr. 1 (1993–94) skal beholdes. Det forutsettes derfor at det blir arbeidet med nye opplegg for tilleggsfinansiering etter at bompengeinnkrevingen ved Lier opphører, blant annet for å kunne gjennomføre den planlagte utbyggingen av Konnerudnedføringen. Videre legges det til grunn at utvidelse av

Ev 18 over Drammenselva skal skje i henhold til vedtatt reguleringsplan. Samferdselsdepartementets forslag til rammer for videreføring av Vegpakke Drammen framgår av NTP 2002–2011. Departementet forutsetter at disse legges til grunn for det videre arbeidet med å komme fram til en omforent plan for gjennomføring av Vegpakke Drammen, i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden.

Ev 134 (rv 11) Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 120, i St.prp. nr. 1 (1993–94), side 104, i St.prp. nr. 64 (1997–98), side 9, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 117. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbygging i Drammensområdet, jf. St.prp. nr. 1 (1993–94). Prosjektet utgjør nordre lenke i en indre sentrumsring som vil skjerme Drammen sentrum for gjennomgangstrafikk. Prosjektet omfatter bygging av 3,5 km ny riksveg, hvorav 2,3 km fjelltunnel og 0,9 km miljőtunnel. Som en del av prosjektet vil det bli gjennomført reguleringer, slik at mye av dagens trafikk flyttes over til tunneltraséen. Dagens gatenett vil bli rehabilitert i samsvar med den nye bruken. Anleggsarbeidene startet i juni 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2002.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Gang- sykkelveg langs rv 50 på strekningen Brattåker – Ruud i Hovet

I Budsjett-Innst. S. nr. 13 (1999–2000) ber samferdselskomiteén om at Samferdselsdepartemen-

tet følger opp vedtaket i forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 218 (1991–92) om stamveg Bergen-Oslo, slik at bygging av gang- og sykkelveg langs rv 50 på strekningen Brattåker-Ruud i Hovet finner sin løsning. Det er ikke funnet rom for å foreslå oppstart av prosjektet ved statlige midler i 2001. Dessuten foreligger det ikke godkjent reguleringsplan for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til at planarbeidet startes opp, med sikte på anleggsstart i 2002.

Sykkelby Drammen

Tiltakene er omtalt i St.meld. nr. 37, side 120, i St.prp. nr. 1 (1993–94), side 104, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 119. Hovedplanen for Sykkelby Drammen omfatter 21 sykkelvegprosjekter til en samlet kostnad av om lag 140 mill. kr. Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon 9 mill. kr til dette formålet i 2001.

Vestfold

Vestfold fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalene. For samlet beløp til Vestfold innenfor fylkesfordelt ramme vises det til innledningsteksten.

Telemark

(i mill. 2001-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 354 Frednes bru	33	8	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Rv 354 Rugtvedet x Ev 18 – Haugenkrysset x rv 32

Frednes bru

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 119. Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det gjennomført mindre strakstiltak i 1999. I tillegg er det behov for mer omfattende ombygging av klaffer, hydraulikksystem, styrings-systemer og strømforsyning. Ved en rutinemessing prøvekjøring av bruklaffene i juli 2000, oppstod det problemer med det hydrauliske anlegget. Dette har ført til behov for ytterligere reparasjoner og utskiftinger på anlegget. Kostnadsoverslaget har økt med 8 mill. kr (31 pst.) i forhold til det som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes i hovedsak at det er nødvendig med mer omfattende ombygginger enn tidligere antatt. Gjennomføringen av tiltakene er utsatt på grunn av mer omfattende planlegging og prosjek-

tering enn tidligere antatt, og arbeidene vil derfor i all hovedsak bli utført i 2001.

Aust-Agder

Aust-Agder fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalen. For samlet beløp til Aust-Agder innenfor fylkesfordelt ramme vises det til innledningstabellen.

Vest-Agder

Vest-Agder fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalen. For samlet beløp til Vest-Agder innenfor fylkesfordelt ramme vises det til innledningstabellen.

Rogaland

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Nord-Jærenpakken – bomstasjoner	60	20,0	0
Rv 13 Hove – Vatnekrossen	149	21,7	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 1 mill. kr til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Rennfastprosjektet, ut over det som er forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Nord-Jærenpakken

Planene for utbygging av transportsystemet på Nord-Jæren er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, og i St.prp. nr. 14 (1998–99). Som det framgår av St.prp. nr. 14, er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslagene for flere av prosjektene som inngår i Nord-Jærenpakken. Som grunnlag for arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002–2011, vil Statens vegvesen derfor kvalitetssikre kostnadsoverslagene for vegprosjektene, slik at utbyggings- og finansieringsplanen for pakken

kan vurderes på nytt i forbindelse med handlingsprogramarbeidet. Samferdselsdepartementets forslag til rammer for Nord-Jærenpakken framgår av NTP 2002–2011. Departementet tar sikte på å legge et revidert forslag til utbyggings- og framdriftsplan fram for Stortinget høsten 2001, etter lokalpolitisk behandling i forbindelse med handlingsprogrammet. I 2001 vil bompengeinntektene gå til etablering av bomstasjoner, planlegging og nedbetaling av lån.

Etablering av bomstasjoner

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 14 (1998–99), i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 120, og i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 18. Det skal bygges totalt 20 bomstasjoner samt gjennomføres enkelte mindre tiltak på vegnettet i tilknytning til bomstasjon-

ene. Byggingen finansieres i sin helhet ved låneopptak. Anleggsarbeidene startet i april 2000 og ventes fullført slik at bompengeneinnkrevningen kan startes i januar/februar 2001, mot tidligere forutsatt høsten 2000. Forsinkelsen skyldes at etablering av bompengeselskapet og sluttforhandling av bompengeavtalen tok lengre tid enn tidligere antatt. I tillegg er utviklingen av det nye elektroniske brikkesystemet (AutoPASS) forsinket.

Rv 13 Sandnes x rv 44 – Hordaland grense

Hove – Vatnekrossen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 121. Kostnadsoverslaget har økt med 20 mill. kr (16 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes i all hovedsak økte kostnader i forbindelse med omlegging av en interkommunal vannledning samt pålegg fra jordskifteretten om bygging av en ekstra jordbruksundergang. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 35 mill. kr (31 pst.). Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2000. Midlene i 2001 vil bli benyttet til avsluttende arbeider og sluttoppgjør.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Kollektivtrafikktiltak

Det foreslås 10 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Rogaland i 2001, og midlene vil i sin helhet gå til tiltak innenfor storbyområdet. Midlene vil i all hovedsak gå til å videreføre arbeidet med å bygge sammenhengende kollektivfelt langs rv 44 mellom Stavanger sentrum og Hillevåg.

Alternativ bruk av riksvegmidler

Fv 427 Storhaugtunnelen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, i St.prp. nr. 42 (1997–98) og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 121. Prosjektet er en ny fylkesvegforbindelse mellom Ev 39, rv 44 og østlige bydeler i Stavanger, og omfatter bygging av 1,6 km ny veg, inkl. 1,3 km tunnel og to rundkjøringer. Prosjektet er kostnadsberegnet til 130 mill. kr, hvorav statens andel utgjør 68 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i januar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mai 2001. Det foreslås 25,7 mill. kr i statlige midler i 2001, og det statlige bidraget til prosjektet er dermed fulgt opp i tråd med forutsetningene.

Hordaland

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 48 Ådland – Holmefjord	95	40,0	55
Rv 542 Trekantsambandet, arm til Bømlo	569	58,1	8
Rv 542 Stokkajuvet	30	10,0	0
Rv 545 Utslettevegen – Dybvik	15	10,0	5
Rv 551 Folgefonntunnelen	408	67,9	4
Rv 566 Hannidalslinja	100	80,0	0
Rv 580 Midtun – Hop	299	110,0	159
Opprusting i Bergen sentrum	-	5,0	-

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Brannvesenet har gitt pålegg om oppgradering av en rekke tunneler i Bergensområdet. Selv om det er kommet til enighet lokalt om å utsette de tyngste tiltakene til 2004, er det behov for i

størrelsesorden 120 mill. kr i perioden 2001–2003 for å etterkomme kravene. Av dette er det behov for 50 mill. kr i 2001. På landsbasis er det satt av totalt 40 mill. kr til brannsikring av eksisterende

tunneler i 2001. Dette medfører at det bare vil være rom for å gjennomføre en liten del av de pålagte tiltakene for Bergen. Det vises for øvrig til nærmere omtale av brannsikring i vegtunneler under kapittel Andre saker.

Hovedvegutbyggingen i Bergen

Planene for utbygging av et tjenlig vegnett i Bergen er blant annet omtalt i St.meld. nr. 37, side 125–127, i St.meld. nr. 58 (1984–85), side 148, i St.prp. nr. 118 (1984–85), i St.prp. nr. 45 (1998–99), side 4–6, i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 18–19, og i de årlige budsjettproposisjoner. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 45 ga Stortinget samtykke til å øke takstene i bomringen i Bergen samt å inngå en ny bompengesavtale for 2001, jf. Innst. S. nr. 180 (1998–99). I St.prp. nr. 45 er det forutsatt om lag 160 mill. 1999-kr i statlige midler til hovedvegutbyggingen i Bergen i 1999 og 2000. I tillegg ble det forutsatt 72 mill. kr i statlige midler i 2001.

I St.prp. nr. 1 (1998–99) ble det forutsatt at prosjektet rv 555 Nygårdstangen-Gyldenpris skulle tilføres 45 mill. kr av ubrukte midler fra bompengereordningen, jf. St.prp. nr. 45. Dette har Bergen kommune gått i mot, og det gjenstår derfor å finansiere om lag 40 mill. kr. Av dette er 12 mill. kr allerede brukt. Gjenstående arbeider er i hovedsak lovpålagte støyttiltak som var forutsatt å stå ferdig da prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 1999. Bergen kommune mener at Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 45 har forutsatt at det skal bevilges 45 mill. kr til dette prosjektet i tillegg til de 160 mill. kr som er forutsatt i St.prp. nr. 45. Samferdselsdepartementet er imidlertid av den oppfatning at Bergens andel av Hordalands ramme i 1999 og 2000 er på totalt 160 mill. kr, som bevilget, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000).

I St.prp. nr. 45 ble det lagt til grunn 72 mill. kr i statlige midler til Bergen i 2001. I St.prp. nr. 60 (1999–2000) blir det vist til at Bergen kommune forutsetter at 60 mill. kr av statens midler i 2001 skal benyttes til rv 580 Midtun-Hop. Som følge av forsinket anleggsstart, er det kun behov for 20 mill. kr i statlige midler til dette prosjektet i 2001. Dette sammen med en svært stram budsjett-situasjon har medført at det bare er funnet rom for en statlig bevilgning på 47 mill. kr til Bergen i 2001. Statens forpliktelser i 2001 forutsettes oppfylt gjennom bevilgninger til Midtun-Hop i 2002, jf. prosjektoamtalen nedenfor.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at rv 555 Nygårdstangen-Gyldenpris fullfinansieres gjennom bompengereordningen i Bergen. Videre

forutsetter departementet at bompengefondet skal benyttes i hht. forutsetningene i St.prp. nr. 118 (1984–85). Midlene stilles til rådighet for Statens vegvesen Hordaland, i tråd med vanlige regler for bompengefinansiering.

Rv 580 Midtun – Hop

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122–123, i St.prp. nr. 45 (1998/1999), side 5, i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 122–123, og i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 18–19. Prosjektet inngår i planene for utbygging av et tjenlig vegnett i Bergen, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny veg, inkl. to tunneler på henholdsvis 770 og 600 m og en miljøtunnel på om lag 90 m. I tillegg inngår 3,5 km sammenhengende gang- og sykkelvegnett på strekningen Midtun-Nesttun-Hop. Prosjektet vil føre til at Nesttun sentrum blir avlastet for gjennomgangstrafikk, og miljø- og trafikksikkerhetsproblemene i sentrumsområdet blir redusert. Videre vil prosjektet ha positiv effekt for framkommeligheten i området ved at gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken blir bedre atskilt. Det vil også bli lagt til rette for en bedre arealutvikling i områdene, bl.a. ved Midtun skole og Birkeland kirke.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (1999–2000) sluttet flertallet i samferdselskomitéen seg til oppstart av prosjektet for bompengemidler i 2000. Samferdselsdepartementet foreslår 20 mill. kr i statlige midler til prosjektet i 2001. I tillegg forutsettes 90 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Som følge av senere anleggsstart enn opprinnelig forutsatt, vil dette være tilstrekkelig til å sikre rasjonell anleggsdrift i 2001. Anleggsarbeidene er startet i juni 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i januar 2003.

Opprusting i Bergen sentrum

Vågsallmenningen har vært fri for gjennomgangstrafikk i mange år, og Bergen kommune ønsker å ruste opp almenningen og tilstøtende arealer. Selve gateløpet var tidligere riksveg. Anleggsarbeidene startet i januar 2000, og ventes sluttført i desember 2001. Midlene stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 48 Øvernes x Ev 134 – Frølandsvatn x rv 7

Ådland – Holmefjord

Rv 48 mellom Ådland og Holmefjord i Fusa kommune er smal og svingete og representerer en

betydelig flaskehals for tungtrafikken i området. Riksvegen har en viktig lokal funksjon, men er også et viktig vegsamband mellom Kvinnherad, deler av Sunnhordland og Bergensområdet. I forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 1998–2007 viste fylkestinget til at strekningen har et særlig behov for utbedring, og forutsatte at det ble arbeidet med opplegg for alternativ finansiering av prosjektet. Det foreligger godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslaget for prosjektet er om lag 95 mill. kr.

I brev av 9. juni 1999 søker Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag, Frank Mohn Fusa A/S og flere andre større industrivirksomheter i området om tillatelse til å forskottere 80 mill. kr til ombygging av parsellen. Kostnader ut over dette forutsettes dekket innenfor den fylkesfordelte rammen til Hordaland. I ettertid har Kvinnherad kommune redusert sitt bidrag, slik at forskotteringssøknaden nå er på totalt 78,7 mill. kr. Forskotteringssøknaden er tilrådd av Hordaland fylkeskommune i fylkestinget 12. oktober 1999. Forskotteringssummen forutsettes refundert uten kompensasjon for renter og prisstigning. Fylkeskommunen går inn for at refusjonstidspunktet fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Dette er akseptert av søkerne. Samferdselsdepartementet tilrår at den reviderte forskotteringssøknaden på 78,7 mill. kr innvilges, og at refusjonstidspunktet avklares i forbindelse med handlingsprogrammet. Anleggsarbeidene er planlagt å starte i april 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2002/2003. Midlene i 2001 stilles i sin helhet til disposisjon som forskudd av Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag og Frank Mohn Fusa A/S m.fl.

Rv 542 Sakseid x rv 541 – Håvik x rv 541

Trekantsambandet, arm til Bømlo

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 109, i St.prp. nr. 36 (1995–96) og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 123. Trekantsambandet vil avløse fire ferjesamband og gi fastlandsforbindelse mellom Sveio, Stord og Bømlo. Delen på øvrig riksvegnett omfatter bru- og vegsamband fra Føyeno til Bømlo, og innebærer bygging av 7,5 km ny riksveg. Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og armen til Bømlo ventes åpnet for trafikk i april 2001. Det vises for øvrig til omtale av stamvegrute 8.

Stokkajuvet

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 123, i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), side 44–45, og i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 10–12. Strekningen er en flaskehals på vegnettet på Bømlo med vanskelige stigningsforhold, smal vegbane og dårlig sikt. Strekningen vil få økt trafikk når Trekantsambandets arm til Bømlo åpnes for trafikk i 2001. Dette vil forsterke problemene, både når det gjelder trafikksikkerhet og framkommelighet. Prosjektet omfatter omlegging av eksisterende veg over en strekning på 1,7 km, hvorav 300 m i tunnel. Eksisterende veg skal fungere som gang- og sykkelveg og lokalveg etter at den nye vegen står ferdig.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (1999–2000) ga Stortinget Sunnhordland Bru- og tunnelselskap A/S tillatelse til å utvide bompengoordningen på Ev 39/rv 542 Trekantsambandet med om lag 3 måneder for å finansiere 15 mill. kr av kostnadene. I tillegg ga Stortinget Bømlo kommune tillatelse til å forskottere 15 mill. kr til prosjektet. De forskotterte midlene skal refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, innenfor den fylkesfordelte rammen til Hordaland i løpet av perioden 2002–2011. Refusjonstidspunktet forutsettes nærmere avklart i det videre arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden.

Anleggsarbeidene startet i juni 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2001, samtidig med rv 542 Trekantsambandet, arm til Bømlo. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 5 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet og 5 mill. kr som forskudd fra Bømlo kommune.

Rv 545 Meatjønn x Ev 39 – Sandvikvåg x Ev 39

Utslettevegen – Dybvik

Prosjektet omfatter trafikksikring og utbedring av en strekning på rv 545 ved Sagvåg i Stord kommune. Arbeidene omfatter ombygging til tofelts veg med gang- og sykkelveg på deler av strekningen. Den vesentligste trafikken til Stord lufthavn og til det regionale miljøverket passerer denne delen av rv 545. Strekningen blir også benyttet av elever ved Sagvåg barneskole. I brev av 12. april 1999 søker Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordland Interkommunale Miljøverk om tillatelse til å forskottere 15 mill. kr til prosjektet, mot refusjon i perioden 2002–2005. Forskotteringssøknaden er tilrådd av Hordaland fylkeskommune i møte i fylkesutvalget 15. september 1999. Det foreligger godkjent reguleringsplan for pro-

sjektet. Utbygging av hele parsellen på om lag 1,5 km er nå kostnadsberegnet til 21 mill. kr. Vegkontoret har imidlertid skissert et justert opplegg der utbyggingskostnadene forutsettes å ligge innenfor forskotteringssummen på 15 mill. kr. Eventuell kostnadsøkning ut over dette må dekkes innenfor den fylkesfordelte rammen til Hordaland.

Fylkeskommunen går inn for at refusjonstidspunktet fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Siden det ikke er klart om dette aksepteres av søkerne, mener Samferdselsdepartementet at det bør legges til grunn at forskotteringssummen refunderes, uten kompensasjon for renter og pristigning, i perioden 2002–2005. Samferdselsdepartementet tilrår at forskotteringssøknaden på 15 mill. kr innvilges, og at beløpet refunderes i perioden 2002–2005. Anleggsarbeidene er planlagt å starte i april 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2002. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon som forskudd fra Stord og Fitjar kommuner og Sunnhordland Interkommunale Miljøverk.

Rv 551 Odda – Løfallstrand

Følgefonntunnelen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, i St.prp. nr. 70 (1991–92), i St.prp. nr. 36 (1995–96), og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 123–124. Det omfatter bygging av en 11 km lang tunnel under Følgefonna, mellom Austrepollen i Kvinnherad og Eitrheim i Odda. I prosjektet inngår utbedring av fylkesvegen fra Ænes til Austrepollen. Anleggsarbeidene startet i mai 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2001. Prosjektet finansieres gjennom en kombinasjon av kommunale tilskudd, konsesjonskraftmidler, bompenger og statlige midler. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 8,9 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 566 Herland x Ev 16 – Lonevåg x rv 567

Hannisdalslinja

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 15–17. Det er siste del av tilførselsvegssystemet

til Osterøybrua, og omfatter bygging av 6,1 km ny veg langs Hannisdalen mellom Rolland og Hauge i Osterøy kommune. Den nye vegen vil fungere som hovedveg mellom fastlandet og tettstedene Valestrand og Lonevåg. Dagens veg har svært lav standard med vanskelige stignings- og kurvaturforhold. I tillegg er forholdene for fotgjengere og syklistene lite tilfredsstillende. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (1999–2000) ga Stortinget Osterøy brusselskap A/S tillatelse til å finansiere prosjektet med bompenger gjennom utvidelse av eksisterende bompengeregulering for rv 566 Osterøybrua. Anleggsarbeidene startet i september 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Opprusting og rassikring i Indre Hardanger

Tiltakene er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, i St.prp. nr. 36 (1996–97) og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 124. Samferdselsdepartementet foreslår 13 mill. kr til slike tiltak i 2001. Midlene vil i all hovedsak gå til rv 13 Sandvinvatnet. Prosjektet forutsettes gjennomført i 2001.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Kollektivtrafikktiltak

Det foreslås 75 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Hordland i 2001, hvorav 60 mill. kr i bompenger. Midlene vil i sin helhet gå til tiltak innenfor storbyområdet. En vesentlig del av midlene ventes å gå til kollektivtrafikktiltak i Kokstad/Sandsli-området i Bergen. Dette er i tråd med samferdselskomitéens merknader i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2000, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000). For å løse problemene må det gjennomføres tiltak både på riks- og fylkesvegene i området. Endelig fordeling av kollektivmidlene i 2001 vil bli nærmere avklart i tilknytning til arbeidet med å utarbeide ny bompengesavtale for 2001. Samferdselsdepartementet forutsetter at bruken er i tråd med forutsetningene i St.prp. nr. 45 (1999–2000) og St.prp. nr. 118 (1984–85).

Sogn og Fjordane

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 5 Grov – Grovavåg	31	27,0	0
Rv 5 Svarthumle – Storebru	43	23,0	16
Rv 616 Kolset – Klubben	327	100,0	70

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Betingede refusjoner i Sogn og Fjordane

Innenfor ordningen med betingede refusjoner har staten pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere 51 mill. kr til AS Vegsambandet Årdal – Lærdal – Kaupanger for prosjektet rv 5 Lærdal – Fodnes – Manheller – Kaupanger, jf. St.prp. nr. 63 (1991–92), og 25 mill. kr til Sunnfjordtunnelen AS for prosjektet rv 15 Sunnfjordtunnelen, jf. St.meld. nr. 34 (1992–93), side 218. I tillegg har staten pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere 68 mill. kr til A/S Fjærlandsvegen for prosjektet rv 5 Sogndal – Fjærland, jf. St.meld. nr. 34 (1992–93), side 218. Beløpene skal evt. refunderes innenfor riksvegprogrammene til Sogn og Fjordane.

Innfrielse av en betinget refusjon er normalt tidsavgrenset til maksimalt ut etterfølgende vegplanperiode. Dette medfører at den betingende refusjonen til AS Vegsambandet Årdal-Lærdal-Kaupanger og Sunnfjordtunnelen AS skulle falle bort ved utgangen av 2001. På grunn av uklare saksbehandlingsregler er ikke saken forelagt fylkeskommunen. Den betingede refusjonen for disse prosjektene må derfor forlenges til utgangen av 2002 og legges fram for fylkespolitisk behandling i forbindelse med budsjettet for 2002. Økonomien i prosjektene har utviklet seg om lag som forutsatt, og Vegdirektoratet vurderer det derfor som lite sannsynlig at det vil bli aktuelt å innfri disse refusjonene. Ordningen med betinget refusjon for prosjektet rv 5 Sogndal-Fjærland ble vedtatt før Stortinget sluttet seg til retningslinjene for betingede refusjoner. På grunn av usikker økonomi i prosjektet ble spørsmålet om evt. innfrielse av refusjonen utsatt til revisjonen av NTP for perioden 2002–2011, jf. St.prp. nr. 1 (1997–98), side 91. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at en evt. videreføring av ordningen vurderes nær-

mere i det videre arbeidet med handlingsprogrammet for perioden.

Rv 5 Førde x rv 39 – Florø

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 77 (1997–98) ga Stortinget Sunnfjordtunnelen AS tilatelse til å forskottere 120 mill. kr til videre utbygging av rv 5 mellom Førde og Florø, fordelt med 30 mill. kr i 1999, 40 mill. kr i 2000 og 50 mill. kr i 2001, jf. Innst. S. nr. 251 (1997–98). De forskotterte midlene skal refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2006–2008. På grunn av kostnadsbesparelser på parsellene Helgøy-Klavelandet og Mekjevika fullføres begge parsellene i 2000. I tillegg vil det stå om lag 8 mill. kr til disposisjon for oppstart av nye parseller. Vegkontoret foreslår å starte parsellene Grov – Grovavåg – Svarthumle – Storebru allerede i oktober 2000 og parsellen Knapstad-Kvalvik i oktober 2001. Sogn og Fjordane fylkeskommune har sluttet seg til vegkontorets budsjettforslag. Anleggsstart på tre nye parseller på rv 5 i 2000/2001 vil, sammen med fullføring av de igangsatte prosjektene rv 57 Almenning-Nygård og rv 616 Kolset-Klubben, føre til svært store bindinger innenfor den fylkesfordelte rammen i 2002. For å sikre rasjonell anleggsdrift av igangsatte prosjekter, går Samferdselsdepartementet derfor inn for å utsette anleggsstart på parsellen Knapstad-Kvalvik til etter 2001, slik at dette kan vurderes nærmere i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002–2011.

Grov – Grovavåg

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg over en strekning på 1,4 km. I prosjektet inngår

også omlegging av kryss med rv 614 og utbedring/tilpassing av rv 614 i en lengde på 320 m. Eksisterende veg er smal og har svært dårlig kurvatur. Kostnadsoverslaget er 31 mill. kr. Dette er en økning på 10 mill. kr (45 pst.) i forhold til St.prp. nr. 77 (1997–98). Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 32 mill. kr. Anleggsarbeidene er planlagt å starte ved årsskiftet 2000/2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon som forskudd av bompengeelskapet.

Svarthumle – Storebru

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg over en strekning på 3,6-km, med unntak av en strekning på 650 m som ble utbedret på 1980-tallet. For å få sammenhengende standard vil det bli vurdert å utføre mindre utbedringer på denne delen senere. Kostnadsoverslaget er 43 mill. kr. Dette er en reduksjon på 10 mill. kr (19 pst.) i forhold

til St.prp. nr. 77 (1997–98). Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 46 mill. kr. Anleggsarbeidene er planlagt å starte ved årsskiftet 2000/2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2002. Midlene i 2001 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon som forskudd av bompengeelskapet.

Rv 616 Fastlandssamband Ytre Bremanger

Kolset – Klubben

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 123, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 125. Det er første del av fastlandssambandet til Ytre Bremanger, og vil gi fast vegforbindelse fra Kolset på fastlandet til Klubben på Bremangerlandet. Prosjektet omfatter bygging av 8,1 km ny veg, inkl. en 1,9 km lang undersjøisk tunnel under Skatestraumen. Anleggsarbeidene startet i januar 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk ved årsskiftet 2002/2003.

Møre og Romsdal

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 61 Hareid sentrum	32	4,0	0
Rv 62 Øksendalen – Krogshavn	217	16,0	0
Rv 63 Trollstigen	32	26,0	1
Rv 671 Todalsvegen, parsellene Svinvika – Merkussteinen og Hallsetbrua	58	37,0	5

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

I vegkontorets budsjettforslag for 2001 foreslås 3 mill. kr til prosjektet rv 650 Dyrkorn-Viset, som har et kostnadsoverslag på om lag 90 mill. kr. I tillegg er 9 mill. kr, som opprinnelig var forutsatt til rv 63 Trollstigen, foreslått omprioritert til dette prosjektet i 2000, jf. prosjektoamtale under. Videre legges det opp til en vesentlig høyere standard ved legging av fast dekke på gjenværende grusveger enn rammene for grusvegprogrammet gir rom for. Møre og Romsdal fylkeskommune har sluttet seg til vegkontorets forslag. De foreslåtte

prioriteringene vil føre til store bindinger innenfor den fylkesfordelte rammen i 2002 og 2003. For å sikre rasjonell anleggsdrift av prosjekter som startes opp, går Vegdirektoratet inn for at evt. anleggsstart på prosjektet rv 650 Dyrkorn-Viset vurderes i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Dermed kan prioritering av dette prosjektet vurderes i forhold til andre prosjekter og tiltak i fylket. Samferdselsdepartementet er enig med Vegdirektoratet.

Rv 61 Solevågseidet x Ev 39 – Sogn og Fjordane grense

Hareid sentrum

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 68 (1998–99), side 5–7, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 125. Prosjektet omfatter ombygging av ferjekaiområdet med ny kryssløsning og utbedring av riksvegen gjennom Hareid sentrum. Riksvegutbyggingen innebærer bl.a. bygging av en miljøtunnel. I tråd med forutsetningene i St.prp. nr. 68 er omfanget på prosjektet redusert slik at overslaget ligger innenfor opprinnelig kostnadsramme på 32 mill. kr. Dette innebærer at kostnadsoverslaget er redusert med 6 mill. kr (17 pst.) i forhold til det som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Anleggsarbeidene startet i oktober 1999, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2000. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 1 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 62 Oppdøl x Ev 39 – Sunndalsøra x rv 70

Øksendalen – Krogshavn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 123, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 126.

Prosjektet omfatter bygging av en 6 km lang tunnel samt 1,3 km veg i dagen. Anleggsarbeidene startet i august 1997, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2000. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 10 mill. kr benyttet som refusjon til Sunndal kommune, uten kompensasjon for renter og prisstigning, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000). Resten av midlene vil bli benyttet til mindre restarbeider på vegen i dagen.

Rv 63 Oppland/Stavbrekka – Soggebrua x Ev 136

Trollstigen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 84. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (1999–2000) påpekte flertallet i samferdselskomitéen at den fant det urimelig at rassikring knyttet til Trollstigen tas fra rassikringsmidlene til Møre og Romsdal, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), side 50. Arbeidene i 2000 er derfor finansiert ved midlertidige interne omdisponeringer innenfor postene 30 og 31. Det legges opp til å slutføre rensk- og sikringsarbeidene høsten 2001. Avsluttende arbeider som utbedring av murskader og legging av nytt dekke, ventes gjennomført i 2002.

Rv 671 Haugen x rv 670 – Todalsøra

Veg til Todalen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 126. Det omfatter ny Hallset bru over Toåa og den 2,7 km lange parsellen Svinvika-Markussteinen med Svinviktunnelen på om lag 1 km. Kostnadsoverslaget har økt med 5 mill. kr (9 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Kostnadsøkningen skyldes at administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem ikke var inkludert i det opprinnelige overslaget. I St.prp. nr. 1 (1999–2000) var det lagt til grunn at midlene i 2000 skulle benyttes til å starte arbeidene på parsellen Svinvika-Markussteinen. I stedet ble arbeidene med ny Hallset bru startet først, og brua ble åpnet for trafikk i september 2000. Parsellen Svinvika-Markussteinen ventes åpnet for trafikk i desember 2001.

Rv 680 Byskogen x Ev 39 – Sør-Trøndelag grense

Veg til Tjeldbergodden

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997–98) forutsatte flertallet i samferdselskomitéen at statens bidrag til bygging av ny veg til Tjeldbergodden skal ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter. Flertallet fant det ikke rimelig å dekke tilskuddet innenfor riksvegrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd skal gis utenom ordinær riksvegramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997–98), side 21.

Ved behandling av vegkontorets budsjettforslag går Møre og Romsdal fylkeskommune inn for at foreslåtte midler til rv 680 Veg til Tjeldbergodden omprioriteres og at det statlige tilskuddet til prosjektet kommer i tillegg til den foreslåtte rammen. I Vegdirektoratets planrammer for budsjettarbeidet i 2001 var det imidlertid lagt til grunn at det statlige tilskuddet skal gis utenom den ordinære riksvegrammen, og planrammen var derfor økt tilsvarende. Samferdselsdepartementet finner derfor ikke grunnlag for å etterkomme fylkestingets ønske. Det foreslås 25,3 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 2001, jf. også omtale under Sør-Trøndelag. Det statlige bidraget til Møre og Romsdal er dermed fulgt opp i tråd med forutsetningene.

Sør-Trøndelag

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 714 Hitra – Frøya	576	65,4	47
Rv 714 Hitra – Frøya – refusjon	-	44,4	30
Rv 723 Bru til Stokkøya	127	15,1	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Det forutsettes at Sør-Trøndelag får stilt til disposisjon 27 mill. kr fra bomringen i Trondheim i 2001. Midlene vil gå til bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og miljø- og servicetiltak. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 9 mill. kr til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Trondheimsringen og på Ev 6 Trondheim-Stjørdal, ut over det som er forutsatt i St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Rv 680 Stormyra x Ev 39 – Møre og Romsdal grense
Veg til Tjeldbergodden

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997–98) forutsatte flertallet i samferdselskomiteén at statens bidrag til bygging av ny veg til Tjeldbergodden skal ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter. Flertallet fant det ikke rimelig å dekke tilskuddet innenfor riksvegrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd skal gis utenom ordinær riksvegramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997–98), side 21. Det foreslås 17 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 2001, jf. også omtale under Møre og Romsdal. Det statlige bidraget til Sør-Trøndelag er dermed fulgt opp i tråd med forutsetningene.

Rv 714 Fastlandssambandet Hitra – Frøya
Hitra – Frøya

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124, i St.prp. nr. 97 (1989–90), i St.prp. nr. 1 (1997–98), side 102–103, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 127. Det utgjør siste del av fastlandssambandet til Hitra, Frøya og Fjellværøy, og omfatter bygging av en 5,3 km lang tofelts undersjøisk tunnel mel-

lom Norddølm på Hitra og Hamarvika på Frøya. I tillegg omfatter prosjektet bygging av 2,7 km riksveg i dagen på Hitra og Frøya, inkl. ny bru over Dolmsundet. Videre omfatter prosjektet bygging av gang- og sykkelveg samt omlegging og utbedring av 7 km fylkesveger, kommunale veger og private veger. Prosjektet vil avløse ferjesambandet Kjerringvåg-Flatval. Anleggsarbeidene startet i 1998. Som følge av forsert framdrift var det gjennomslag i tunnelen i september 1999, ett år tidligere enn forutsatt. En forskottering på 74,4 mill. kr fra bompengeselskapet gjorde forseringen mulig, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000). Beløpet skal refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002. Tunnelen ble åpnet for trafikk i juni i år.

I februar 2000 vedtok Hitra kommune en revidert kommunedelplan der den forutsatte kryssingen av Dolmsundet med ny bru er tatt ut. Statens vegvesen har fremmet innsigelse til planen, og saken er oversendt Miljøverndepartementet for endelig avgjørelse. Det er derfor knyttet usikkerhet til den videre framdriften av prosjektet. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 44,4 mill. kr benyttet som refusjon til bompengeselskapet.

Rv 723 Årnes x rv 715 – Stokkøy ferjekai
Bru til Stokkøya

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 127. Det omfatter bygging av 1,1 km ny riksveg, inkl. 540 m lang bru til Stokkøya. Prosjektet vil gi fastlandsforbindelse til om lag 300 fastboende på Stokkøya i Åfjord kommune. Anleggsarbeidene startet i november 1997, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2000. Midlene i 2001 vil i all hovedsak bli benyttet til dekkelegging og sluttoppgjør.

*Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.***Kollektivtrafikktiltak**

Det foreslås 20 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Sør-Trøndelag i 2001, og midlene vil i sin helhet gå til tiltak innenfor storbyområdet. Midlene vil gå

til flere mindre prosjekter og tiltak, bl.a. fullføring av Marienborg bru som inngår i en sammenhengende ambulanse-, kollektiv- og gang- og sykkelvegrute til RiT i Trondheim, samt Marienborg stasjon som er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Nord-Trøndelag

(i mill. 2001-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 757 Ørmelen – Garpa	131	27,9	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

*Rv 757 Verdal havn – Vollen***Ørmelen – Garpa**

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124, og i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 128. Det omfatter bygging av 1,6 km ny riksveg, inkl. ny bru over Verdalselva og planlagt kryssing med Nordlandsbanen. Videre inngår bygging av 1 km gang- og sykkelveger, to gangbruer, 0,6 km lokalveger samt miljøtiltak på eksisterende riksveg. Kostnadsoverslaget har økt med 11 mill. kr (9 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000). Økningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til ledningsarbeid, vegutstyr og arbeid med tilstøtende sideveger og arealer samt økte kostnader til grunnerverv. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 64 mill. kr (95 pst.). Anleggsarbeidene startet i oktober 1997. Ny bru over Verdalselva ble åpnet for trafikk i 1999, mens hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2001.

Nordland

Nordland fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2001 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen til fylkesomtalene. For samlet beløp til Nordland innenfor fylkesfordelt ramme vises det til innledningstabellen.

Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Nordland får tildelt 47 mill. kr over kap. 1320, post 33 i 2001. Vegkontoret foreslår å starte flere store prosjekter gjennom tildeling av midler over denne posten i 2000 og 2001. Prosjektet Ev 6 Ildhøllia, som har et kostnadsoverslag i størrelsesorden 60 mill. kr, foreslås tildelt 10 mill. kr i 2000 og 20 mill. kr i 2001. Resten forutsettes finansiert over post 30 etter 2001. Prosjektet Ev 12 Umskaret, som har et kostnadsoverslag i størrelsesorden 190 mill. kr, foreslås tildelt 15 mill. kr i 2001. Vegkontoret forutsetter at dette prosjektet fullfinansieres over post 33 etter 2001. Det foreligger ikke godkjente reguleringsplaner for prosjektene, og det er derfor knyttet stor usikkerhet til de oppgitte kostnadsoverslagene. Vegdirektoratet mener at det ikke er aktuelt å starte prosjektene før det foreligger avklarte finansieringsplaner som sikrer rasjonell anleggsdrift. Samferdselsdepartementet er enig med direktoratet. Som det framgår av NTP 2002–2011, foreslås Ev 6 Ildhøllia gjennomført i første del av planperioden, mens Ev 12 Umskaret ikke er prioritert innenfor post 30 i planperioden.

For Ev 6 Ildhøllia må arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden være nærmere avklart før det kan gis klarsignal til evt. anleggsstart i 2001. For Ev 12 Umskaret forutsetter Samferdselsdepartementet at forslag til framdrifts- og finansieringsplan legges fram for Nordland fylkeskommune for behandling. Fylkeskommunens vedtak må foreligge før det kan gis evt. klarsignal til anleggsstart. Videre må det foreligge god-

kjente reguleringsplaner for prosjektene, med kostnadsoverslag der usikkerheten ikke overskrider ± 10 pst. Samferdselsdepartementet vil

komme tilbake til Stortinget med hensyn til bruk av midlene.

Troms

(i mill. 2001-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 848 Bygdesambandet	183	13,0	0

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Rv 848 Bygdesambandet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, og i St.prp. nr. 1 (1998–99), side 113. Det omfatter bygging av 4,1 km ny riksveg, hvorav 3,4 km som undersjøisk tunnel. Anleggsarbeidene startet i november 1996 ved tilskudd fra Ibestad kommune. I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det lagt til grunn en utsettelse av åpningstidspunktet for pro-

sjektet fra desember 2000 til sommeren 2001. En forskottering fra Ibestadforbindelsen AS på 10 mill. kr i 2000 har gjort det mulig å forsere gjennomføringen. Prosjektet ventes derfor åpnet for trafikk i desember 2000. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 10 mill. kr benyttet som refusjon, uten kompensasjon for renter og prisstigning, til Ibestadforbindelsen AS.

Finnmark

(i mill. 2001-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2001	Restbehov pr. 1.1. 2002
Rv 94 Stalogargoflågan	140	66,0	9
Rv 882 Øksfjord og Hasvik ferjeleier	37	15,0	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen med oversikt over alle fylkene.

Rv 94 Skaidi x Ev 6 – Hammerfest

Stalogargoflågan (Kvalsund bru – Hanselv)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, i St.prp. nr. 64 (1997–98), side 8, i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 129, og i St.prp. nr. 60 (1999–2000), side 9. Det omfatter bygging av 2,3 km tunnel forbi en rasfarlig strekning, samt opprusting av eksisterende veg over en 0,7 km lang strekning. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (1999–2000) ga Stortinget Hammerfest

kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune tillatelse til å forskottere inntil 40 mill. kr i 2001 til bygging av tunnelen gjennom Stalogargoflågan. Forskotteringen gjør det mulig å forsere anleggsarbeidene, slik at tunnelen blir kjørbær og kan tas i bruk som alternativ til eksisterende veg i spesielt rasutsatte perioder og ved stengt veg allerede i vintersesongen 2001/2002. Prosjektet ventes fullført og åpnet for alminnelig ferdsel våren/sommeren 2002. Av foreslåtte midler i 2001 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon

som forskudd fra Hammerfest kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune. Forskottteringsbeløpet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i januar 2002.

Rv 882 Langfjordbotn x Ev 6 – Breivikbotn

Øksfjord og Hasvik ferjeleier

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 129. Det omfatter bygging av nye ferjeleier i Øksfjord og Hasvik, slik at det kan tas i bruk ny ferje i sambandet. Anleggsarbeidene startet i mars 1999 ved midlertidig omdisponering av midler fra prosjektet rv 94 Stallogargoflågan, og ferjeleiene stod ferdig i september 2000. Midlene i 2001 vil i sin helhet gå til å tilbakebetale lånet fra rv 94 Stallogargoflågan, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Mindre utbedringer

I forbindelse med vårflommen i mai 2000 ble Herranes bru på Ev 6 mellom Alta og Troms grense og Munkelv bru på Ev 6 mellom Neiden og Kirkenes tatt av skred og ødelagt. Gjenoppbyggingen av bruene er kostnadsberegnet til 20–25 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i september 2000, ved tildeling av 5,7 mill. kr fra Samferdselsdepartementets post til disposisjon for ymse arbeider samt midlertidige omdisponeringer innenfor den fylkesfordelte rammen til Finnmark. Det foreslås 17 mill. kr i statlige midler til fullføring av arbeidene i 2001, inkl. tilbakebetaling av midlertidige lån.

Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Finnmark får tildelt 17 mill. kr over kap. 1320, post 33 i 2001, hvorav 10 mill. kr foreslås benyttet til rv 888 Nordkynvegen. I 2000 ble det satt av 9 mill. kr til rv 888 over post 33. I tillegg gikk flertallet i samferdselskomitéen inn for at bevilgningen til punktutbedringer på Nordkynvegen over post 30 skulle økes fra 5 til 12 mill. kr, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000). Statens vegvesen finner det ikke rasjonelt å fortsette med punktutbedringer på Nordkynvegen, og foreslår derfor å starte arbeidene på en av delparsellene som inngår i prosjektet rv 888 Helårsveg til Nordkyn, jf. St.meld. nr. 37, side 125. Det legges derfor opp til anleggsstart på den 7,6 km lange parsellen Reinoksevatn-Smielvdal i 2000. Arbeidene som omfatter heving av vegen, breddeutvidelser samt mindre omlegginger på deler av strekningen, er kostnadsberegnet til om lag 80 mill. kr.

Hele prosjektet er nå kostnadsberegnet til i størrelsesorden 450–550 mill. kr. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til overslaget. Dette skyldes bl.a. at arbeidene skal utføres i et svært værhardt område med bare 5–6 måneders drifttid pr. år. Som det framgår av NTP 2002–2011 er det dessuten lagt opp til en etappevis utbygging som vil pågå gjennom hele planperioden. Med så lang byggeperiode må det påventes store svingninger i markedssituasjonen fra start på den første parsellen til fullføring av den siste. Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake med kostnadsoverslag for de enkelte delparseller i de årlige budsjettene, når nye parseller tas opp til bevilgning.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1330	Særskilte transporttiltak	690 964	725 200	272 600	-62,4
	Sum kategori 21.40	690 964	725 200	272 600	-62,4

Mål og virkemiddel

Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til kompensasjon for rutedrift med buss etter Stortingets vedtak om å oppheve fritaket for autodie-selavgift for busser, og tilskudd til Hurtigruten. Formålet med kompensasjon for bussdrift med ruteløyve er å kompensere rutedriften for den avgiftsomlegging som ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter. Kompensasjonsordningen for bussdrift med ruteløyve har i 1999 og 2000 omfattet en post for tilskuddsberettiget bussdrift og en post for ikke tilskuddsberettiget bussdrift. Etter Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999–2000) Om kommuneøkonomien 2001 mv., jf. Innst. S. nr. 252 (1999–2000) er post 60 for tilskuddsberettiget bussdrift vedtatt innlemmet i inntektssystemet i 2001. Det vises til omtale under programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner.

Hurtigruten skal som transporttilbud og reiselivsprodukt bidra til distriktsutvikling. Tilskuddet

til Hurtigruten (med basis i Hurtigruteavtalen fra 1991) skal sikre et regelmessig helårlig transporttilbud på kyststrekningen Bergen-Kirkenes, samtidig som driften omstilles slik at transporttilbudet kan opprettholdes på kommersiell basis etter utgangen av avtaleperioden med staten, med unntak av ev. offentlig kjøp av tjenester. Gjeldende avtale utgår i 2001, jf. ellers omtalen under post 70.

Utvikling og resultater

Bevilgninger til begge ordningene med kompensasjon for bussdrift med ruteløyve ble innført som et resultat av Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter. De første bevilgningene ble gitt i 1999. Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 2,1 pst. fra 1998 til 1999. Godstrafikken målt i antall tonnkm, viste en nedgang på 7,4 pst. fra 1998 til 1999, mens godsinntektene viste en nedgang på 2 pst. i samme periode.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
60	Avgiftskompensasjon rutebiler, <i>kan overføres</i>	437 000	464 000	
70	Tilskudd til Hurtigruten	199 589	185 800	195 900
71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	54 375	75 400	76 700
	Sum kap. 1330	690 964	725 200	272 600

Post 60 Avgiftskompensasjon bilruter

I forbindelse med St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter, vedtok Stortinget å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser. Dette innebar at busser fra og med 1999 ikke lenger kunne fylle merket, avgiftsfri diesel. I St.prp. nr. 54 (1997–98) ble det foreslått at tilskuddsberettiget bussdrift med ruteløyve skulle kompenseres fullt ut for de merkostnader som oppheving av avgiftsfritaket medfører, også for økt merverdiavgiftsbelastning. Kompensasjonen ble i 1999 og 2000 gitt via fylkeskommunene og bevilget som øremerkede midler, jf. Innst. S. nr. 247 (1997–98). Midlene ble i 1999 fordelt ut fra historisk drivstofforbruk. På bakgrunn av samferdselskomitéens behandling av budsjettforslaget for 2000 baseres fylkesfordelingen på faktisk utkjørte km i løpet av året. I 2000 utbetales derfor midlene til fylkeskommunene etter en a konto ordning med endelig avstemming etter årets utløp. I forbindelse med St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 246 (1999–2000) bestemte Stortinget at kompensasjonen pr. kjørte km burde differensieres ut fra hensynet til ufrivillige kostnadsforskjeller mellom fylkene. Etter Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999–2000) Om kommuneøkonomien 2001 mv., er post 60 vedtatt innlemmet i inntektssystemet i 2001. Det vil bli innlemmet 464 mill. kr. Det vises til omtale under programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner.

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

I 1991 ble det inngått en avtale med hurtigruteselskapene gjeldende fram til og med 2001, jf. St.prp. nr. 21/Innst. S. nr. 37 (1991–92). Rederiene har i avtalen forpliktet seg til å investere 1 300 mill. 1990-kr i flåtefornyelse. I avtalen fastsettes de årlige statlige tilskudd til og med 2001 innenfor en ramme på 1 875 mill. 1990-kr. Budsjettforslaget på 195,9 mill. kr er i tråd med inngåtte avtaler med hurtigruteselskapene. Dette er en økning i forhold til vedtatt budsjett i 2000 og skyldes hovedsaklig økte drivstoffkostnader. Det er i innværende år inngått en ny hurtigruteavtale med hurtigruteselskapene for perioden 2002–2006 på grunnlag av St.prp. nr. 1, Tillegg nr. 7/Budsjettinnst. S. nr. 13 (1999–2000). Dette er en avtale om kjøp av transporttjenester der rederiene forplikter seg til å opprettholde helårlige og daglige seilinger i avtaleperioden. Avtalen må både notifiseres til, samt godkjennes av ESA, før ikraftredelse. For å oppfylle forpliktelsen om fortsatt helårlige og daglige seilinger har hurtigruteselskapene i løpet av inneværende år kontrahert to nye skip til erstatning for de to eldste skipene i flåten. Skipene ventes levert våren 2002.

Post 71 Tilskudd til ekspressbusser

I St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter, var det ikke lagt inn forslag om å gi kompensasjon til ikke-tilskuddsberettiget bussdrift med ruteløyve for bortfallet av avgiftsfritaket for autodieselavgift. Ved Stortingets behandling av proposisjonen ble det imidlertid forutsatt at også slik rutedrift skulle

gis kompensasjon. Tilskuddet administreres av Samferdselsdepartementet, og utbetales til rute-selskapene etter en a konto ordning med endelig avstemming etter årets utløp basert på faktisk utkjørte km. Ved beregning av kompensasjonsbe-

løp for 2001 er det tatt utgangspunkt i vedtatt bud-sjett 2000. EFTAs overvåkingsorgan vurderer ordningen i forhold til statsstøttereglene. Det vises for øvrig til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2000–2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 072 098	3 916 100	3 904 700	-0,3
1351	Overføringer til NSB BA	980 000	987 000	987 000	0,0
1352	NSB Gardermobanen AS	494 981			
1354	Statens jernbanetilsyn	7 477	10 100	12 000	18,8
	Sum kategori 21.50	5 554 557	4 913 200	4 903 700	-0,2

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	529 150	387 300	483 700	24,9
5611	Renter av lån til NSB BA	137 158	124 000	124 000	0,0
	Sum kategori 21.50	666 308	511 300	607 700	18,9

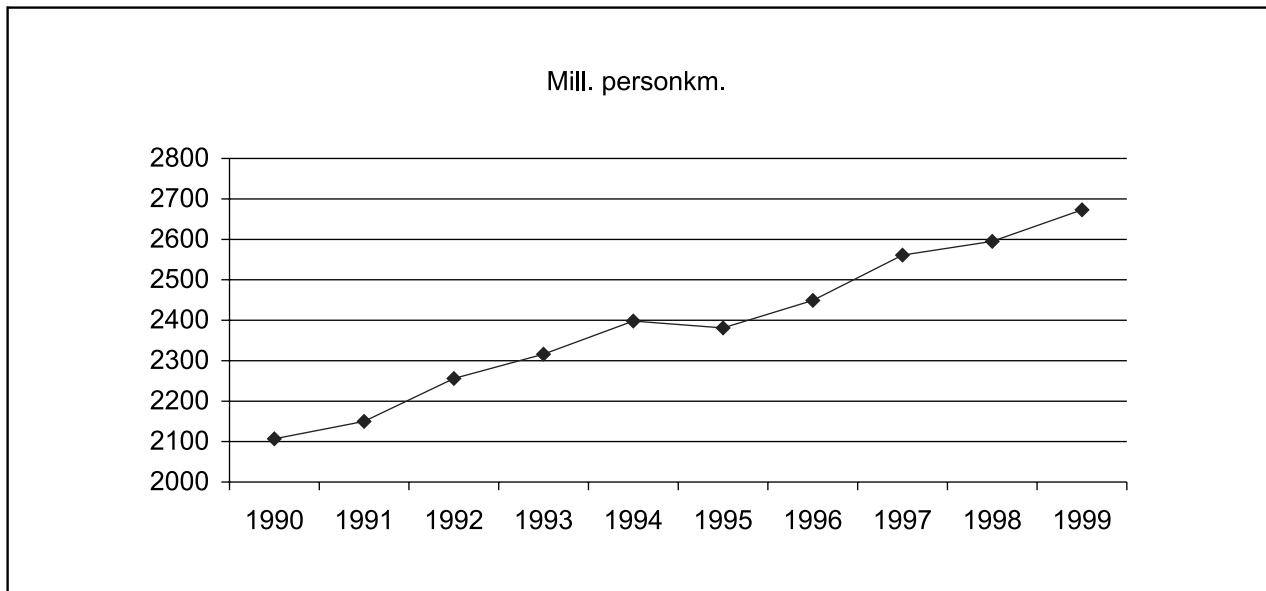
Mål og virkemiddel

Regjeringen vil satse på jernbane der denne har sine fortrinn ut fra en samlet samfunnsøkonomisk vurdering og innenfor et helhetlig transportsystem. Det vil bli lagt opp til å utvikle et trafikksikkert og pålitelig jernbanenett med kundevennlige stasjoner. Dette oppnås ved satsing på drift og vedlikehold av det eksisterende jernbanenettet, investeringer og kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA. Det er et mål at det ikke skal forekomme tap av menneskeliv, alvorlige skader på mennesker, omgivelser eller materiell som følge av sammenstøt mellom tog eller ved togavsporinger. I tillegg er det en prioritert oppgave å arbeide

for at ingen skal omkomme eller bli livsfarlig skadd i ulykker ved planoverganger.

For å oppnå de overordnede mål vil Regjeringen i tråd St.meld. nr. 39 (1996–97) Norsk jernbaneplan (NJP) 1998–2007 prioritere ressursinnsatsen til utvikling av følgende jernbanestrekninger og tiltak på jernbanenettet:

- Nærtrafikknettet i og omkring Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger
- Trafikknettet mellom Oslo, Halden, Skien og Lillehammer
- Fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen
- Krengetogtilpasninger på Kongsvinger- og Østfoldbanen
- Spor og terminalkapasitet for godstransporten



Figur 6.3 Utvikling i persontrafikk på jernbanenettet 1990–1999

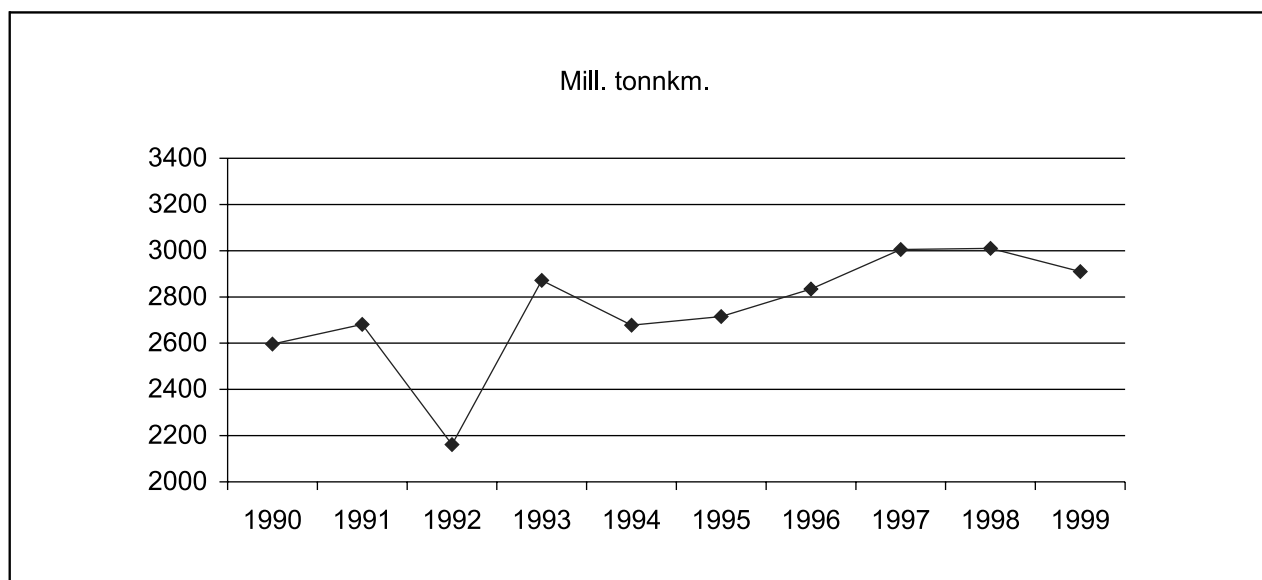
- Opprettholdelse av transportstandarden på det øvrige jernbanenettet.

Utvikling og resultater

I 1990-årene økte transporten på jernbanenettet. Fra 1998 til 1999 økte persontrafikken på jernbanenettet med 3,2 pst. regnet i personkm. I 1999 var persontrafikken med jernbane 26,9 pst. høyere enn i 1990. Godstrafikken hadde en nedgang på 3,3 pst. fra 1998 til 1999, målt i tonnkm. Fra

1990 til 1999 har godstrafikken på jernbanen økt med 12,1 pst.

Kapasiteten i det sentrale østlandsområdet økte vesentlig i 1999 som følge av åpningen av Romeriksporten og nye Nationaltheatret stasjon. Romeriksporten økte kapasiteten med 100 pst. mellom Oslo og Lillestrøm. I tillegg til flytoget kjører alle fjerntog, mellomdistansetog og de fleste lokaltog gjennom Romeriksporten. Reisetiden mellom Lillestrøm og Oslo er betydelig redusert og punktligheten forbedret. To nye spor på Nationaltheatret stasjon økte kapasiteten i Oslostunne-



Figur 6.4 Utvikling i godstrafikk på jernbanenettet 1990–1999

len fra 16 til 28 tog pr. time. Tilretteleggelsen for krengetog reduserer reisetiden og øker kapasiteten som følge av flere og lengre kryssingsspor og sanering/sikring av planoverganger. Punktligheten som angis som prosentandel av tog i rute til endestasjonen, bedret seg for de fleste togslog og banestrekninger i 1999.

Budsjettforslaget 2001

Budsjettforslaget for 2001 er totalt på 4 903,7 mill. kr, om lag det samme som saldert budsjett for 2000. Det er foreslått bevilget 3 904,7 mill. kr til Jernbaneverket. Til drift og vedlikehold av jernbanenettet foreslås 2 856,3 mill. kr, som er en økning på 129,3 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2000. Av dette utgjør drift og vedlikehold av Gardermobanen 83,3 mill. kr, jf. at Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000) besluttet å overføre Gardermobanens infrastruktur til Jernbaneverket. Det foreslås bevilget 1 048,4 mill. kr til investeringer i linjen.

Innenfor den totale bevilgningen til Jernbaneverket er det lagt opp til en prioritering av drift og vedlikehold. På grunn av det store trafikkvolumet vil vedlikeholdsarbeidet i østlandsområdet bli prioritert. Det er også lagt opp til å prioritere vedlikeholdsarbeidet på det øvrige nærtrafikknettet og på krengetogstrekningene. Innenfor investeringsbudsjettet vil slutføring av igangsatte investeringsprosjekter bli prioritert.

Statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA er inntil videre foreslått videreført på samme nominelle nivå som i saldert budsjett 2000. Statens jernbanetilsyns budsjett er foreslått videreført på samme forhøyede nivå i 2001 som vedtatt i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedtrekkene i jernbanepolitikken er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 (1996–97) Norsk jernbaneplan 1998–2007. Det er en hovedutfordring å utvikle jernbanen der den har sine fortrinn i forhold til andre transportformer. Jernbanetransport har miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler, spesielt pga. liten luftforurensing. I tillegg har jernbanetransport kapasitetsmessige fortrinn i tett befolkede områder med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. En forutsetning for at jernbanen skal være et miljøvennlig transportalternativ, er at en søker å

begrense de ulemper jernbanetransport påfører samfunnet, bl.a. i form av støy og inngrep i natur- og kulturmiljøer.

Isolert sett vil etablering av flere togruter kunne øke risikoen for ulykker på jernbane. Der- som en samtidig oppnår at flere passasjerer går over fra veg til tog, reduseres imidlertid risikoen for ulykker samlet sett i transportsektoren. Ny teknologi, mer kompleksitet i moderne togmateriell, høyere hastigheter og flere aktører på sporet stiller store krav til at trafiksikkerhet må ivaretas på en mer systematisk måte enn hva som tradisjonelt har vært vanlig i jernbanevirksomhet. Dette setter krav til ytterligere kompetanseheving innen sikkerhetsledelse både hos infrastrukturforvalter og hos trafikkutøverene.

Jernbaneverket har forvaltningsansvaret for det offentlige jernbanenettet og stasjonsområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. I praksis er dette hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av private sidespor og private godsterminaler. Strekningen Etterstad-Gardermoen på Gardermobanen ble overdratt til Jernbaneverket fra og med 2000, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000). Jernbanenettet består av følgende anlegg og funksjoner:

- Sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger
- Elektriske baneanlegg
- Signal-, sikrings- og kommunikasjonsanlegg
- Stasjoner, terminaler og andre offentlige arealer
- Trafikkstyringsanlegg.

NSB BA eier de fleste av stasjonsbygningene som ble bygd før det organisatoriske skillet mellom NSB og Jernbaneverket i 1996, mens Jernbaneverket forvalter og gjennom leie betaler for driften av de offentlige arealer ute og inne i stasjonsbygningene.

Det settes stadig større krav til jernbanens infrastruktur for at transportoperatører som har adgang til det norske jernbanenettet, skal kunne tilby et markedstilpasset rutetilbud basert på kostnadseffektive driftsmodeller. Dette ligger til grunn for prioritering av kapasitetsøkning i Osloområdet og innføring av krengetog på det norske jernbanenettet. Det samme gjelder investeringer for mer effektiv godstransport på bane (profiler, terminaler mv.).

Gjennomføringen av krengetogtiltakene på fjerntogstrekningene i perioden 1998–2001 har i stor grad vært rettet mot sikring og sanering av planoverganger. I inneværende planperiode vil det

totalt bli fjernet ca. 1 000 planoverganger slik at det gjenstår ca. 4 500 ved inngangen til planperioden 2002–2011. Regjeringen vil videreføre satsingen på sanering av planoverganger.

Rapportering

Sikkerhet

Året 2000 har for jernbanen vært preget av den tragiske ulykken ved Åsta som krevde 19 mennes-

keliv. I tillegg kom kollisjonen på Lillestrøm stasjon mellom to godstog, hvor det oppstod brann-tilløp i to vogner lastet med flytende propan, med derav følgende eksplosjonsfare. Statistikken viser at risikoen for ulykker i jernbanesektoren er størst ved planoverganger. Det har i 2000 også vært ulykker ved planoverganger, som pr. 31.07.2000 har krevd 8 menneskeliv.

Gjennomsnittlig antall drepte i jernbaneulykker pr år 1980–1999

Passasjerer	Personale i tog	Personale, spor	Andre ved planovergang	Andre i spor	Sum
1,2	0,3	1,2	3,3	3,1	9,1

Typer planoverganger og ulykker 1980–1999

	Type sikring					
	Hel-bom	Halv-bom	Veg-signal	Varsel-lampe	Grinder	Ingen
Antall planoverganger pr. 31.12.99	129	260	46	106	4 335	¹⁾ 0
Antall sammenstøt 1980–1999	28	46	13	10	229	5
Antall drepte 1980–1999	1	11	5	5	42	1

¹⁾ Disse er sikret pr. 31.12.1999

Det er valgt ulike sikringsmetoder avhengig av bil- og togtrafikken på stedet den enkelte planovergang befinner seg.

Framkommelighet og punktlighet m.m.

Punktligheten har de siste årene utviklet seg positivt. Første tertial 2000 hadde imidlertid en noe dårligere utvikling. For intercity- og lokaltog reg-

nes togene å være i rute om avviket ikke er større enn 3 minutter i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken skjer avviksmålingen ved forsinkelser over 5 minutter. For langdistanse persontog skyldes den svake punktlighetsutviklingen at introduksjonen av Signaturtogene har vært mer krevende enn antatt, bl.a. på grunn av mangler ved det nye togmateriellet.

Punktlighet målt ved andelen av tog i rute (i pst.)

	1998	1999	Første tertial 2000
GODSTOG			
Vognlast tilførselstog	84	81	88
Hovedtog Combiexpress	75	80	77
Hovedtog Vognlast	79	79	78
Vognlast distribusjonstog	90	91	91

	1998	1999	Første tertial 2000
PERSONTOG			
Langdistanse	83	84	74
Mellomdistanse	83	87	85
Lokaltog Oslo	80	87	89
Flytoget (ankomst Gardermoen)	-	97	96

Miljø

Kartlegging av støynivået i bebyggelsen langs jernbanenettet ble avsluttet i 1999. Det ble i 1999 brukt 29 mill. kr på støytiltak i boliger i Gamlebyen Oslo. Det anslås medgått i alt 120 mill. kr innen utgangen av 2000. Tiltakene tilfredsstiller støykravene som ble gitt i pålegg fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus i forbindelse med byggingen av Gardermobanen. Kravet som er stilt vedrørende innendørs støy, og som nå er oppfylt, er strengere enn kravet i grenseverdiforskriften fastsatt i medhold av forurensingsloven. Jernbaneverket brukte i 1999 i overkant av 2 mill. kr på øvrige kartlegginger og tiltak vedrørende støy. I forhold til forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy, er (pr. januar 2000) ca. 3 400 boligheter utsatt for jernbanestøy over tiltaksgrensen, og ca. 10 100 boligheter utsatt for verdier over kartleggingsgrensen i grenseverdiforskriften etter forurensingsloven.

I forbindelse med Jernbaneverkets utbygging av Nye Nationaltheatret stasjon, som ble avsluttet i 1999, ble det utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram. Erfaringene fra dette programmet vil bli innarbeidet i det veiledningsmaterielle for å ivareta miljøhensyn i planleggings- og utbyggingsfasen av jernbaneprosjekter som Jernbaneverket har under utarbeidelse.

Jernbaneverket deltar sammen med ni andre etater i det statlige prosjektet «Grønn Stat». Prosjektet ble startet sommeren 1998, og våren 1999 ble handlingsplanen for «Grønn Stat» i Jernbaneverket utarbeidet alle enheter utarbeider sine lokalt tilpassede planer med prioriterte aktiviteter innenfor rammene av den sentrale handlingsplanen.

Forskningsprosjektet om metoder for rensing av kreosotforurenset grunn som gjennomføres

ved det tidligere kreosotimpregneringsverkstedet i Hommelvik (Sør-Trøndelag), ble videreført i 1999 og ventes avsluttet i 2000.

Jernbanen bidrar i liten grad til utslipp av CO₂ eller annen luftforurensing. For året 1999 er det beregnet at utslippet av CO₂ fra Jernbaneverket, NSB Persontrafikk og NSB Gods til sammen var i underkant av 70 000 tonn.

Personal

Pr. 01.01.2000 hadde Jernbaneverket 3 605 fast tilsatte. Dette er 45 færre enn ved forrige årsskifte. Nedgangen i antall tilsatte vil fortsette gjennom naturlig avgang i de kommende år.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2001 til jernbaneformål er tilpasset Regjeringens samlede økonomiske opplegg. Sammenlignet med de mange utfordringer som en står overfor, er forslaget stramt. Budsjettforslaget bygger på de planer og mål som ble trukket opp ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 39 (1996–97). Stortinget vedtok å øke rammen til krengetogtiltak med 0,6 mrd. 1997-kr utover Regjeringens forslag, jf. Innst. S. nr. 253 (1996–97). Tillegget er i sin helhet forutsatt dekket uten økning av foreslått planramme i NJP.

I tillegg til krengetogtilpasninger på fjerntogstrekningene, legges det opp til at Kongsvingerbanen og Østfoldbanen blir tilrettelagt for krengetog med sikte på å utvikle et markedstilpasset togtilbud mellom de skandinaviske hovedstedene. Tilpasninger til krengetog er også viktige tiltak for utviklingen av godstrafikken. Prioriteringene støtter opp om forretningsplanene til NSB BA, slik disse er omtalt i St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998–99).

Oppfølging av planrammen i NJP 1998–2001

		(i mill. 2001-kr)		
Kap.	Betegnelse	NJP 1998–2001	Forslag 2001	Andel av NJP 1998–2001 i pst.
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	16 487,3	3 904,7	93,4
1351	Overføringer til NSB BA	4 369,0	987,0	93,7
1354	Statens jernbanetilsyn	31,2	12,0	116,1
Sum kat. 21.50		20 887,5	4 903,7	93,5

Det siste årets ulykker på jernbanen har vist behov for økt fokus på sikkerhet. Departementet mener det er grunn til å vurdere ytterligere satsing på krengetogtiltak i lys av driftserfaringene på krengetogstrekningene. I stedet for å øke sat-

singen på tiltak for å øke hastigheten vil departementet i større grad prioritere sikkerhetstiltak og tiltak som gir økt kapasitet. Det vises for øvrig til nærmere omtale under kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Nærmere omtale av budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	¹⁾ Regnskap 1999	²⁾ Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 634 624	2 727 000	2 773 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>			83 300
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 437 474	1 189 100	1 048 400
Sum kap. 1350		4 072 098	3 916 100	3 904 700

- 1) Regnskapstall på kap. 1350 Jernbaneverket, inkluderer merutgifter som er medgått til inntektsservervelse i medhold av Jernbaneverkets merinntektsfullmakter.
- 2) Ved behandlingen av St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000) ble det vedtatt en reduksjon på kap. 1350, post 30 med 30 mill. kr.

Post 23 Drift og vedlikehold*Fordeling mellom drift og vedlikehold i Jernbaneverket*

(i 1 000 kr)			
Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
Drift	1 986 624	1 770 000	1 773 000
Vedlikehold	648 000	957 000	1 000 000
Sum post 23	2 634 624	2 727 000	2 773 000

Oppfølging ift. NJP 1998–2001 for drift/vedlikehold

(i mill. 2001-kr)			
Betegnelse	NJP 1998–2001	Forslag 2001	Andel av NJP 1998–2001 i pst.
Drift ¹⁾	7 050,6	1 773 000	95,5
Vedlikehold ¹⁾	4 016,6	1 000 000	90,4
Sum post 23	11 067,2	2 773 000	93,7

¹⁾ Tallene er omregnet til 2001-priser og det er justert for endringer i budsjetteringsprinsipp for å få sammenlignbare størrelser.

Drift

Det foreslås et driftsbudsjett for 2001 på 1 773 mill. kr, som er om lag samme nivå som i 2000. Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling, dvs. trafikkstyring, banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner. I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan. Drift inkluderer også utgifter knyttet til inntektservervelse i Jernbaneverkets forretningsenheter.

Vedlikehold

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten i togframføringen og må derfor ha høy prioritet. Vedli-

keholdet omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Det foreslås et vedlikeholdsbudsjett for 2001 på 1 000 mill. kr, som er en økning på 4,5 pst i forhold til saldert budsjett 2000. Sammenlignet med revurdert budsjett 2000 er økningen enda større.

For 2001 legges det opp til at prioriteringen av vedlikeholdsarbeidene videreføres, spesielt i østlandsområdet. Dette er nødvendig på grunn av det store trafikkvolumet og alderen på anleggene som disse delene av jernbanenettet har. Vedlikeholdet på fjerntogstrekningene Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen vil også bli høyt prioritert i 2001 med tanke på tilretteleggingen for krengetog. På grunnlag av målinger og tilstandsvurderinger av jernbanenettet, samt prioriteringene som er lagt i NJP 1998–2007, vil Jernbaneverket foreta den detaljerte fordelingen av vedlikeholdsmidlene på de enkelte banestrekninger.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000) ble det vedtatt å overføre eierskap, forpliktelser og driftsansvar for infrastrukturen (Gardermobanen) til Jernbaneverket. Det ble samtidig lagt til grunn at drift og vedlikehold av banen skal brukerfinansieres, og at Jernbaneverkets utgifter til dette formålet skal føres særskilt på kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Dette er gjort for å synliggjøre sammenhengen mellom kostnader og inntekter, samtidig som dette sikrer Gardermobanen som høyhastighetsbane med særskilte drifts- og vedlikeholdsbehov, uavhengighet i forhold til drifts- og vedlikeholdsnivået for det øvrige jernbanenettet. For 2001 er det budsjettert med 83,3 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført

med et tilsvarende beløp i 2001 på kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen.

Post 30 Investeringer i linjen

En modernisering av jernbanen i tråd med NJP 1998–2007 omfatter ulike tiltak, bl.a. kapasitetsutbygging, forlengelse/utbygging av nye kryssingsspor, forsterking av strømforsyning og automatisk togstopp, samt modernisering av viktige stasjoner og terminaler.

For 2001 foreslås bevilget 1 048,4 mill. kr til investeringer. Av foreslått bevilgning utgjør 29 mill. kr dekking av kostnader i 2001 til oppgraderingen av Ofotbanen til 30 tonn aksellast. Midlene blir i henhold til inngått avtale mellom staten ved Jernbaneverket og LKAB dekket ved et anleggsbidrag fra LKAB som er inntektsført på kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag.

Oppfølging ift. NJP 1998–2001 for investeringer

Betegnelse	(i mill. 2001-kr)		
	NJP 1998–2001	Forslag 2001	Andel av NJP 1998–2001 i pst.
Sum post 30	5 420,1	1 048,4	92,8

Departementet prioriterer høyest slutføring av igangværende investeringsprosjekter som er spesifisert i St.prp. nr. 1 (1999–2000), herunder igangsatte krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. Deretter prioriteres tiltak innen-

for samleposten; Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett, videreføring av Nykirke kryssingsspor, krengetogtiltak på Østfold- og Kongsvingerbanen, samt prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Jernbaneverkets investeringer i 2001

Prosjekter	(i mill. 2001-kr)		
	Kostnads- overslag	Utbetalt t.o.m. 1999 og budsj. 2000	Forslag 2001
Spesifiserte prosjekter:			
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen	448,7	428,0	19,7
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	513,9	468,7	40,0
Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor	123,3	28,8	76,2
Bergensbanen, Gråskallen	250,7	244,3	5,9
Krengetogtiltak, Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen	1 769,5	1 030,4	121,0

(i mill. 2001-kr)

Prosjekter	Kostnads- overslag	Utbetalt t.o.m. 1999 og budsj. 2000	Forslag 2001
Krengetogtiltak, Kongsvinger- og Østfoldbanen ¹⁾		-	206,0
Drammenbanen, Blommenholm-Sandvika-Jong	1 775,0	91,4	186,7
Sum spesifiserte prosjekter	4 881,1	2 291,6	655,5
Detaljplanlegging, Skøyen – Asker		94,1	132,6
Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett			260,3
Sum post 30			1048,4

¹⁾ Jernbaneverket har i tillegg inngått avtale med NSB BA om forskuttering av 70 mill. kr i 2000 til krengetogtiltak på Kongsvingerbanen.

Kostnadsoverslagene som presenteres for de ulike prosjektene er basert på oppdaterte kostnadstall og usikkerhetsanalyser. Alle kostnadsoverslag er i løpende kroner der gjenstående arbeid er prisjustert til 2001-priser. Avvik i forhold til de kostnadsoverslag som ble presentert i St. prp. nr. 1 (1999–2000), er kommentert i omtalen av hvert prosjekt.

Omtale av større enkeltprosjekter

Om ikke annet er opplyst i den enkelte prosjektomtale, er prosjektet i budsjettssammenheng senest omtalt i St. prp. nr. 1 (1999–2000). Framdriften på prosjektene i 2000 har i det alt vesentlige vært i tråd med planene som lå til grunn for St. prp. nr. 1 (1999–2000). Prosjektene Nye Nationaltheatret stasjon, Såstad-Haug og Tunga kryssingsspor i Gråskallen er åpnet for trafikk som planlagt.

Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 448,7 mill. kr. For 2001 er det budsjettert med 19,7 mill. kr. Parsellen tas i bruk i løpet av 2000. Det er knyttet noe usikkerhet til konsekvenser som følge av forsinket godkjenningssprosess for signal-/sikringsanlegget. Dette gjelder også prosjektet Åshaugen-Sande-Holm. Tilbakeføring av eksisterende trasé til landbruk/andre formål og øvrige etterarbeider ferdigstilles i 2001.

Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm

Prosjektets kostnadsoverslag er på 513 mill. kr. For 2001 er det budsjettert med 40 mill. kr. Parsellen tas i bruk i løpet av 2000. Tilbakeføring av eksisterende trasé til landbruk/andre formål og øvrige etterarbeider ferdigstilles i 2001.

Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor

Prosjektet består av 1 500 m nytt spor hvorav 500 m som kryssingsspor (effektiv lengde). Traséen inngår som del av nytt dobbeltspor på søndre del av parsell 5 på Vestfoldbanen. Kryssingsspoet vil dele opp den lengste strekningen på Vestfoldbanen uten kryssingsmulighet. Prosjektets kostnadsoverslag er på 123,3 mill. kr. I 2001 er det budsjettert med 76,2 mill. kr til prosjektet, som planlegges åpnet for trafikk i desember 2001. Tilbakeføring av eksisterende trasé og resterende etterarbeider ferdigstilles i 2002. Kryssingsspoet er forutsatt lagt inn i ruteplanen fra januar 2002.

Bergensbanen, Gråskallen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 250,7 mill. kr. Dette er en reduksjon på 31 mill. kr i forhold til St. prp. nr. 1 (1999–2000). Reduksjonen skyldes besparelser i prosjektgjennomføringen. Prosjektet ble åpnet for trafikk i november 1999. For 2001 er det budsjettert med 5,9 mill. kr til avslutning av etterarbeidene for prosjektet.

Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen

Det er til og med 2000 bevilget 1 030,4 mill. kr til krengetogtiltak. Fra 2001 foreslås avsatt 121 mill. kr til avslutning av igangsatte krengetogtiltak. Jernbaneverket og NSB har gjennomgått behovet for og prioriteringen av nye krengetogtiltak. Jernbaneverket og NSB BA foreslår at følgende prioriteringsrekkefølge av tiltak på de tre nevnte krengetogstrekningene legges til grunn for det videre arbeid:

- Igangsatte tiltak slutføres
- Ingen nye investeringer i hastighetsøkende tiltak
- Nye midler til investeringer og vedlikehold rettes mot sikkerhet og kapasitet / robusthet i ruteplanavviklingen

Med bakgrunn i denne gjennomgangen legger Samferdselsdepartementet opp til å justere prioriteringen noe. Generelle sikkerhets- og regularitetsfremmende tiltak prioriteres foran hastighetsøkende tiltak, bl.a. på bakgrunn av uhellsutviklin-

gen på jernbanen i 2000, samt den dårlige punktligheten for Signaturtogene. Departementet foreslår at igangsatte prosjekter fullføres og at nye krengetogtiltak legges inn under «tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett». Dette innebærer ikke at denne satsingen nedprioriteres, men at departementet nå ønsker å prioritere sikkerhets- og kapasitetstiltak som gavner alle tog på strekningene, og at ytterligere krengetogtiltak vil bli gjennomført når erfaringene fra krengetogdriften tilsier det.

Jernbaneverket og NSB BA er videre enige om å arbeide tett sammen for å identifisere og prioritere tiltak som sikrer at det kommersielt planlagte program for de tre nevnte baner kan bli sikkerhetsmessig godkjent og gis en rutemessig robusthet som markedet etterspør. Det nevnte samarbeid vil i budsjettet for 2001 omfatte tiltak innenfor rammebevilgningen «tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett» som er nærmere spesifisert i prosjektomtalen. I Nasjonal transportplan 2002–2011 vil tiltakene inngå i de spesifiserte programområder som er opprettet i planen for prioritering av sikkerhet og kapasitet.

Kjøretider før 1998 (ekspresstog) og etter krengetogtiltak i 2001

Strekning	Før	Etter	Endring i pst. ¹⁾
Oslo – Kristiansand	4:42 – 4:52	4:00 – 4:05	-14,9
Kristiansand – Stavanger	3:01 – 3:06	2:25 – 2:30	-19,9
Oslo – Bergen	6:29 – 6:48	5:40 – 6:00	-12,6
Oslo – Trondheim	6:43 – 6:47	5:40 – 5:55	-15,6

¹⁾ Målt ved endring i raskeste kjøretid før og etter.

De erfaringer en har med kjøring av krengetog, selv om de er begrenset, viser betydelige variasjoner i rutemessig kjøretid mellom endestasjonene for de ulike togavgangene. Dette skyldes ikke bare at de ulike togavgangene har ulikt antall stopp underveis, men også mulighetene for å krysse med møtende trafikk. Avstanden mellom kryssingssporene kan gi lange kryssingsopphold og følgelig lengre kjøretid. Ved fullføring av igangsatte tiltak gjenstår det mulighet for å redusere kjøretiden ytterligere med mellom 5 og 10 minutter på disse strekningene. Av hastighetsøkende tiltak gjenstår i hovedsak flytting av signaler og sanering av planoverganger som i henhold til teknisk regelverk er hastighetsbegrensende.

De risiko- og usikkerhetsanalyser som nå er gjennomført, tilsier at tiltak for ytterlig økt trafikk-

sikkerhet må prioriteres, herunder de tiltak som eventuelt vil måtte gjennomføres som et resultat av de risikoanalyser, sikkerhetsoppfølgingprogram og den godkjenningsprosess som Statens jernbanetilsyn nå gjennomfører for Sørlands- Bergens- og Dovrebanen.

Jernbaneverket og NSB BA er enige om at det viktigste nå er å sikre at den forbedring av infrastrukturen som er oppnådd fram til nå, kan bli sikkerhetsmessig godkjent. Videre er det viktig at togavgangene med krengetog har en mer ensartet kjøretid mellom endestasjonene, og mest mulig på linje med dagens raskeste krengetog. Det som er kommersielt viktigst i den videre satsing på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen er at investeringene rettes inn mot tiltak for bedre robustheten i den fastlagte ruteplanen, her-

under å redusere forskjellen mellom beste og dårligste reisetid.

Krengetogtiltak, Kongsvinger- og Østfoldbanen

Prosjektet er sist omtalt i St. prp. nr. 1 (1999–2000). NSB BA og Jernbaneverket har inngått en forskutteringsavtale for oppstart av krengetogtiltak på Kongsvingerbanen i tråd med fastlagte retningslinjer i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000). NSB BA og Jernbaneverket har blitt enige om at forskutteringen kan brukes til så vel Kongsvingerbanen som Østfoldbanen for å sikre optimal fremdrift på begge baner.

Forslaget er en oppfølging av intensjonsavtalen mellom den norske, svenske og danske samferdselsministeren i februar 2000. Intensjonsavtalen er basert på rapporten «Mot bedre tider for det skandinaviske togtilbudet?» av januar 2000 fra en arbeidsgruppe bestående av representanter fra de tre lands departementer og jernbaneforvaltninger.

For 2001 foreslår Samferdselsdepartementet at det gjennomføres krengetogtiltak på Kongsvinger- og Østfoldbanen for 206 mill. kr utover de 70 mill. kr. som NSB BA har forskuttert i 2000. Dette vil komme i tillegg til det ekstraordinære vedlike-

holdet som også er nødvendig for å oppnå de målsette reduksjonen av kjøretidene.

Drammenbanen, Skøyen-Asker

Dobbeltspor fra Skøyen til Asker er en omfattende kapasitets- og regularitetsfremmende utbygging for Oslo-området. Prosjektet er under planlegging og utbygging vil ev. bli gjennomført etappevis, hvor en i størst mulig grad tar hensyn til samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kapasitet og reisetid, men også planavklaringen for de ulike utbyggingsparsellene i korridoren.

Planstatus for de ulike parsellene (delstrekningene) og usikkerheten i kostnadsoverslagene varierer i forhold til detaljeringen i planene. Det totale kostnadsoverslaget for hele strekningen Skøyen-Asker er i NTP 2002–2011 presentert med i alt 6 040 mill. 2000-kr. I tråd med opplegget i Gul bok for 2000 er det igangsatt en ekstern kvalitetssikring av prosjektet. I første omgang gjelder kvalitetssikringen ytterstrekningen (Sandvika-Asker). Kvalitetssikringen skal også omfatte en gjennomgang av den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet. Da det er ulik planstatus for parsellene og kvalitetssikringen ikke er fullført, er kostnadsanslagene svært foreløpige. Planstatus pr. august 2000 framgår av tabellarisk oversikt.

Oversikt over planstatus/utbygging av dobbeltspor Skøyen-Asker

(i mill. kr)

Parsell	Medgått tom 2000	Forslag 2001 Status
1. Blommenholm-Sandvika-Jong	91,4	186,7 Foreligger detaljplan og reguleringsplan
2. Jong-Asker		Foreligger hovedplan – detaljplan til behandling
3. Lysaker stasjon		Foreligger hovedplan
4. Lysaker-Blommenholm		Foreligger hovedplan
5. Skøyen-Lysaker		Hovedplan under utarbeidelse – betydelig usikkerhet
Detaljplanlegging ¹⁾	94,1	132,6
Sum	185,5	319,3

¹⁾ Utgifter til detaljplanlegging vil bli belastet de ulike parseller når utbygging starter. Status i oversikten er utarbeidet pr. august 2000.

Departementet vil komme tilbake til saken når planarbeidet og kvalitetssikringen er fullført.

For 2001 foreslås en bevilgning på 186,7 mill. kr til bl.a. bygging av ny 4-spors bru over Sand-

vikselva og 2 nye spor til Jong. Dette gir forbikjøringsmulighet av godstog og vendemulighet for lokaltog. Disse arbeidene inngår i parsellen Blommenholm-Sandvika-Jong, men kan gjennomføres

uavhengig av resten av parsellen. I tillegg foreslås avsatt 132,6 mill. kr til videre planlegging.

Lysaker stasjon er flaskehalsen på jernbanestrekningen gjennom Vestkorridoren. Anleggsstart er planlagt i perioden 2002–2005. Det budsjetteres med 24 mill. kr i 2001 til planlegging av Lysaker stasjon og strekningen Lysaker-Sandvika.

Realiseringen av Lysaker stasjon kan ikke skje før planleggingen av kollektivbetjeningen for Fornebu, inkl. trasévalget for det nye dobbeltsporet Skøyen-Sandvika, er endelig avklart. Regjeringen har satt i gang en tilleggsutredning for kollektivbetjening av Fornebu for om mulig få frem bedre og rimeligere baneløsninger samlet sett for vestkorridoren, inkl. Fornebu. I tillegg til buss, bybane og automatbane skal en også se på muligheten for å legge det nye dobbeltsporet via sentrale Fornebu.

Den videre utbyggingsprioritering mellom de ulike delparsellene på ytter- og innerstrekningen vil derfor måtte vurderes på nytt etter at valg av kollektivløsning for Fornebu er nærmere avklart våren/sommeren 2001.

Status for planarbeidet med større nye prosjekter

I Jernbaneverket pågår en omfattende planlegging for å sikre tilstrekkelig plangrunnlag for videre utvikling av jernbanenettet i tråd med overordnede planrammer i NJP 1998–2007, andre prosjekter som Stortinget har bedt om å få utredet, samt Nasjonal transportplan 2002–2011.

Tunnel gjennom Gamlebyen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Etter høring av konsekvensutredningen er det gjennomført tilleggsutredninger for å avklare sammenhengen og avhengigheten mellom tunnel gjennom Gamlebyen, Folloporten og et ev. nytt godsspor gjennom Ekebergåsen. Tilleggsutredningen var på høring fram til 01.12.1999. Saken er nå oversendt departementet som legger opp til å fremme et forslag til endelig vedtak i saken for Stortinget høsten 2000, ev. våren 2001.

Ringeriksbanen

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1999–2000). Stortinget vedtok høsten 1996 at to alternative trasékorridorer skulle utredes videre; Sandvika-Kroksund-Hønefoss (alternativ 2) og Sandvika-Åsa-Hønefoss (alternativ 2/6), jf. St.prp. nr. 64 (1995–96)/Innst. S. nr. 12 (1996–97). Jernbaneverket la høsten 1999 konsekvensutredning fase 2 ut på høring i henhold til bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Sluttdokumentet for konsekvensutredningen vil etter planen bli oversendt til Samferdselsdepartementet til sluttbehandling høsten 2000. Departementet regner med å kunne legge saken fram for Stortinget våren 2001.

Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett

Det foreslås avsatt til sammen 260,3 mill. kr til tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett i 2001.

Fordeling av midler til bedring av driftsforhold på eksisterende jernbanenett

	(i mill. kr)
Typer av tiltak	Forslag 2001
Signal-/ sikringstiltak	76,9
Planoverganger	9,3
Rassikring	5,2
Profilutvidelser Nordlands- og Bergensbanen	19,6
Nye strømforsyningsanlegg	29,5
Stasjoner og sportilpasninger	13,8
Godsterminaler	19,2

	(i mill. kr)
	Forslag 2001
Typer av tiltak	
Kryssingsspor	19,2
Miljøtiltak, herunder støyttiltak	3,1
Oforbanen	29,0
Øvrige prosjekter	35,5
Sum	260,3

Tiltakene er enkeltvis relativt små og gir dermed kort gjennomføringstid og rask gevinst. Tabellen inkluderer videreføring av igangsatte prosjekter for i alt 141 mill. kr.

Signal-/sikringstiltak

Signal-/sikringstiltak omfatter en rekke ulike tiltak som skal bidra til økning i sikkerheten i togføring på det norske jernbanenettet, bl.a. fjernstyring (CTC) og automatisk togstopp (ATC). I tillegg kommer tiltak som utbygging av togradio i tunneler, sanering av planoverganger ut over det som gjøres gjennom krengetogtiltakene, logging av disposisjonene ved og installering av akustisk alarm i togledersentralene. Jernbaneverket prioriterer først og fremst slutføring av igangsatte prosjekter i 2001.

Profilutvidelse

Jernbaneverket har i 2000 gjort en del mindre og til dels foreløpige tiltak som tillater en bedre lasteprofil på enkelte av hovedstrekningene, primært utenlandsforbindelsene, Sørlands- og Dovrebanen, samt Raumabanen. Jernbanen tilpasser seg på denne måten det som gjelder for vegtransport, slik at den også kan frakte semitrailere («hucky-pack»), noe som er en vanlig kombinert transportform på kontinentet. Samtidig kan høyden på containere økes med inntil 30 cm, noe som gir en vesentlig kapasitetsøkning for de aktører som sats på kombinerte transporter.

Profilutvidelsen på Nordlandsbanen vil gi P407-profilen på hele banen i løpet av 2001. Dette er et minimumsprofil for å fremføre semitrailere på tog. De tiltak som planlegges gjennomført på Bergensbanen i 2001 er av et mindre omfang.

Planoverganger

Sanering og sikring av planoverganger hører til de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme sikkerhetstiltakene innen jernbanesektoren. Hver planovergang koster i gjennomsnitt om lag 1 mill. kr å legge ned. Tiltakene vil bestå i fjerning av planoverganger ved innløsning, vegomlegginger og siktførbedringer. I 2001 vil ca. 10 planoverganger bli erstattet med undergang/overgang eller omlegging av veg. I tillegg søker Jernbaneverket å stenge planoverganger uten fysiske tiltak. Det gjenstår da om lag 4 500 planoverganger.

Rassikring

Med ras menes utglidning av jernbanesporet, snøras eller andre ras ned på sporet. Reduksjon av uhell ved denne type hendelser kan gjøres ved økning av rasvarsling og/eller ved fjerning av rasfaren ved anleggstekniske tiltak. For 2001 foreslås avsatt 5,2 mill. kr til sikring av utsatte partier.

Strømforsyning

Tilstrekkelig reservekapasitet (redundans) i strømforsyningen er en av de mest avgjørende kapasitetsparametre for jernbanenettet. Redundans går både på evnen til å håndtere avvik i togframføringen ved forsinkelser, og til å håndtere en stadig større variasjon i rutene for de enkelte togprodukter i NSB BA og til dels også som følge av flere trafikkutøvere på sporet.

I 2001 legges det opp til slutføring av Skoppum omformerstasjon (Vestfoldbanen), noe som gir økt rushtidskapasitet og kjøretidsforbedringer for intercitytrafikken. Ny omformer på Leivoll (Sørlandsbanen) gjennomføres som en del av krengetogtiltakene.

Stasjoner/sportilpasninger

Det er kun funnet rom for mindre tiltak innenfor rammen av foreslått bevilgning for 2001.

30 tonns akseltrykk på Ofotbanen

Prosjektet er sist omtalt i St. prp. nr. 1 (1999–2000). Staten ved Jernbaneverket inngikk etter behandlingen av statsbudsjettet for 2000 en avtale med Loussavaara Kiirunavaara AB (LKAB) om «Opprusting av Ofotbanen til 30 tonns aksellast og kapasitet til å kjøre lengre tog».

Avtalen regulerer ansvar og kostnadsforhold for de vedlikeholds- og investeringstiltak som er nødvendige å gjennomføre før og etter at 30 tonns aksellast innføres på strekningen Narvik-Riksgrensen.

Avtalen forutsetter at LKAB bærer kostnaden fullt ut for de tiltak som er nødvendige for 30 tonns aksellast med et anleggsbidrag på 116,2 mill. kr, som utbetales i fire like store rater i årene 2000–2003. I henhold til avtalen forskutterer LKAB forlengelse av Katterat kryssingsspor mot tilbakebetaling av hele beløpet fra staten ved Jernbaneverket i 2004, krone mot krone uten renter.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Kjørevegsavgift	41 680	58 300	60 000
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	15 500	130 000	130 000
03	Arbeid for fremmede	305 911		
04	Leieinntekter	3 341	20 000	30 000
05	Salg til NSB Gardermobanen AS	38 640		
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	124 078	150 000	151 400
07	Betaling for bruk av Gardermobanen			83 300
37	Anleggsbidrag		29 000	29 000
	Sum kap. 4350	529 150	387 300	483 700

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften er pr. i dag kun gjort gjeldende for godstransport, eksklusive kombinerte transporter som ble fritatt for avgift fra og med 01.01.1998, jf. St.prp. nr. 1 (1997–98). Avgiftsberegningen er basert på at de samlede trafikkvolumavhengige avgiftene knyttet til bruken av kjørevegen, inkl. kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige marginalkostnadene som for konkurrerende vegtransport. I beregningen av kostnadene inngår bruksavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader. På kostnadsdekningssiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med. Når det gjelder definisjonen av kombinerte transporter, vises det til St.prp. nr. 1 (1997–98), s 122.

For 2001 legger Samferdselsdepartementet opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt holdes uendret i forhold til 2000. Prisomregnet til 2001-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken på 1,029 øre pr. brutto tonnkm, mens avgiftssatsen for malmtransport på Ofotbanen blir på 1,605 øre pr. brutto tonnkm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Fra og med budsjettermin 2000 la Samferdselsdepartementet opp til at tidligere post 02 Salg av eiendommer mv., post 03 Arbeid for fremmede, samt post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS, under kap. 4350 ble slått sammen til en post, og at denne fikk benevnelsen post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. Posten foreslås budsjettert med 130 mill. kr for 2001. Anslaget er konservativt siden

det er relativt stor usikkerhet knyttet til innbetalingen.

Arbeid for og/eller salg av tjenester til eksterne medfører tilsvarende utgifter på kap. 1350. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, slik at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Salg av varer og tjenester mv.

Fra og med budsjettermin 2000 er ikke denne posten benyttet. Det vises til nærmere omtale under post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Post 04 Leieinntekter

Posten er knyttet til utleie av overskuddskapasitet i Jernbaneverkets fiberkabelnett, herunder tilbakebetaling av 208 mill. kr til staten som følge av termineringen av fiberkabelavtalen med Telenor AS, jf. omtale i St.prp. nr. 1 og St.prp. nr. 27 (1998–99). Innbetalingene over kap. 4350, post 04 Leieinntekter kommer fra Jernbaneverkets forretningsenhet BaneTele. Det er budsjettert med 30 mill. kr i inntekter for 2001, som forutsettes brukt til nedbetaling av den bevilgning som ble gitt i 1998 for tilbakebetaling til Telenor i forbindelse med terminering av fiberkabelavtalen, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000).

Post 06 Videresalg av elektrisk kraft til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996–97). Videresalget til operatørene skjer til kostpris. Posten foreslås budsjettert med 151,4 mill. kr i 2001. Anslaget er konservativt siden det er noe usikkerhet knyttet til opera-

tørenes årlige behov for elektrisk kraft og dermed størrelsen på innbetalingene. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 06, slik at operatørenes bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 07 Betaling for drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det vises til omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Samferdselsdepartementet legger opp til at satsen for kjørevegsavgift på Gardermobanen reelt holdes uendret i forhold til 2000. Prisomregnet til 2001-priser blir avgiftssatsen på 15,9 kr/togkm. I tråd med St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000) legges det til grunn at det inngås en særskilt avtale mellom Jernbaneverket og operatørene (Flytoget og NSB) om kvaliteten på banens infrastruktur.

Det er budsjettert med en samlet inntekt på 83,3 mill. kr på denne posten for 2001.

Samferdselsdepartementet foreslår at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 07, slik at nivået for drift og vedlikehold av Gardermobanen reflekterer operatørenes bruk av banen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 37 Anleggsbidrag

På kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag, er det ført opp 29 mill. kr, dvs. et beløp tilsvarende ca. ¼ av beløpet på 116,2 mill. kr som det er avtalt at LKAB skal dekke av kostnadene for oppgraderingen av Ofotbanen, jf. omtale foran. Utgiftsrammen på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, er oppjustert med samme beløp.

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
70	Betaling for persontransporttjenester	980 000	987 000	987 000
	Sum kap. 1351	980 000	987 000	987 000

Post 70 Betaling for persontransporttjenester

Til betaling for kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA i 2001 har departementet videreført nominelt vedtatt bevilgning for 2000. Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om ny kjøpsavtale for 2001 er ikke sluttført. NSB BA er i ferd med å gjennomgå konsernplaner og langtidsplaner. Først etter at NSB har lagt fram reviderte planer og budsjetter vil departementet ha det nødvendige grunnlaget for å forhandle fram endelig kjøpsavtale for 2001. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med ev. konsekvenser for rutetilbudet for 2001 dersom ovennevnte gjennomgang og forhandlingene med NSB BA gir grunnlag for dette.

I tråd med St.prp. nr. 1 (1999–2000) har NSB BA, i samarbeid med Buskerud og Telemark fylkeskommune, drøftet alternative transporttilbud for hhv. Randsfjordbanen og lokaltoget Neslandsvatn-Bø i 2000. Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1999–2000), skulle endringer i disse togtilbudene vurderes i samråd med departementet. På bakgrunn av at fylkeskommunene og NSB ikke har oppnådd enighet om den videre driften av nevnte togtilbud, har departementet gått i dialog med fylkeskommunene med sikte på å finne endelige løs-

ninger for den berørte lokaltransporten. Departementets utgangspunkt er at transportbehovet bør dekkes av det transportmidlet som er best egnet ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering. Kompensasjons- og overgangsordninger vil bli vurdert dersom dette tilsier at togtilbudene på disse strekningene erstattes med buss.

I henhold til St.prp. nr. 1 (1999–2000) vil nattoget på Raumabanen erstattes med busstilbud med mating til nattoget mellom Trondheim og Oslo i forbindelse med innsetting av en ny driftsmodell på Raumabanen. Tidspunktet for innsetting av nytt togmateriell er utsatt i forhold til opprinnelige planer, og nattoget vil derfor bli opprettholdt inntil videre.

Høsten 1999 ba departementet NSB BA evaluere både ruteplanen og takstutleggingen som ble iverksatt i forbindelse med åpningen av Romeriksporten. Som en oppfølging av dette, samt av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000), har NSB vurdert ulike løsninger for at takstpåslaget i større grad skal stå i forhold til faktisk reisetidsreduksjon på de enkelte relasjonene. Departementet vil vurdere forslagene nærmere med sikte på at en ny modell for takstutleggingen iverksettes så snart det er praktisk mulig.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	¹⁾ Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter	7 477	10 100	12 000
	Sum kap. 1354	7 477	10 100	12 000

¹⁾ Det ble i forbindelse med. Revidert nasjonalbudsjett for 2000, jf. St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000), vedtatt å øke bevilgningen til kap. 1354 Statens jernbanetilsyn for 2000 med 1,5 mill. kr.

Post 01 Driftsutgifter

Statens jernbanetilsyn ble etablert 01.10.1996 og har bl.a. som formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål mv. ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporveg, tunnelbaner og forstadsbaner, til beste for de reisende og banenes personale. Etaten fører tilsyn med at utøverne av jernbanevirksomhet oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i jernbaneloven. I tillegg skal Statens jernbanetilsyn på vegne av Samferdselsdepartementet forhåndsbehandle søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Ved inngangen til 2001 er det planlagt at 14 personer vil være ansatt i Statens jernbanetilsyn.

Hovedaktivitetene i 2000 har vært arbeid med større systemrevisjoner av Jernbaneverket Utbygging, NSB Gardermobanen m.fl., søknader om godkjenning av og tillatelse til å ta i bruk nytt tog-

materiell (bl.a. «Type 93», «Type 72», MTAS-materiell og «Timetoget»), «ny» godkjenning av tilhørende kjørevegstrekninger, samt søknader om virksomhetstillatelser, deriblant «Timetoget» og flere hobby- og bruksbaner

Arbeid med og oppfølging av ulykker/nestenulykker har også vært en ressurskrevende, men høyt prioritert oppgave. Det samme gjelder internasjonalt samarbeid og standardiseringsarbeid. Det foreslås bevilget 12 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn, hvorav 6,3 mill. kr er lønnsutgifter. I tillegg til videreføring av oppgaver og aktiviteter som er igangsatt i 2000, vil det i 2001 ventelig bli vesentlig økt arbeidsmengde knyttet til søknader om virksomhetstillatelser, samt tilhørende søknader om godkjenninger/tillatelser knyttet til materiell og kjøreveg. Dette skyldes at flere nye aktører både innen gods- og persontrafikk vurderer eller er i ferd med å etablere seg.

Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
80	Renter	137 158	124 000	124 000
	Sum kap. 5611	137 158	124 000	124 000

Post 80 Renter

NSB BA er etablert med et statslån på 2 135 mill. kr som skal innfris senest 02.12.2001, jf. St.prp. nr. 2 og 4/ Innst. S. nr. 31 (1996–97). Renter på statens lån til NSB BA beregnes med utgangspunkt i NIBOR (interbankrenten). For 2001 er rentene beregnet til ca. 124 mill. kr. De faktiske renteinnbetalingene vil avhenge av den generelle renteutviklingen.

Andre saker

NSB BA-konsernresultat 1999 og framlegg av stortingsmelding om konsernets virksomhet

Resultatregnskap 1999 og balanse pr. 31.12.1999 for konsernet NSB BA (NSB) ble fastsatt i ordinær generalforsamling 22. juni 2000. NSB-konsernet, ekskl. NSB Gardermobanen AS, hadde et årsresultat for 1999 på 115 mill. kr. Inkl. NSB Gardermobanen AS viste årsresultatet et underskudd på 1 081 mill. kr. NSB Gardermobanen AS' under-

skudd før skatt på 1 196 mill. kr er dekket ved tilsvarende reduksjon i statens lån til selskapet, jf. St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997–98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi. Når det gjelder den økonomiske situasjonen for NSB Gardermobanen AS, vises det for øvrig til behandlingen av St.prp. nr. 52/ Innst. S. nr. 237 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999: 28 Gardermoprojektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring.

Ekskl. NSB Gardermobanen AS hadde NSB-konsernet en egenkapitalavkastning etter skatt i 1999 på om lag 3 pst., mens egenkapitalandelen pr. 31.12.1999 var på 35,4 pst. I tråd med behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998–99) Om NSB BAs virksomhet, ble det i ordinær generalforsamling 2000 ikke tatt ut utbytte av konsernets resultat for 1999.

Ved etableringen av NSB BA, jf. St.prp. nr. 2/ Innst. S. nr. 31(1996–97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., ble det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet

annet hvert år legger fram en stortingsmelding om NSB-konsernets virksomhet slik at Stortinget får mulighet til å drøfte overordnet politikk og rammebetingelser. På grunn av at Nasjonal transportplan 2002–2011 ikke fremmes før høsten 2000, samt at NSB sommeren 2000 fikk en ny administrativ ledelse, legger departementet opp til at framlegget av neste melding om NSB-konsernets virksomhet skyves fra høsten 2000 til våren 2001. På den måten får den nye administrative ledelsen i konsernet mulighet til å vurdere behovet for revisjon av konsernets strategiplan, samtidig som dette gir muligheter for ev. nødvendige tilpasninger i konsernplanen som følge av Nasjonal transportplan. Planene for framtidig satsing på infrastruktur, samt planrammen for statens kjøp av persontransporttjenester er viktige forutsetninger for NSBs konsernplan.

Sikkerhetstiltak

Forskrift om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane, fastsatt av Statens jernbanetilsyn 23.12.1999, skal bidra til at jernbanevirksomheten blir underlagt moderne prinsipper for ivaretagelse av sikkerhet.

Samferdselsdepartementet vil prioritere tiltak som gir god dokumentert sikkerhetseffekt. Av tiltak som er til vurdering eller satt igang for å øke trafikksikkerheten i jernbanevirksomhet, kan nevnes:

- Sikkerhetsdokumentasjon for banestrekning: Løpende gjennomgang av alle jernbanestrekninger for identifisering av potensielle risikofaktorer og med iverksettelse av nødvendige tiltak, så som blant annet nedlegging og sikring av planoverganger, oppdatert status for rasutsatte områder og ny gjennomgang av sikkerhetstiltak i tunneler.
- Sikkerhetsstyring: Jernbaneselskapene og infrastrukturforvalter (som også har trafikkstyringsansvar) har begynt å gjennomføre endringer i organisasjon og styringssystem for å etablere nye forutsetninger for ivaretagelse av sikkerhetsstyring etter moderne og forebyggende prinsipper.
- Trafikksikkerhetsbestemmelsene for framføring av tog har behov for en revisjon med tanke på forenklinger og økt brukervennlighet. Dette arbeidet er påbegynt.
- Oppgradering av sikringssystemene i infrastrukturen: Det meste av jernbanenettet er nå utstyrt med moderne sikringsanlegg og ATC

(automatisk togstopp). Gjenværende strekninger skal gis prioritet med henblikk på oppgradering til et høyere sikkerhetsnivå. På strekninger med svært lite trafikk skal det som alternativ til komplett utbygging av fjernstyring og ATC vurderes andre løsninger med tilsvarende sikkerhetsnivå.

- Toleranse for enkeltfeil: Jernbanevirksomhet skal planlegges, utformes og gjennomføres med sikte på at enkeltfeil ikke skal forårsake tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.

Tiltak for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået ved jernbanetransport omtales i Nasjonal transportplan 2002–2011.

North-South Freight Freeways (NSFF)

Det vises til tidligere omtale av prosjektet i St.prp. nr. 1 (1998–99), pkt. 6.3.2, side 121, og St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 153. Østfold-, Kongsvinger- og Ofotbanen inngår i dag som «Freeways-korridorer» på norsk side.

Selv om trafikkresultatene til nå ikke har innfridd forventningene i forhold til å generere nye godstransporter med jernbane, har flere operatører valgt å overføre eksisterende transportertil korridorene på grunn av at dette gir tidsgevinster. Samarbeidet mellom landenes jernbanemyndigheter har dessuten gitt positive resultater i form av en effektivisering av ruteplankoordinering over landegrensene generelt. Samarbeidet har dessuten ført til at en har fått kartlagt ulikhetene i nasjonale regler og rutiner og hvilke hindringer dette medfører, bl.a. ved grensepassering. Det arbeides videre med å få til et mer harmonisert system mellom landene. Dette er forhold Samferdselsdepartementet vil følge opp i det videre arbeidet med å utvikle rammebetingelsene for jernbaneoperatører i Norge. Det forventes økt betydning av «Freeways-korridorene» etter åpningen av Øresundsforbindelsen.

Styrking av jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske landene

Togtilbudet i persontrafikken mellom Norge, Sverige og Danmark har i liten grad blitt utviklet de senere årene og har fått svekket sin posisjon i markedet. Det ligger betydelige utfordringer i å styrke jernbanens konkurransekraft på utenlandsforbindelsene, bl.a. for å kunne utnytte de mulighetene som den nye Øresundsforbindelsen gir.

En arbeidsgruppe nedsatt av de tre lands samferdselsministre la i januar 2000 fram sin sluttrap-

port med forslag til kortsiktige og langsiktige utviklingstiltak for å styrke den interskandinaviske persontogtrafikken. I februar 2000 undertegnet ministrene en intensjonsavtale med det mål å legge til rette for en konkurransedyktig persontrafikk på jernbane i triangelet Oslo-Stockholm-København.

NSB BA og SJ etablerte i mai 2000 et nytt trafikkselskap – Linx AB – som skal drive gjennomgående trafikk på strekningene Oslo-Karlstad-Stockholm og Oslo-Göteborg-København. Selskapet har som mål å etablere et nytt tilbuds-konsept som i forhold til dagens tilbud, har flere avganger, høyere standard og kortere reisetider.

Målet er at reisetidene skal reduseres til ca. 4:30 på strekningen Oslo-Stockholm og til ca. 3:20 på strekningen Oslo-Göteborg; jf. omtale under kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, Krengetogtiltak; Kongsvinger- og Østfoldbanen. Dagens kjøretid på strekningen Oslo-Stockholm er ca. 6 timer. På strekningen Oslo-Göteborg varierer reisetiden fra 4:00 til 4:20.

Gjennomføringen av et forbedret utenlands-togtilbud forutsetter en oppgradering av kjøreve-gen med tilpasning til drift med krengetog. På norsk side gjelder dette Østfold- og Kongsvinger-banen. Deler av disse banestrekningene har den nødvendige standard for krengetogtrafikk, men det kreves ytterligere investerings- og vedlikeholdstiltak på begge banene. For å kunne iverksette de nye togtilbudene i henholdsvis januar 2002 (Oslo-Stockholm) og juni 2002 (Oslo-Göteborg-København) må infrastrukturtiltakene gjennomføres i 2001. Nødvendige tiltak inngår i investerings- og vedlikeholdsplanene for Østfold- og Kongsvingerbanen.

Organisasjonsutvikling og effektivisering

Internt i Jernbaneverket er det etablert et skille mellom forvaltning og produksjon. All egenproduksjon er skilt ut i egne leverandørenheter. I hovedsak er det kun administrative tjenester og trafikkstyring som nå utføres i Jernbaneverkets kjerneenheter, forvaltningsenhetene. Ansvar for infrastrukturen ligger fortsatt i forvaltningsenhetene. De interne forretningsenhetene i Jernbaneverket har egne interne styrer, regnskaper, balanse og resultatkrav. Disse enhetene forsøkes i størst mulig grad styrt etter forretningsmessige prinsipper.

Følgende forretningsenheter er etablert:

- BaneService: Spesialisert på større jernbanespesifikke investeringer og vedlikeholdsarbeider basert på tynge maskinelt utstyr. Det gjel-

der investeringer i og fornying av skinner og sviller, ballastrensing, fornying av kontaktledningsanlegg etc. På de fleste områder BaneService opererer er det nå etablert fungerende konkurransemarkeder.

- BaneTele: Jernbaneverkets «teleselskap» som yter telefonitjenester internt og for NSB BA. Leier ut overskuddskapasitet i fiberkabelnettet.
- BaneEnergi: Enheten er ansvarlig for drift og vedlikehold av Jernbaneverkets omformere, samt innkjøp og salg av elektrisk kraft til togframføringen.
- BanePartner: Jernbaneverkets «rådgivende ingeniører». Selger tjenester i konkurranse med private både internt og til andre aktører.
- BaneProduksjon: Regionale produksjonsenheter knyttet til driften av jernbanenettet. Utfører også mindre vedlikeholdsarbeider. Virksomheten er basert på lettere maskinelt utstyr og manuell arbeidskraft. Mer enn halvparten av Jernbaneverkets medarbeidere jobber i denne enheten.

Ved skillet mellom forvaltning og produksjon er det lagt stor vekt på at kjøp av tjenester, også internt, skal baseres på framforhandlede kontrakter, og at konkurransemekanismer i stadig større grad skal anvendes.

Jernbaneverket har i økende grad konkurranseutsatt større oppdrag innenfor vedlikehold, investering og til en viss grad også innenfor driftsaktiviteter. Grunnlaget for ytterligere effektivisering er avhengig av om en lykkes med den videre utviklingen av de interne produksjonsenhetene på en slik måte at de både bidrar til intern effektivisering i Jernbaneverket og slik at private aktører finner grunnlag for å etablere seg og ta opp konkurransen. Det har de siste årene kommet flere private aktører på det jernbanerelaterte markedet, som igjen har medført økt fokus på effektivitet i Jernbaneverkets egne produksjonsenheter. På de områder der en har lyktes i å få opp konkurransen ved etablering av private aktører, har effektiviseringsgevinsten vært klart størst. For enkelte produktspektre har prisen vært på inntil 40 pst.

Jernbaneverkets eget produksjonsapparat for investeringer og tynge vedlikehold, som i hovedsak er samlet i entreprenørvirksomheten BaneService, har vært konkurranseutsatt over flere år. Et voksende marked har ført til reduksjon av kostnader og priser, samt kvalitetsforbedringer innen de fleste områder. Det vil bli arbeidet videre med tiltak som kan bidra til ytterligere effektivisering av virksomheten i BaneService.

BaneTele forvalter et tele- og datanett (fiberkabelnettet) som er utbygd for å levere jernbanespesifikke tele- og dataløsninger. Fiberkabelnettet har en betydelig høyere kapasitet enn det som er nødvendig for jernbanespesifikke tele- og datatjenester. I dag er BaneTeles muligheter til kommersiell utnyttelse av overkapasiteten begrenset av de fullmakter som Jernbaneverket har som forvaltningsorgan. BaneTele har relativt få ansatte som besitter en kompetanse som er svært etterspurt i det private arbeidsmarkedet. Departementet mener det er viktig at BaneTele får rammebetingelser på linje med de private aktørene. Departementet tar derfor sikte på å fremme forslag om å skille ut BaneTele som eget aksjeselskap.

Produktivitetsmålinger-benchmarking

Som en statlig infrastrukturetat som finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet, vil Jernbaneverket ikke ha noe økonomisk resultat som kan sammenliknes med f.eks. privat næringsvirksomhet.

Videre er Jernbaneverkets produksjon sammensatt og forskjellig i karakter. Basert på denne erkjennelsen har Jernbaneverket foreslått 3 nøkkelindikatorer som skal følges opp over tid. Disse er:

1. Basis banedrift: Driftskostnadene knyttet til selve sporet dividert med sammenlignbart uttrykk for antall sporkilometer. Dette forholdstallet er justert for sporets kvalitet.
2. Energiforsyning: Driftskostnadene knyttet til strømforsyningsanlegg med tilførselslinjer og kontaktledningsanlegg dividert med brutto tonnkm på elektrifiserte baner.
3. Trafikkstyring: Driftskostnader knyttet til signal-, sikrings- og teleanlegg, samt togledelse og togekspedisjon dividert med antall togkm.

Beregningene viser en anslått forbedring i indeksene fra 1999 til 2000 for basis banedrift på 12,1 pst., for energiforsyning på 6,8 pst., og for trafikk-

styring på 0,7 pst. Samferdselsdepartementet vil i budsjettproposisjonen for 2002 videreføre analysen med regnskapstall for 2000 og budsjettall for 2001.

Det er særlig innenfor basis banedrift Jernbaneverket har kunnet høste fordelene av omorganiseringen av interne produksjonsenheter og konkurranseutsetting av virksomheten de siste 5–10 årene. Innen trafikkstyring er kostnadene i stor grad bundet i nødvendig personale for å sikre togdriften. Ved utbygging av CTC vil også denne delen av virksomheten kunne effektiviseres.

Endringer i forholdstallene gir ikke alene et korrekt bilde av endring i effektivitet. Samferdselsdepartementet vil derfor følge opp disse analysene i de årlige budsjettproposisjonene, og Jernbaneverket vil internt følge opp regionene på tilsvarende måte slik at en får en sammenlikning både på tvers innen etaten og over tid. Over tid vil en vurdere ev. revisjoner av definisjonene ovenfor eller hvorvidt andre måletall skal benyttes.

Forskning og utvikling

Jernbaneverket fokuserer sin FoU-virksomhet mot sikkerhet, teknisk utvikling, miljø, plan og analyse. Dette skjer i samarbeid med norske FoU-miljøer og transportetater, og i et nært internasjonalt samarbeid med UIC, den internasjonale jernbaneunionen. Utbyggingen av GSM-R er et viktig eksempel på utvikling av en internasjonal standard som skal øke sikkerheten og effektiviteten i togtrafikken.

Gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan har samtlige transportetater påvist behov for å utvikle bedre metoder og verktøy til neste revisjon av transportplanen. Samferdselsdepartementet og etatene har satt i gang et utviklingsarbeid spesielt knyttet til transportmodeller og analyseverktøy. Dessuten vil Jernbaneverket forbedre og utvikle sitt analyseverktøy innenfor samfunnsøkonomisk analyse.

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Justisdepartementet har fram til nå ivaretatt både overordnet koordinering og budsjettansvaret for programområde 05 Sivilt beredskap. Med virkning fra og med 2001 foreslår Regjeringen å utvikle programområde 05, og samtidig overlate til de respektive departementer å ivareta budsjettansva-

ret for beredskapen på egne områder, jf. nærmere omtale i Justisdepartementets St.prp. nr. 1 (2000–2001). Samferdselsberedskapen er heretter integrert i Samferdselsdepartementets programområde 21 Innenlands transport.

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1360	Samferdselsberedskap	30 993	53 320	15 959	-70,1
	Sum kategori 21.60	30 993	53 320	15 959	-70,1

Mål og virkemiddel

Det er et mål å opprettholde tilstrekkelig øvede beredskapsorganer. Gjennomføring av kurs og øvelser innen Transportberedskapsorganisasjonen, Luftfartsverket og blant havneberedskapspersonell bidrar til å sikre at beredskapen virker effektivt ved kriser og krig. Et annet mål er å redusere infrastrukturens sårbarhet. Samferdselsdepartementet har bl.a. valgt å satse på å utvikle et reservebruprosjekt som baserer seg på at Statens vegvesen og Jernbaneverket i størst mulig grad kan bruke samme materiell. På denne måten kan en oppnå langt bedre beredskapsdekning med tilnærmet samme ressurser. Departementet legger vekt på at infrastrukturtiltakene i sektoren skal kunne benyttes i fred så vel som i krig.

Utvikling og resultater

Departementet har de siste årene finansiert bygging av 2 mobile «roll on/roll off» ramper for skip. Den første rampen ble levert i desember 1997, og er plassert i Bodø havn. Rampen inngår dermed i vanlig kommersiell drift over Bodø havn i fred. Den andre rampen skal ferdigstilles i andre halv-

del av 2000. I fredstid skal rampen plasseres i Narvik havn.

Departementet har de senere år bevilget midler til Statens vegvesen til bygging av 3 mobile ferjekaier. Det tas sikte på å anskaffe i alt 4 sett spesialkomponenter til mobile ferjekaier som vil representere en betydelig økning i beredskapen under krise og krig. Spesialkomponentene til de mobile ferjekaiene skal etter planen beredskapslagres i Nordland/Troms og i Møre og Romsdal.

Forsvarets forskningsinstituttts prosjekt «Beskyttelse av samfunnet 4/Sårbarhetsreducerende tiltak innen transport» skal igangsettes i løpet av 1. halvår 2001. Prosjektet skal bl.a. støtte Samferdselsdepartementet med underlagte ledd med analyser for å finne fram til kostnadseffektive beskyttelsestiltak innen transport, som innen rammen av tilgjengelige midler opprettholder et best mulig beskyttelsesnivå i fred, krise og krig. For å følge opp Forsvarets forskningsinstituttts prosjekt «Beskyttelse av samfunnet 2/Sårbarhetsreducerende tiltak innen telekommunikasjon» ble det under Samferdselsdepartementet nedsatt et nytt prosjekt som har sett på telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse. Departementet mottok prosjektets sluttrapport i

mars 2000 og vil med utgangspunkt i rapportens konklusjoner og anbefalinger utarbeide en nasjonal strategi for telesikkerhet og –beredskap. Det tas sikte på å presentere den nye strategien for Stortinget i løpet av 2001.

Budsjettforslaget 2001

Budsjettforslaget for 2001 er på 15,959 mill. kr. Den store nedgangen i forhold til vedtatt budsjett

2000 skyldes i hovedsak at forslag til bevilgning på post 71 først vil bli fremmet i et tillegg til St.prp. nr. 1 (2000–2001), jf. omtale under post 71. Budsjettforslaget innebærer bl.a. fortsatt satsing på kurs og øvelser, samt anskaffelse av reservebru- materiell og elementer til en mobil ferjekai.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Samferdselsberedskap

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter	3 581	4 410	5 440
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	5 057	9 360	10 000
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 656	1 850	519
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	20 700	37 700	
	Sum kap. 1360	30 993	53 320	15 959

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen dekker utgifter til Samferdselsdepartementets andel av Forsvarets forskningsinstituts sårbarhetsanalyse av transportsektoren, kurs for og øving av personell for Den sivile transportberedskapsorganisasjonen, kurs og øving for havneberedskapspersonell, kurs og øving for flyplassberedskapspersonell, samt utgifter til beredskapssamband til Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Kystdirektoratet. Posten dekker også risiko- og sårbarhetsanalyser i Statens vegvesen, Luftfartsverket og i Posten Norge BA.

Post 30 Transport og sambandsanlegg, utstyr mv.

Bevilgningen dekker utgifter til første del av bygging av reservebru til Statens vegvesen. Den dekker også utgifter til bygging av elementer til et fjerde mobilt ferjeleie til Vegvesenet.

Post 70 Beredskapslagring

Bevilgningen dekker utgifter til lagring av reserveredeler til busser, laste- og varebiler.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret

Bevilgningen over denne posten dekker utgifter til kompensasjon til Telenor AS i forbindelse med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) vedr. Totalforsvaret. Siden 1999 har Samferdselsdepartementet hatt ansvar for å fastsette slik kompensasjon til Telenor. Drøftingene med selskapet for 2001 er foreløpig ikke sluttført. Departementet tar derfor sikte på å komme tilbake til bevilgningsforslag på post 71 i et tillegg til St.prp. nr. 1 (2000–2001).

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 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
1370	Kjøp av posttjenester	570 000	730 000	540 000	-26,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	156 646	162 400	161 300	-0,7
	Sum kategori 22.10	726 646	892 400	701 300	-21,4

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001	Pst. endr. 00/01
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	153 886	152 400	151 300	-0,7
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	32 525	26 000	26 000	0,0
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA	86 000	86 000	131 000	52,3
5622	Aksjer i Postbanken AS	60 000	300 000		-100,0
	Sum kategori 22.10	332 411	564 400	308 300	-45,4

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner omfatter utgifts- og inntektskapitler knyttet til Posten Norge BA (kjøp av posttjenester, renter av lån og utbytte), og utgifts- og inntektskapitler for Post- og teletilsynet. Dette er en sammenslåing av de tidligere programkategoriene 22.10 Post og 22.20 Telekommunikasjoner.

Mål og virkemiddel

Det er et hovedmål for Regjeringen å fremme effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene og sikre husstander og bedrifter til-

gang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet til rimelig pris.

Postens basistjenester, dvs. formidling av brevpost inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg eller lettgoods inntil 20 kg, i tillegg til grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene betaler staten Posten Norge BA (Posten) for å utføre tjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (basistjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

Post- og teletilsynet skal som forvaltningsorgan og reguleringsmyndighet bidra til å påse at målene nås. Dette skjer bl.a. ved å;

- føre 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

Utvikling og resultater

Målinger gjennomført av PriceWaterhouseCoopers viste at 79,9 pst. av A-posten i 1999 forelå hos adressaten senest dagen etter innlevering. Posten har i tråd med kravene fastsatt i konsesjonen lagt fram for Post- og teletilsynet en årsrapport om oppfylling av samfunnspålagte oppgaver i 1999. Post- og teletilsynet har rapportert videre til Samferdselsdepartementet om utviklingen i kvaliteten på posttjenester. Tilsynet har konkludert med at Posten for 1999 har tilbudt de basistjenester det er stilt krav om. I 2000 har målingene vist at 81,1 pst. av A-posten var framme over natten i første kvartal, mens tallet for annet kvartal var 83,1 pst. Selv om resultatene er bedre enn tidligere målinger, har Post- og teletilsynet funnet det nødvendig å reagere for å sikre oppfyllelse av konsesjonskravet på 85 pst. Post- og teletilsynet har derfor med hjemmel i postloven ilagt Posten Norge BA en tvangsmulkt med kr 40 000 pr. virkedag løpende fra og med 28.08.2000. Tvangsmulkten vil løpe inntil Posten har dokumentert at framsendingstidene for prioritert brevpost oppfyller konsesjonens minimumskrav. Disse forholdene vil bli behandlet nærmere i stortingsmeldingen om Postens virksomhet som er planlagt fremmet senere i høst.

På telesiden har Post- og teletilsynet benyttet betydelige ressurser til frekvensplanlegging, deltakelse i internasjonale fora, mekling vedrørende samtrafikk og til å bygge opp kompetanse på nye teknologiske områder for å møte framtidige kontrollbehov. Det vises til rapportering om Post- og teletilsynets virksomhet under Andre saker.

Budsjettforslaget 2001

Til statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 2001 er det satt av 540 mill. kr, dvs. samme nominelle beløp som i gjeldende budsjett for 2000, jf. St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000). I henhold til endringer i forskrift om formidling av landsdekkende postsendinger, ved-

tatt av Samferdselsdepartementet 25.05.1999, skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettssområdet. Enerettssområdet gjelder A-post innenlands inntil 350 gram, jf. Ot.prp. nr. 18 (1998–99). Styret for Posten vil vurdere behovet for portoøkninger i løpet av året. Dersom portoøkning innenfor enerettssområdet blir aktuelt, vil Stortinget bli orientert om dette. Det er budsjettert med 26 mill. kr i renter på statens ansvarlige lån til Posten Norge BA, og med samme utbytte fra Posten Norge BA i 2001 (utbytte for 2000) som i gjeldende budsjett for 2000 (utbytte for 1999), jf. St.prp. nr. 61 (1999–2000). På grunn av særlige kostnader knyttet til omstilling i selskapet, er det stor usikkerhet omkring anslaget for utbytte i 2001.

Både utgifts- og inntektsbudsjettet til Post- og teletilsynet er foreslått videreført nominelt uendret fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001. Den marginale endringen som framstår, skyldes en teknisk omlegging av ordningen for refusjon for sykelønn. Midler til Statens teleforvaltningsråd er inkludert i budsjettforslaget. Utgiftsbudsjettet omfatter 10 mill. kr til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen som Post- og teletilsynet overtok fra Telenor 01.06.1999. Dette beløpet skal som et unntak ikke dekkes inn av tilsvarende inntekter, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 180 (1998–99).

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Postvirksomheten i Norge står overfor store utfordringer mht. å sikre en tilfredsstillende kvalitet på tjenestene, særlig med hensyn til framsendingstid. Posten Norge BA arbeider med en lang rekke tiltak for å bedre kvaliteten.

Virksom konkurranse i post- og telemarkedet er et sentralt virkemiddel for å oppnå samfunnsmessige mål. Det er viktig å legge vekt på konkurransefremmende tiltak der dette må kunne forventes å være mer måleffektivt i forhold til bruk av andre regulatoriske virkemidler.

På telesiden er det utlyst fire konsesjoner for tredje generasjons (3G) mobilsystemer (UMTS). Det nye systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringshastighet enn dagens systemer. Det åpner også for en rekke nye tjenester, bl.a. multimedietjenester der tekst, tale og video kan kombineres. Det vil bli arbeidet med frekvensplanlegging og effektiv utnyttelse av 2. og 3. generasjons mobile systemer, herunder tilrettelegging for å få flere GSM-operatører i Norge.

Konvergensutviklingen vil kunne føre til regulatoriske endringer og få konsekvenser for tilsy-

nets framtidige arbeidsoppgaver og organisering. Det er på denne bakgrunn viktig å følge utviklingen nøye.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	570 000	730 000	540 000
	Sum kap. 1370	570 000	730 000	540 000

Post 70 Betaling for ulønnsomme posttjenester

For 2000 ble det vedtatt en bevilgning til statlig kjøp av posttjenester på 730 mill. kr. Ved behandling av revidert statsbudsjett våren 2000 ble bevilgningen redusert til 540 mill. kr, jf. St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000).

Postens beregninger for 2001 viser et behov for statlig kjøp av posttjenester på 598 mill. kr. Anslaget er basert på regnskapstall for 1998 og prognosetall for 1999. Beregningen basert på 1998-tallene er gjennomgått av et konsulentsekskap på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Selv om det ville ha vært ønskelig å bruke nyere tall som grunnlag for beregningene, har departementet funnet det viktigere å få kvalitetssikret de tallene som blir lagt til grunn. Fra og med regnskapstallene for 1999 vil derfor Postens beregninger av statlig kjøp bli gjennomgått av selskapets eksterne revisor Arthur Andersen. Rapporter fra dette arbeidet vil bli lagt fram for departementet samtidig med Postens beregninger av statlig kjøp hver høst, første gang høsten 2000. Dokumentasjonen av beregningene og gjennomgangen med revisor innebærer et omfattende arbeid som ble startet i 1999. De modeller og beregningsmåter som nå blir gjennomgått av revisor er i hovedsak identiske med de som tidligere er benyttet.

Beregningene som ligger til grunn for produktkalkulering i Posten og for kalkulering av statlig betaling er relativt komplekse. Posten samarbeider derfor med fagekspertise ved Norges Handelshøyskole for å sikre at modeller og regnemåter samsvarer med anerkjente faglige metoder. Samferdselsdepartementet følger arbeidet og vil

eventuelt trekke inn ekstern bistand ved departementets vurdering av arbeidet.

Med utgangspunkt i Postens beregninger blir det for 2001 foreslått en bevilgning på 540 mill. kr, som er en videreføring av nivået fra revidert budsjett 2000.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til arbeidet med beregninger av statlig kjøp, herunder spørsmålet om eventuell bruk av alternative modeller (jf. samferdselskomiteens kommentar i Innst. S. nr. 246 (1999–2000)) og en nærmere rapportering om resultatene av ordningen med statlig kjøp av posttjenester, i den kommende stortingsmeldingen om Postens virksomhet, som er planlagt fremmet høsten 2000.

I henhold til endringer i forskrift om formidling av landsdekkende postsendinger, vedtatt av Samferdselsdepartementet 25.05.1999, skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Enerettsområdet gjelder A-post innenlands inntil 350 gram, jf. Ot.prp. nr. 18 (1998–99). Styret for Posten vil i 2001 vurdere behovet for portoøkninger i løpet av året. Dersom portoøkning innenfor enerettsområdet blir aktuelt, vil Stortinget bli orientert om dette.

Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

Post 70 Tilskudd til restrukturering

Ved etablering av særlovselskapet Posten Norge BA i 1996 påtok staten seg et ansvar for restruktureringer i selskapet. Restruktureringsforpliktelsen ble beregnet til 1 340 mill. kr. Det var opprin-

nelig forutsatt at beløpet skulle dekkes av staten gjennom bevilgninger i årene 1996–1998. Det er hittil bevilget 140 mill. kr. Bevilgningen av de siste 200 mill. kr er blitt utsatt flere ganger.

Regjeringen la i St.prp. nr. 61 (1999–2000) fram forslag om å bevilge de siste 200 mill. kr i restruktureringsmidler til Posten. Stortinget gikk imot dette forslaget, men et flertall forutsatte i

Innst. S. nr. 220 (1999–2000) at beløpet bevilges i 2001. Etter at bevilgningen nok en gang er blitt utsatt, er Regjeringen kommet til en i stedet bør legge til grunn at bevilgningen ikke vil bli gitt, og at Posten endrer sin balanse i samsvar med dette. Det blir dermed ikke fremmet noe forslag om bevilgning på 200 mill. kr til restruktureringsmidler for Posten Norge BA.

Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
81	Renter av ansvarlig lån	32 525	26 000	26 000
	Sum kap. 5612	32 525	26 000	26 000

Post 81 Renter av ansvarlig lån

Beløpet på post 81 gjelder renteinntekter fra et ansvarlig statlig lån på 400 mill. kr. Det er budsjett-

tert med 26 mill. kr i renter på statens ansvarlige lån til Posten Norge BA.

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge BA

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
80	Utbytte	86 000	86 000	131 000
	Sum kap. 5618	86 000	86 000	131 000

Post 80 Utbytte

Det ble opprinnelig vedtatt et utbytte på 86 mill. kr til utbetaling i 2000. Ved behandling av revidert statsbudsjett våren 2000 ble bevilgningen endret til 131 mill. kr, jf. St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 220 (1999–2000). Dette er videreført for 2001. Det har vært lagt til grunn at det skal utbetales et utbytte

på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. På grunn av planlagte omstillingstiltak er det betydelig usikkerhet omkring selskapets resultat for 2000, og om det er grunnlag for utbetaling av utbytte i 2001. Departementet vil komme tilbake til Stortinget om dette. Endelig utbytte vil bli fastsatt av generalforsamlingen i Posten Norge BA.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Driftsutgifter	132 233	140 100	139 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 246	22 300	22 300
70	Refusjon til Telenor AS	4 167		
	Sum kap. 1380	156 646	162 400	161 300

Post 01 Driftsutgifter

Forslaget til bevilgning er basert på en videreføring av tilnærmet samme nominelle nivå som tidligere og stiller krav til en effektivisering av tilsynets virksomhet. Personalressursene i Post- og teletilsynet tilsvarer 172 årsverk pr. august 2000. Det er budsjettet med 139 mill. kr i driftsutgifter for 2001. Lønn og lønnsrelaterte kostnader utgjør anslagsvis 65 mill. kr av driftsutgiftene. Driftsutgiftene omfatter, foruten lønn mv., midler til internasjonale engasjementer, konsulenttjenester, kompetanseheving av ansatte og drift av laboratoriet mv. Det er videre avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av mindre instrumenter og utstyr, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter. For 2001 vil det også påløpe kostnader i forbindelse med flytting av laboratorievirksomheten til nye lokaler.

Tilsynet vil vektlegge konkurransefremmende tiltak der dette må kunne forventes å være mer måleffektivt enn bruk av andre regulatoriske virkemidler. Arbeidet med frekvensplanlegging og effektiv ressursutnyttelse for 2. og 3. generasjons mobile systemer vil også bli vektlagt. Kontroll av krav til EMC og krav til effektiv utnyttelse av radiofrekvenser vil bli intensivert. Informasjon til forbrukerne blir stadig viktigere i mer komplekse og mangfoldige markeder. En viktig oppgave i denne forbindelse er bearbeiding av tilsynets årlige telestatistikk for å gjøre informasjonen lett tilgjengelig for forbrukerne.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Tilsynets forventede investeringsbehov i 2001 ligger på samme nivå som i 2000. Bevilgningen over post 45 omfatter midler til utbedring av instrumentparken (spesielt på radiostøyområdet), utskiftning av målebiler, bygging av måleplass for EMC (elektromagnetisk kompatibilitet), samt nødvendige IT-investeringer. EMC-området er i vekst som følge av stadig mer radiobasert utstyrsteknologi, og det nye EU-direktivet for radio- og teleutstyr retter spesiell oppmerksomhet mot EMC. For å imøtekomme dette vil tilsynet investere i nye målefasiliteter for EMC for til sammen 12 mill. kr i årene 2000 og 2001.

Når det gjelder IT-investeringer er tilsynet i gang med å utvikle nye fagsystemer. I 2000 er det ferdigstilt et nytt system for kabelnett og et system for autorisering av installatører. Det er påbegynt arbeid med å videreutvikle et system for frekvensplanlegging. Målsetningen for 2001 er å utvikle to nye fagsystemer.

Post 51 Til reguleringsfondet

Post 51 Til reguleringsfond vil fremstå i statsregnskapet med et beløp tilsvarende et eventuelt inntektsoverskudd i 2000 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2001, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Kap. 4380 Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1999	Saldert budsjett 2000	Forslag 2001
01	Diverse avgifter og gebyrer	152 817	152 400	151 300
02	Inntekt iflg. fullmakt	1 069		
	Sum kap. 4380	153 886	152 400	151 300

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Etatens utgifter, bortsett fra refusjonen på 10 mill. kr til Radiostøykontrollen, er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Inntektene skal også dekke utgifter til Statens teleforvaltningsråd. De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- typegodkjenningsgebyrer
- avgifter for laboratorietester
- autorisasjonsgebyrer
- kabel-TV gebyrer

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet som en overføring av inntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Andre saker*Offentlige servicekontor*

I St.meld. nr. 37 (1999–2000) Om omlegging av Postens ekspedisjonsnett er det bl.a. redegjort for Postens tilbud til kommunene/staten om overtakelse av ledige lokaler og ansatte til bruk for offentlig servicekontor der Posten ikke selv finner grunnlag for egen drift av postkontor. Posttjenestene vil da kunne tilbys ved det offentlige servicekontoret på stedet.

Det er nedsatt et statssekretærutvalg for å lede arbeidet med gjennomføringen av reformen med offentlige servicekontorer. Arbeids- og administrasjonsdepartementet har en koordinerende

rolle i arbeidet. Utvalgets arbeid skal være avsluttet i løpet av høsten 2000. Postens rolle i forbindelse med opprettelsen av offentlige servicekontorer er en del av dette arbeidet.

Rapportering om Post- og teletilsynets virksomhet
Frekvensplanlegging

Våren 2000 tildelte Post- og teletilsynet to nasjonale og fem regionale konsesjoner for drift av radioaksessnett i frekvensbåndet 26 GHz. Det ble tildelt tre konsesjoner i et frekvensbånd for multimedia.

I løpet av høsten 2000 er det utlyst fire konsesjoner for tredje generasjons (3G) mobilsystemer (UMTS). Det nye systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringshastighet enn dagens mobilsystemer. Det åpner også for en rekke nye tjenester, blant annet multimedietjenester der tekst, tale og video kan kombineres.

Den europeiske konferansen for planlegging av utvidelse av digital radio (DAB) er forskjøvet med ett år. En tilsvarende nasjonal plan for DAB må følgelig utsettes til 2001. Kontroll av frekvensbruk og anvendelse av sanksjoner er tilpasset nytt regelverk som trådte i kraft 01.07.2000.

Post- og teletilsynet samarbeider med Produkt- og elektrisitetstilsynet om nye tilsynsordninger i forhold til elektromagnetisk kompatibilitet (EMC).

Tilsynsvirksomhet på teleområdet

Fast forvalg fase 1 (ett fast forvalg pr. abonnent) er gjennomført, og fase 2 (to ulike faste forvalg pr. abonnent) vil bli gjennomført 01.11.2000. En vurdering som omhandler tilsvarende innføring av fast forvalg i mobilnett er sendt på høring til berørte instanser.

Nummerportabilitet er innført. Innføring av en nasjonal referansedatabase (fase 2) skal ferdigstilles 01.02.2001.

Tilsynet driver kontinuerlig tilsyn med markedet for samtrafikk, spesielt i forhold til priser og vilkår. Tilsynet har blant annet funnet at termineringsprisene i mobilnettet er for høye, og har fattet et forvaltningsvedtak om prisreduksjoner i denne forbindelse.

Tilsynet har videre fattet et vedtak om innføring av regnskapsmessig skille mellom nettproduksjon og salg av tjenester.

Tilsynet vurderer forslag fra Norsk registreringstjeneste for Internet domeneavn (Norid) om ny navnepolitikk for internett domenenavn. Forholdet mellom Norid og Post- og teletilsynet skal formaliseres. Det vil bli sørget for overgangsregler mellom gjeldende og ny ordning.

Tilsynet har sendt på høring forslag om omlegging av nummeropplysningstjenesten, slik at det kan bli større konkurranse om slike tjenester.

Teknisk markedskontroll

Typogodkjenning av radio- og teleterminalutstyr ble avviklet 01.07.2000. Tilsynet har i denne forbindelse etablert overordnede retningslinjer for teknisk markedskontroll av radio- og teleterminalutstyr som omsettes i det norske markedet.

Tilsynets laboratorievirksomhet er under endring for tilpasning til behovet for å utføre tekniske kontroller forbundet med tilsynsansvaret for utstyr og nett innenfor radio- og telesektoren. Resultat fra kontrollene som er gjennomført, viser at det er behov for å føre et aktivt tilsyn med radio- og teleutstyr som omsettes i markedet.

Forskrifter

Tilsynet har implementert EUs nye direktiv for radio- og teleterminalutstyr gjennom fastsettelse av forskrift 20.06.2000 nr. 628 om EØS-krav til radio- og teleterminalutstyr. Tilsynet har igangsatt konsekvensanalyser knyttet til EU-kommisjonens forslag til nye direktiver.

Tilsynsvirksomhet på postområdet

Posten Norge BAs årsrapport om oppfylling av samfunnspålagte oppgaver i 1999 ble ferdigbehandlet i juni 2000. Tilsynet har konkludert med at Posten for 1999 har tilbudt de basistjenester det er stilt krav om. Det har i hovedsak ikke skjedd endringer i omfanget av tjenestetilbudet i perioden, utover at Posten siden 01.01.1999 tilbyr formidling av brevpost opp til 2 kg (mot tidligere 1 kg).

Post- og teletilsynets generelle inntrykk er at Posten i hovedsak imøtekommer de krav som er stilt til tilgjengelighet i konsesjonen, og at tilbudet er i tråd med brukernes behov for posttjenester. Det er ikke konstatert forskjeller i tilbudet av betydning mellom ulike deler av landet, eller identifisert at enkelte brukergrupper generelt har et tilbud som ikke er i tråd med konsesjonsvilkårene. Kravene som er stilt til framsendingstider er ikke oppfylt for prioritert og ikke-prioritert brevpost, men det er en positiv utvikling.

Postens reviderte konsesjon av 29.10.1999 medførte søknad om dispensasjon fra enkelte krav. Tilsynet har i hovedsak gitt Posten tidsbegrensede dispensasjoner fordi kravene ikke straks kunne oppfylles uten betydelige kostnader. Samhandlingen med Posten har videre ført til en bedre forståelse mellom selskapet og tilsynet angående rekkevidden av konsesjonen. Bortsett fra to saker knyttet til Postens enerett, har alle klager i perioden omhandlet Postens oppfyllelse av pålagte krav.

Det første produktregnskapet etter de nye reglene skal avgis høsten 2000.

Sikkerhet

Tilsynets hovedoppgave på sikkerhetsområdet er å vurdere begjæring fra politi/påtalemyndighet om opphevelse av lovpålagt taushetsplikt iht teleloven og utføre sikkerhetsklareringer innen samferdselssektoren. Pr. august 2000 er det behandlet 660 begjæringer om opphevelse av lovpålagt taushetsplikt, og det er foretatt 730 sikkerhetsklareringer av personer.

Konsesjoner for frekvenser til andre generasjons mobilkommunikasjonssystem

Konsesjoner for frekvenser til utbygging av mobilkommunikasjonsnett har så langt blitt tildelt ved anbudskonkurranse (også kalt «skjønnhetsk konkurranse») i Norge. Den økonomiske verdien av konsesjonene (grunnrenten) som følger av at frekvenser er en begrenset ressurs har ved skjønnhetsk konkurranse blitt tilbakeført til fellesskapet ved at staten har satt særskilte krav (for eksempel krav til geografisk dekning av mobilnettet) ev. i kombinasjon med avgifter.

Innhenting av grunnrenten til fellesskapet kan også skje ved å auksjonere ut konsesjonene. Ved auksjon fastsetter myndighetene et sett med kriterier som må oppfylles og i tillegg konkurrerer aktørene om hvor mye de er villig til å betale for konsesjonene. Konsesjonene tildeles til de av

søkerne som verdsetter konsesjonene høyest, under forutsetning av at kriteriene er oppfylt.

Det er i Norge i dag etablert to digitale mobiltelefonssystemer: GSM 900 og DCS 1800. Disse systemene omtales gjerne som andre generasjons mobilsystem.

Telenor AS og NetCom GSM as ble i 1991 tildelt konsesjon for utbygging av GSM 900 mobilnett og med tillatelse til å benytte bestemte frekvenser. I mars 1998 tildelte Samferdselsdepartementet tre konsesjoner for utbygging av DCS 1800 mobilnett med tilhørende frekvenstillatelser, til henholdsvis NetCom GSM as, Telenor AS og Telia AB. På grunn av Telias kjøp av Netcom har Samferdselsdepartementet trukket Telias DCS 1800 konsesjon tilbake.

Samferdselsdepartementet utlyste 31.05.2000 fire konsesjoner for utbygging og drift av tredje generasjons mobilsystem med minimumskrav til geografisk dekning av 12 tettsteder. Ved søknadsfristen 14.08.2000 kom det inn syv søknader. Sel-skapene tilbyr i søknadene en vesentlig mer omfattende geografisk dekning enn minstekravet. Det tas sikte på at tildelingen av UMTS-konsesjonene skal skje i inneværende år.

På bakgrunn av at Telias DCS 1800 konsesjon er falt tilbake til staten, og at det er ytterligere

ledige frekvenser i både 900 og 1800 frekvensbåndet, vil Samferdselsdepartementet i 2001 lyse ut nye konsesjoner for utbygging av andre generasjons mobilsystem med tilhørende frekvenstillatelser. De frekvensene for andre generasjons mobilsystem som skal tildeles i 2001, er ikke i det samme frekvensbåndet som de som vil bli tildelt senere i høst for tredje generasjons mobilsystem (UMTS).

Det legges opp til at Samferdselsdepartementet utlyser og tildeler de nye konsesjonene for andre generasjons mobilsystem og at dette skjer i løpet av 2001. Tildelingen vil skje ved auksjon. Den konkrete utformingen av auksjonen vil bli avklart senere. De eksisterende andre generasjons mobiloperatørene er i sine konsesjoner pålagt betydelige dekningsforpliktelser og har i dag en dekning på om lag 94 prosent av befolkningen. Siden dekningen allerede er tilfredsstillende, vil det ikke bli stilt særskilte krav til dekning i de nye konsesjonene for andre generasjons mobilsystem. Det vil imidlertid bl.a. bli satt krav til søkerens seriøsitet, kompetanse og økonomi.

Det vises for øvrig til kapittel 5 Inntekter ved tildeling av konsesjoner i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2000–2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til to tilskudd på det daværende Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett.

I tilknytning til oppheving av fritaket for auto-dieselvagift for busser fra 01.01.1999, har bussdrift med ruteløyve blir kompensert for sine mer-kostnader, jf. St.prp. nr. 54/Innst. S. nr. 247 (1997–98). Kompensasjonsordningen har i 1999 og 2000 omfattet en post for tilskuddsberettiget bussdrift, kap. 1330, post 60 Avgiftskompensasjon rutebiler, og en post for ikke-tilskuddsberettiget bussdrift, kap. 1330, post 71 Tilskudd til ekspress-busser. Kompensasjonen over post 60 ble i 1999 og 2000 gitt via fylkeskommunene og bevilget som øremerkede midler, jf. Innst. S. nr. 247 (1997–98). Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999–2000) Om kommuneøkonomien 2001 mv. ble post 60 vedtatt innlemmet i inntektssystemet i 2001, jf. Innst. S. nr. 252 (1999–2000). Foreløpig foreligger det bare regnskapstall for fylkesfordelingen av kap. 1330, post 60 for 1999. Ved innlemming av kap. 1330, post 60 i inntektssystemet for 2001 vil det derfor tas utgangspunkt i den relative fylkesfordelingen i 1999. Det vises for øvrig til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Også kap. 1320, post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, ble ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999–2000) vedtatt innlemmet i inntektssystemet i 2001. Det vises til nærmere omtale av bl.a. innlemmingen i inntektssystemet for 2001 under programkategori 21.30 Vegformål.

Ved innlemming av kap. 1320, post 60 og kap. 1330, post 60 i inntektssystemet i 2001 tar Kommunal- og regionaldepartementet sikte på å foreta en justering av kriteriene knyttet til kostnadsnøkkelen for fylkeskommunene. Denne justeringen vil isolert sett avspeile at kriteriene knyttet til kostnadsnøkkelen for hhv. fylkesveger og lokale ruter har fått økt vekt.

Utvikling og resultater

I følgende tabellariske oversikt vises fylkeskommunenes faktiske utgifter i 1999 til samferdselsformål som inngår i inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Oversikten viser også fylkeskommunenes tilskudd til rutedrift sammenholdt med brutto kostnader innenfor tilskuddsberettiget rutedrift.

Fylkeskommunens faktiske utgifter i 1999 innen samferdselsformål

						(i 1 000 kr)
Fylkeskommune	Faktisk forbruk 1999			Brutto kostnader rutedrift	Tilsk. andel rutedrift	Endring tilsk. andel pst.poeng 1998–99
	¹⁾ Rutedrift	²⁾ Fylkesveg	Sum			
Østfold	77 500	44 600	122 100	207 200	37,4	1,3
Akershus	473 100	171 900	645 000	907 100	52,2	5,7
Oslo	503 800	³⁾ 50 000	553 800	1 744 400	28,9	-0,7
Hedmark	97 900	106 200	204 100	250 700	39,0	-20,0
Oppland	107 300	130 200	237 500	246 200	43,6	12,4
Buskerud	86 700	89 100	175 800	267 000	32,5	9,5
Vestfold	46 900	73 400	120 300	164 400	28,5	-6,7

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	Faktisk forbruk 1999			Brutto kostnader rutedrift	Tilsk. andel rutedrift	Endring tilsk. andel pst.poeng 1998-99
	¹⁾ Rutedrift	²⁾ Fylkesveg	Sum			
Telemark	⁴⁾ 85 500	57 300	142 800	165 100	51,8	6,9
Aust-Agder	49 400	50 600	100 000	145 300	34,0	0,0
Vest-Agder	122 700	76 400	199 100	237 900	51,6	7,0
Rogaland	198 000	134 000	332 000	516 000	38,4	0,3
Hordaland	302 400	176 700	479 100	955 900	31,6	3,0
Sogn og Fjordane	172 000	68 600	240 600	378 700	45,4	-0,1
Møre og Romsdal	197 800	128 400	326 200	434 300	45,5	5,7
Sør-Trøndelag	127 500	⁵⁾ 109 000	236 500	418 600	30,5	-1,5
Nord-Trøndelag	⁴⁾ 103 400	84 300	187 700	154 400	67,0	6,7
Nordland	332 500	261 300	593 800	516 700	64,4	2,5
Troms	172 200	114 200	286 400	379 800	45,3	2,9
Finnmark	132 700	32 400	165 100	188 700	70,3	3,9
Sum	637 400	492 200	5 347 900	8 278 400	40,9	2,0

¹⁾ Innberegnet i beløpene er også fylkeskommunale tilskudd i forbindelse med prosjekter der staten yter tilskudd over kap. 1301, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, samt kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer (Kollektivtiltak – storbymidler).

²⁾ Fylkeskommunale utgifter til vedlikehold og reinvesteringer.

³⁾ Antatte vedlikeholdsutgifter til et normert fylkesvegnett på 278 km.

⁴⁾ Budsjettall.

⁵⁾ Inkl. 19,6 mill. kr for vegnett i Trondheim som nå har blitt omklassifisert fra kommunal veg til fylkesveg.

I 1999 var ca. 118 700 personer godkjent som brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Statistikk fra fylkeskommunene viser at fylkes- og primærkommunene brukte 298,7 mill. kr i 1998 og 331,6 mill. kr i 1999 i forbindelse

med TT-ordningen, dvs. en økning på 11 pst. fra 1998. I følgende tabellariske oversikt vises de mest sentrale data på fylkesvegnettet for de enkelte fylkeskommuner pr. 01.01 1987 og 01.01.2000.

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	1.1.00	1.1.87	1.1.00	1.1.87	1.1.00	1.1.87	1.1.00
Østfold	996	993	29	28	62	75	15	42
Akershus	1 063	1 116	27	25	82	90	45	62
Oslo ¹⁾	0	0						
Hedmark	2 526	2 533	39	39	49	56	13	28
Oppland	1 988	2 048	37	37	61	76	15	49
Buskerud	1 165	1 149	30	28	97	96	20	63

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	1.1.00	1.1.87	1.1.00	1.1.87	1.1.00	1.1.87	1.1.00
Vestfold	666	679	28	27	100	100	20	67
Telemark	1 116	1 104	29	27	83	90	31	43
Aust-Agder	953	992	35	34	67	80	7	64
Vest-Agder	1 266	1 286	34	33	47	61	4	61
Rogaland	1 732	1 772	35	31	89	96	35	61
Hordaland	1 746	1 788	30	28	100	100	16	54
Sogn og Fjordane	1 323	1 444	28	28	97	100	32	68
Møre og Romsdal	1 825	1 776	28	28	49	63	9	33
Sør-Trøndelag	1 793	1 758	34	34	36	50	6	35
Nord-Trøndelag	1 816	1 770	33	33	25	42	9	45
Nordland	2 588	2 601	29	30	37	62	1	27
Troms	1 767	1 787	34	33	50	69	1	30
Finnmark	680	639	16	15	69	100	71	92
Sum	27 009	27 235	32	30	65	74	16	47

¹⁾ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2001 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 01.01.2000 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 74 pst., og

andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 47 pst.

Det vises for øvrig til programkategori 21.30 Vegformål.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St. prp. nr. 1 om statsbudjettet for år 2001 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap 1300–1380, 2450	Kr	17 238 759 000
b. Sum inntekter under kap 4300–4380, 5450, 5611–5612, 5618–5619 og 5623	Kr	2 106 100 000

**Forslag
til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2001,
kapitlene 1300–1380, 2450, 4300–4380, 5450, 5611–5612,
5618–5619 og 5623**

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01 Driftsutgifter	86 600 000		
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000		
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	13 700 000	113 200 000	
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	9 200 000		
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	72 800 000		
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	10 000 000	92 000 000	
	Sum Administrasjon m.m.		205 200 000	
Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften				
1310	Flytransport			
	70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	387 800 000	387 800 000	
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	70 Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200 000		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	9 800 000	104 000 000	
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01 Driftsutgifter	108 800 000	108 800 000	
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart			
	01 Driftsutgifter	16 000 000	16 000 000	
	Sum Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften		616 600 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av			
	riksveger m.m., <i>kan overføres,</i>			
23	<i>kan nyttes under post 30</i>	6 017 800 000		
	Statens vegvesens produksjon,			
24	<i>kan overføres</i>	-110 000 000		
	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres,</i>			
30	<i>kan nyttes under post 23</i>	3 947 800 000		
	Kompensasjon for økt arbeidsgiver-			
33	avgift, <i>kan overføres</i>	101 800 000	9 957 400 000	
	Sum Vegformål		9 957 400 000	
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	70 Tilskudd til Hurtigruten	195 900 000		
	Tilskudd til ekspressbusser,			
71	<i>kan overføres</i>	76 700 000	272 600 000	
	Sum Særskilte transporttiltak		272 600 000	
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i>			
23	<i>kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000		
	Drift og vedlikehold av			
25	Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	83 300 000		
	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i>			
30	<i>kan nyttes under post 23</i>	1 048 400 000	3 904 700 000	
1351	Overføringer til NSB BA			
	70 Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	987 000 000	
1354	Statens jernbanetilsyn			
	01 Driftsutgifter	12 000 000	12 000 000	
	Sum Jernbaneformål		4 903 700 000	
Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap			
	01 Driftsutgifter	5 440 000		
	Transport- og sambandsanlegg, utstyr			
30	mv., <i>kan overføres</i>	10 000 000		
	70 Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	519 000	15 959 000	
	Sum Samferdselsberedskap		15 959 000	

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Post og telekommunikasjoner					
1370		Kjøp av posttjenester			
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester		540 000 000	540 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	01	Driftsutgifter		139 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>		22 300 000	161 300 000
		Sum Post og telekommunikasjoner			701 300 000
Statens forretningsdrift					
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)			
	24	Driftsresultat			
		1 Driftsinntekter	-2 401 900 000		
		2 Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000		
		3 Fra reguleringsfondet	-76 900 000		
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000		
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000		
		6 Avskrivninger	360 000 000		
		7 Renter av statens kapital	35 100 000		
		8 Til investeringsformål	340 000 000	-134 000 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>		700 000 000	566 000 000
		Sum Statens forretningsdrift			566 000 000
Sum departementets utgifter				17 238 759 000	

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet					
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01	Gebyrinntekter	34 900 000	34 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01	Salgsinntekter m.m.	15 800 000		
	02	Diverse gebyrer	247 600 000	263 400 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01	Kjørevegsavgift	60 000 000		
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	130 000 000		
	04	Leieinntekter	30 000 000		
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151 400 000		
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 300 000		
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	483 700 000	
4380		Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01	Diverse avgifter og gebyrer	151 300 000	151 300 000	
		Sum Samferdselsdepartementet		935 100 000	
Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift					
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)			
	35	Til investeringsformål	340 000 000	340 000 000	
		Sum Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift		340 000 000	
Renter og aksjeutbytte m.v.					
5611		Renter av lån til NSB BA			
	80	Renter	124 000 000	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA			
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	26 000 000	
5618		Innskuddskapital i Posten Norge BA			
	80	Utbytte	131 000 000	131 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
	80	Renter	500 000 000	500 000 000
5623		Aksjer i SAS Norge ASA		
	80	Utbytte	50 000 000	50 000 000
		Sum Renter og aksjeutbytte m.v.		831 000 000
		Sum departementets inntekter		2 106 100 000

II

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet:
 - Avvike sitt driftsbudsjett
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kr.
- Luftfartsverket kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kr av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille rullende materiell, begrenset til 100 mill. kr utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kr utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998–2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kr. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende in-

ntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

III

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2001 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kr utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2001 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 500 mill. kr utover gitte bevilgninger på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Statens vegvesen kan i 2001 gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kr for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 150 mill. kr. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

6. Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag, Frank Mohn Fusa A/S og fl., Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 80 mill. kr til rv 48 Ådland – Holmefjord. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstiden fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011.
7. Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordaland Interkommunale Miljøverk, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 15 mill. kr til rv 545 Utslettvegen – Dypvik. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i perioden 2002–2005.

IV

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 Jernbaneverket, postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v., post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift og post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermoen.
2. Jernbaneverket kan i 2001 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kr utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2001 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kr utover gitte bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsyttere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter.
5. Jernbaneverket kan i 2001, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket, post 37 Anleggsbidrag.
6. Jernbaneverket kan i 2001 motta 20 mill. kr fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.
7. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350 Jernbaneverket, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen.
8. Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap, med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

VI

Post og Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet kan i 2001 bestille materiell for inntil 4 mill. kr utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet.

Vedlegg 1**Omtale av ledernes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap (AS eller BA) eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer/-bedrifter

som ligger under departementet. Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB BA, Posten Norge BA, Oslo lufthavn AS og Nordic Aviation Resources AS.

NSB BA – konstituert konsernsjef Arne Wam

Årslønn	1 265 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	3 måneders lønn dersom Wam fratrer innen utløpet av konstitusjonstiden
Spesielle vilkår	Fri bil
Pensjon	Pensjonsordning i Statens pensjonskasse: 66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år

Posten Norge BA – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	1 550 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneder
Spesielle vilkår	Fri bil
Pensjon	Pensjonsordning i Statens pensjonskasse: 66 pst av lønn ved fratreden, pensjonsalder 65 år med rett til å fratre ved fylte 60 år

Oslo lufthavn AS – adm.dir. Ingar Nicolai Nilsen

Årslønn	780 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneder
Spesielle vilkår	Fri bil
Pensjon	Ordinær pensjonsordning i Statens pensjonskasse

Nordic Aviation Resources AS – adm.dir. Trond Noreng

Årslønn	592 500 kr
Lønn i oppsigelsestiden	3 måneder
Spesielle vilkår	Ingen
Pensjon	Ordinær pensjonsordning i Statens pensjonskasse
