

St prp nr 1

(1998-99)

FOR BUDSJETTERMINEN 1999

Samferdselsdepartementet

Utgiftskapitler:

1300-1380, 2450

Inntektskapitler:

4300-4380, 5450, 5611-5612, 5618-5619, 5622-5623 og 5640

Dette er side 2.
Den skal være blank.

Ryggittel:

St prp nr 1 (1998-99) Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet

Kap. 1300-1380, 2450, 4300-
4380, 5450, 5611-5612, 5618-
5619, 5622-5623 og 5640

St prp nr 1 (1998-99)

FOR BUDSJETTERMINEN 1999

Samferdselsdepartementet

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 18. september 1998,
godkjent i statsråd samme dag.*

INNHOOLD

	Side
1 Innledning	5
1.1 Hovedutfordringer.....	5
1.2 Oversikt over budsjettforslaget - tabeller.....	9
1.3 Hovedutfordringer under de enkelte programkategorier.....	12
1.4 Særskilte forhold.....	17
1.5 Forskning og utvikling.....	19
1.6 Samferdsel og miljø.....	20
1.7 Utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen.....	26
1.8 Diverse oversikter.....	31
2 Programkategori 21.1 Administrasjon m.m.	35
2.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999.....	35
2.2 Hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999.....	35
2.3 Nærmere om fornyelses- og effektiviseringstiltak - kap. 1300.....	35
2.4 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999.....	36
3 Programkategori 21.2 Luftfartsformål	43
3.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999.....	43
3.2 Omtale av Flytransport og Tilskudd til regionale flyplasser.....	43
3.3 Omtale av Luftfartsverket.....	47
3.3.1 Utviklingen i 1997-98 og hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999.....	48
3.3.2 Hovedtrekk i utviklingen.....	49
3.3.3 Produktivitet.....	50
3.3.4 Økonomiske nøkkeltall for Luftfartsverket.....	50
3.3.5 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999.....	51
3.3.6 Rammebetingelser og organisasjonsutvikling.....	56
3.3.7 Miljø.....	57
3.3.8 FoU.....	58
3.3.9 Luftfartsverkets aksjeinteresser.....	58
3.4 Finansiering av flyplassanlegg ved forskudd og anleggsbidrag (eksterne tilskudd) ..	59
3.5 Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) - endring av tilknytning til Samferdselsdepartementet ..	60
4 Programkategori 21.3 Vegformål	63
4.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999.....	63
4.2 Grunnlaget for budsjettforslaget - hovedutfordringer.....	64
4.2.1 Innledning.....	64
4.2.2 Utvikling og resultater.....	65
4.2.3 Hovedutfordringer.....	66
4.3 Prioriteringer - budsjettforslaget 1999.....	66
4.4 Virkninger av budsjettforslaget.....	77
4.5 Effektiv ressursbruk.....	77
4.5.1 Forskning og utvikling.....	78
4.5.2 Forvaltnings- og myndighetsområdet.....	78
4.5.3 Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet.....	79
4.6 Diverse saker.....	80
4.7 Nærmere om investeringsprogrammet.....	85

4.7.1	Strekingsvise investeringer på stamvegnettet	85
4.7.2	Øvrig riksvegnett, særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak og øvrige tiltak	101
4.8	Store fylkesvegprosjekter	115
5	Programkategori 21.4 Særskilte transporttiltak	117
6	Programkategori 21.5 Jernbaneformål	119
6.1	Oversikt over budsjettforslaget for 1999	119
6.2	Grunnlag for budsjettforslaget.....	119
6.2.1	Situasjonsbeskrivelse.....	119
6.2.2	Overordnede mål	120
6.3	Hovedutfordringene	120
6.3.1	Utfordringer for jernbanens infrastruktur	120
6.3.2	Endrede rammebetingelser for jernbanevirksomheten	121
6.3.3	Styrking av jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske landene	121
6.4	Organisatoriske endringer	122
6.5	Hovedlinjene i budsjettforslaget for 1999	123
6.6	Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999	123
6.6.1	Jernbaneverket	123
6.6.2	Overføringer	133
6.6.3	Finansiering av NSB Gardermobanen AS	135
6.6.4	Statens jernbanetilsyn.....	135
6.6.5	Renter av lån til NSB BA.....	135
6.7	Miljø, FoU og effektivisering i Jernbaneverket.....	136
7	Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner	139
8	Programområde 05 Sivilt beredskap.....	143
8.1	Oversikt over budsjettforslaget for 1999	143
8.2	Mål og resultater.....	143
9	Programkategori 22.1 Post	145
9.1	Oversikt over budsjettforslaget for 1999	145
9.2	Kort om utviklingen i Posten Norge BA i 1997 og og 1998, og hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999	145
9.2.1	Resultat vedr. serviceoppnåelse for 1997.....	145
9.2.2	Resultat for 1998	146
9.2.3	Hovedlinjer i forslaget for 1999.....	146
9.3	Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999	146
10	Programkategori 22.2 Telekommunikasjoner	151
10.1	Oversikt over budsjettforslaget for 1999	151
10.2	Post- og teletilsynet - situasjonsbeskrivelse og hovedlinjer i utviklingen.....	151
10.3	Hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999 for Post- og teletilsynet.....	154
10.4	Nærmere omtale av de enkelte kapitler.....	154
10.5	Inntekter vedrørende Telenor AS.....	155
	Tilråddning	157
	Forslag til vedtak	158

Vedlegg: Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheters deltagelse i aksjeselskaper m.v.

1 Innledning

1.1 Hovedutfordringer

Hovedmål

I St.meld. nr. 36 (1996-97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007, er det redegjort for de overordnede prioriteringene for planperioden 1998-2007 som ligger til grunn for de økonomiske planrammene i stortingsmeldingene om Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan, Norsk luftfartsplan og meldingen om havner og infrastruktur for sjøtransport. Meldingene og Stortingets behandling av dem i juni 1997 er viktige grunnlag for Regjeringens budsjettforslag for 1999 for samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet er Regjeringens utøvende organ for å utrede og iverksette tiltak innenfor sektorene transport og kommunikasjon, mens Fiskeridepartementet har ansvar for havner og annen infrastruktur for sjøtransport. Arbeidet med rullering av sektorplanene legges opp med sikte på framlegg i én felles nasjonal transportplan. En slik samordning vil kunne bidra til en mer effektiv ressursbruk og gi et bedre grunnlag for å nå overordnede mål om en samfunnsmessig ønskelig transportutvikling. Den nye transportplanen legges fram våren 2000.

Samferdselsdepartementet arbeider for en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsmidlene. Et hovedmål er å sikre rask og rimelig transport av personer, varer og tjenester, samtidig som hensynet til et godt miljø og høy sikkerhet blir ivarettatt. Det vil bli lagt økt vekt på å redusere transportens skadevirkninger for luftkvalitet og natur- og kulturmiljø. Bedringen av fremkommeligheten skal skje innenfor rammene av en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Norge skal være et foregangsland når det gjelder trafikkisikkerhet.

Regjeringen vil ta hele landet i bruk. Samferdselspolitikken skal bidra til å styrke bosettingen og utviklingen av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet. Ved utforming av politikken er det viktig å ta hensyn til at transport- og miljøproblemer i byområdene ofte er annerledes enn i distriktene. I og mellom de største byområdene er et godt tilpasset kollektivtilbud viktig for å avlaste vegtrafikken og redusere lokale miljøproblemer, mens et godt vegnett er særlig viktig i distriktene for å kunne opprettholde sysselsetting og bosetting.

Et grunnleggende, likeverdig post- og teletjenestetilbud skal tilbys i landsdekkende nett, preget av høy kvalitet og god tilgjengelighet for alle.

Utviklingstrekk og utfordringer

Raske teknologiske, markedsmessige og konkurransemessige endringer stiller nye krav til styring, rammevilkår og regelverk for samferdselssektoren. Økt internasjonalisering innebærer større konkurranse både innenlands og på tvers av landegrensene. Betydningen av internasjonale regelverk og internasjonale avtaler øker. Denne utviklingen har betydning for myndighetenes organisering og styring av markedene.

Nasjonaløkonomiske hensyn legger begrensninger på omfanget og sammensetningen av det offentlige utgifter. Finanspolitiske hensyn bidrar til å skjerpe kravene til effektiv ressursbruk innen samferdselssektoren.

Den generelle økonomiske veksten i samfunnet gjør at vi fortsatt må forvente økt transportomfang. Samtidig vil bl.a. den teknologiske og markedsmessige utviklingen føre til endringer i de ulike transportformenes relative betydning. Den raske utviklingen innen tele-, informasjons- og datateknologien vil kunne få stor betydning for samferdselstjenestene og for det fremtidige transportmønsteret. Forskning og annen kunnskapsoppbygging bedrer grunnlaget for å treffe riktige valg.

Transportutviklingen, og økte krav til miljø og trafikkisikkerhet, stiller store krav til utformingen av samferdselspolitikken og til samordning mellom de ulike delene av samferdselssektoren.

Hovedstrategier

For å møte de utviklingstrekk og utfordringer en står overfor, vil Samferdselsdepartementet legge til grunn følgende hovedstrategier:

- De ulike deler av samferdselssektoren skal i enda større grad ses i sammenheng. Dette krever utvikling av plan- og styringssystemer og av det faglige kunnskaps- og metodegrunnlaget. Arbeidet med rullering av sektorplanene for transport er innrettet mot å presentere én samlet og samordnet transportplan.
- Investeringer skal bl.a. vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Det skal legges økt vekt på miljø- og sikkerhetshensyn.
- Kollektivtransporten bør styrkes for å bidra til en mer miljøvennlig og trafikksikker transport. I byer og tettsteder skal kollektivtransport prioriteres. For å oppnå dette er det behov for et bredt samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter.
- Regjeringen vil ta hele landet i bruk. Samferdselspolitikken skal bidra til å styrke bosettingen og utviklingen av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet.
- I den allmenne transportpolitikken er det et sentralt prinsipp at funksjonshemmede skal integreres. Funksjonshemmede skal i utgangspunktet kunne bruke ordinære transport-, post- og teletjenester. Tiltak og tilrettelegging bør i hovedsak være integrert i den generelle aktiviteten i samferdselssektoren.
- Prisene på ulike samferdselstjenester bør reflektere samfunnsøkonomiske kostnader, herunder virkninger for miljø og sikkerhet, slik at det stimuleres til god ressursbruk.
- Der staten ønsker å opprettholde et tilbud som er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, skal dette i hovedsak skje ved avtale om kjøp av transport- og kommunikasjonstjenester.
- Avvikling av enerett og innføring av regulert konkurranse skal gjennomføres der dette fremmer en ønsket samfunnsutvikling. Det skal påses at eneretts- og konkurranseområder ikke blandes sammen slik at det gir konkurransevridninger.
- Departementet vil arbeide aktivt for å påvirke utformingen av og harmoniseringen med internasjonale regelverk.
- Departementets regulatørrolle skal videreutvikles og i nødvendig utstrekning sees atskilt fra dets eierrolle. Eierinteressene i utskilte selskaper skal forvaltes på en måte som ivaretar både bedriftsøkonomiske og samfunnsmessige hensyn.
- Departementet vil legge økt vekt på mål- og resultatstyring både i egen virksomhet og overfor etatene. Dette skal særlig skje ved utviklingen av styringssystemene og gjennom en løpende vurdering av ansvars- og myndighetsfordelingen.
- Tilsynsfunksjonene skal utvikles og styrkes.

Hovedpunkter i budsjettforslaget for 1999

Generelt om Regjeringens budsjettopplegg

Etter en lengre periode med sterk vekst er det økende press- og balanseproblemer i landets økonomi. Regjeringen vil tilstrebe en videre utvikling der det langsiktige hensynet til å sikre velferd og sysselsetting tillegges betydelig vekt. For å gjenopprette balansen og sikre denne, finner Regjeringen det påkrevet med en finanspolitisk innstramming.

På Samferdselsdepartementets område legges det opp til et reelt lavere bevilgningsnivå enn for 1998, med videre utbygging for krengetog og en styrking av vedlikeholdet, på bekostning av investeringene.

Hovedlinjer i budsjettopplegget for Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 1999 er på utgiftssiden redusert med 5,3 pst. sammenlignet med vedtatt budsjett for 1998. (Her og i fortsettelsen menes med "vedtatt budsjett" Stortingets budsjettvedtak i desember 1997). Ser en bort fra lånebevilgninger m.v. vedr. Oslo Lufthavn AS og NSB Gardermobanen AS, restruktureringsbevilgninger til NSB BA og Posten Norge BA, samt avgiftskompensasjon til bussdrift (som har sitt motstykke i økte avgiftsinntekter for staten) er det en økning i utgiftene med 0,6 pst.

Innenfor det finanspolitiske opplegget som Regjeringen har funnet påkrevet, har det for 1999 vært nødvendig å redusere ambisjonene i forhold til Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan og Norsk luftfartsplan og Stortingets behandling av disse planene.

Investeringer har tradisjonelt stått for en forholdsvis høy andel av Samferdselsdepartementets budsjett, men andelen er blitt redusert de senere år. Bevilgningsforslaget for 1999 for postene 30-49 Nybygg, anlegg m.v. viser en reduksjon på 5,1 pst. i forhold til vedtatt

budsjett for 1998. Forslaget til drifts- og vedlikeholdsbevilgninger for Jernbaneverket og Statens vegvesen viser en samlet økning fra 1998 på 5,6 pst.

Forslaget til vegbudsjett er nominelt om lag likt med 1998-bevilgningen. Driftsbevilgningene foreslås økt med 4,6 pst., særlig for å kunne videreføre standarden på driften av vegnettet og ferjetilbudet, styrke trafikksikkerhetsarbeidet og i størst mulig grad opprettholde vegkapitalen. Riksveginvesteringene foreslås redusert med 6,6 pst. Samlet tilsvarer forslaget til vegbevilgninger og 1998-bevilgningene 48 pst. av rammen i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2001. For investeringer og drift og vedlikehold er oppfølgingsgradene henholdsvis 47 pst. og 49 pst.

Innen luftfartsområdet vil åpningen av ny hovedflyplass på Gardermoen 8. oktober 1998 stå sentralt. Statens overtakelse av eieransvaret for de regionale flyplassene ble fullført 1. februar 1998. Luftfartsverkets investeringer foreslås redusert med 22,6 pst., mens godtgjørelsen for innelandske flyruter økes med 6,8 pst.

Forslag til bevilgning til jernbaneformål samlet for 1998 og 1999 tilsvarer 49,3 pst. av rammen i Norsk jernbaneplan 1998-2001. Til Jernbaneverket foreslås en økning på 7,7 pst. fra 1998 til 1999. Et høyt investeringsnivå videreføres og det foreslås en klar styrking av vedlikeholdet.

Som kompensasjon til tilskuddsberettiget bussdrift når avgiftsfritaket for autodieselavgift bortfaller er det på en ny bevilgningspost ført opp 380,0 mill. kr.

I samsvar med Samferdselsdepartementets hovedstrategier, Regjeringens generelle budsjettpolitikk og ovennevnte hovedlinjer, er for 1999 bl.a. lagt til grunn:

Infrastrukturen

- Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 legges til grunn for prioriteringene under vegformål. Det foreslås bevilget 3 923 mill. kr til investeringer i 1999. Dette utgjør 41,1 pst. av samlet, foreslått bevilgning til vegformål som er på 9 546,5 mill. kr. Bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte veganlegg er fortsatt usedvanlig store. Det har derfor vært nødvendig med en meget streng prioritering av de samlede disponible midler. Regjeringen legger vekt på å opprettholde vedlikeholdsstandarden. Innenfor investeringsbudsjettet legges det bl.a. opp til en betydelig satsing på rassikringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og økte tilskudd til kollektivtransportinvesteringer. Bare et begrenset antall nye prosjekter blir igangsatt, og for flere igangværende prosjekter vil det være nødvendig med senere og mindre rasjonell anleggsdrift enn ellers ønskelig.
- Norsk jernbaneplan 1998-2007 legges til grunn for prioriteringene under jernbaneformål. Samferdselsdepartementet foreslår bevilget 1 349 mill. kr til investeringer i kjørevegen i 1999. Dette utgjør 29,3 pst. av samlet, foreslått bevilgning til jernbaneformål som er på 4 599,7 mill. kr. Forslaget innebærer en oppfølging av Norsk jernbaneplans investeringsramme for 1998-2001 med 54,7 pst hittil. Innenfor bevilgningsforslaget til Jernbaneverket har Regjeringen prioritert drift og vedlikehold for å bedre regulariteten. Investeringene i krengetogtiltak foreslås ytterligere opptrappet.
- Den nye hovedflyplassen på Gardermoen åpner for regulær drift 8. oktober 1998. Problemene med tettarbeidene i Romeriksporten fører imidlertid til at flytoget foreløpig vil kjøre utenom tunnelen. I stedet for 19 minutters reisetid er det stipulert 33 minutters reisetid på strekningen Oslo S-Gardermoen. Konsekvensene er at flytoget midlertidig ikke vil være et like attraktivt tilbud for de reisende. De videre utgiftene til tettarbeidene vil Regjeringen komme tilbake til i løpet av høsten 1998. Som oppgjør for Fornebu vil Luftfartsverket motta vel 2,3 mrd. kr. Beløpet vil bli skutt inn i Oslo Lufthavn AS som ansvarlig lånekapital. Beløpet kommer i tillegg til det som Luftfartsverket allerede har skutt inn i selskapet av ansvarlig lånekapital og aksjekapital.

Miljø, trafikksikkerhet og forskning

- Investeringer i tiltak for å øke trafikksikkerheten, bl.a. tilskudd til trafikksikkerhetsformål (tidligere Aksjon skoleveg) og tiltak rettet mot trafikant og kjøretøy som har spesielt god trafikksikkerhetsmessig effekt, prioriteres. Departementet har startet arbeidet med et s.k. prikkssystem for bilførere, og det arbeides også med forslag om lavere promillegrense og regulering av bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring.
- Utvikling av bane- og vegbasert kollektivtransport er gitt høyere prioritet enn tidligere.

- Samferdselsdepartementet har utarbeidet en miljøhandlingsplan for samferdselssektoren i forbindelse med statsbudsjettet for 1999. I planen er det lagt vekt på å beskrive status, utviklingstrekk og mulige tiltak for 8 definerte resultatområder, jf. nærmere omtale i kap. 1.6.
- Arbeidet med å begrense de ulempene samferdselssektoren påfører samfunnet i form av støy, forurensning og inngrep i kultur- og naturmiljø, vil bli videreført.
- Samferdselsdepartementet mener utviklingen av nye organisasjons- og samarbeidsordninger mellom de ulike forvaltningsnivå kan være viktig for å styrke kollektivtransporten i de store byområdene. Departementet har tatt initiativ til en utredning om kollektivtransportens forvaltningsorganisasjon og valg av politiske virkemidler for å fremme kollektivtransporten. Utredningen utføres ved Universitetet i Bergen. Arbeidet ventes avsluttet høsten 1998 og vil deretter bli vurdert av departementet.
- Høyere prioritering av kollektivtransporten krever utvidet kunnskap om bruken av de ulike virkemidler. Samferdselsdepartementet vil derfor prioritere FoU som vurderer virkningene av og gir bidrag til utvikling av styringsinstrumenter som fremmer kollektivtransport.
- Telekommunikasjonsforskning kan styrke kunnskapsgrunnlaget for å sikre en videre utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletjenester, samt øke innsikten i samfunnsmessige virkninger av ny teknologi. I bevilgningsforslaget for 1999 er det lagt betydelig vekt på å styrke telekommunikasjonsforskningen.

Rammevilkår

- For planperioden 1998-2001 forutsettes Luftfartsverket å ha en produktivitetsvekst på 1,0 pst. pr. år. Satsene for både luftfartsavgiftene og luftfartsgebyrene foreslås økt med i gjennomsnitt 3,6 pst. Det arbeides med sikte på å skille Luftfartsinspeksjonen ut fra Luftfartsverket og organisere den som eget forvaltningsorgan fra 1. juli 1999. Videre tas det sikte på at Havarikommisjonen for sivil luftfart - som administrativt i dag er en del av departementet - fra 1. juli 1999 skal etableres som et eget forvaltningsorgan.
- Det nye styringssystemet for Statens vegvesen er lagt til grunn både i NVVP 1998-2007 og i St.prp. nr. 1 (1997-98) for Samferdselsdepartementet. Den nye styringsmodellen innebærer at Statens vegvesen gis større frihet i valg og bruk av virkemidler ved iverksetting av politiske vedtak. Dette forutsetter at departementets krav til virksomheten klargjøres bedre og at Statens vegvesen blir tillagt større ansvar for å nå vedtatte mål og resultater. Departementet vil i sin styring av virksomheten legge større vekt på overordnede strategier og virkninger av disse.
- For å opprettholde et persontransporttilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, ønsker staten å kjøpe persontransporttjenester av NSB BA for 980,0 mill. kr i 1999. Det legges opp til å gjennomføre et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket fra 1. juli 1999.
- Staten betaler Posten Norge BA for å opprettholde et servicenivå det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å drive, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Et nytt og klart bedre beregningsopplegg for fastsetting av statlig kjøp av posttjenester ble lagt til grunn for 1998-budsjettet. Beregningsmodellen er nå blitt videre forbedret. Med utgangspunkt i modellen foreslås bevilget 580,0 mill. kr for 1999. Sammen med overskuddet fra enerettsområdet tar bevilgningen sikte på å kompensere merkostnaden ved å drive de bedriftsøkonomisk ulønnsomme tjenestene.
- Statens teleforvaltning endret 1. juni 1997 navn til Post- og teletilsynet, i forbindelse med etablering av registrerings- og tilsynsfunksjoner mv. i samsvar med ny lov om formidling av landsdekkende postsendinger (postloven). Tilsynet vil videreføre sitt arbeid med revidering og utvikling av nytt regelverk i forbindelse med at virksomheten er tillagt flere tilsynsoppgaver. Tilsynet med telemarkedene er utvidet som følge av økt konkurranse.
- Regjeringen tar sikte på å legge fram en stortingsmelding om enkelte regulatoriske spørsmål i telesektoren før årsskiftet 1998-99, bl.a. om bruk av abonnentnett og om finansiering av USO (pålagte landsdekkende tjenester).

*1.2 Oversikt over budsjettforslaget - tabeller***Tabell 1 Oversikt over budsjettforslaget, fordelt på programområder og programkategorier***Totale utgifter*

		(i 1 000 kr)			
					Pst.
Område	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
05	Sivilt beredskap	16 045	51 061	16 440	-67,8
21	Innenlands transport	21 878 083	19 286 200	18 193 020	-5,7
22	Post og telekommunikasjoner	1 363 947	875 700	934 100	6,7
	Sum	23 258 075	20 212 961	19 143 560	-5,3

Totale inntekter

		(i 1 000 kr)			
					Pst.
Område	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
21	Innenlands transport	1 743 516	1 200 100	1 270 500	5,9
22	Post og telekommunikasjoner	1 431 122	1 106 000	691 100	-37,5
	Sum	3 174 638	2 306 100	1 961 600	-14,9

Utgifter. Programområde 21 Innenlands transport

		(i 1 000 kr)			
					Pst.
Kat.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
21.10	Administrasjon m.m.	195 381	201 400	216 200	7,3
21.20	Luftfartsformål	4 451 311	3 642 600	3 249 820	-10,8
21.30	Vegformål	9 615 844	9 540 000	9 546 500	0,1
21.40	Særskilte transporttiltak	217 594	199 700	580 600	190,7
21.50	Jernbaneformål	7 397 953	5 702 500	4 599 900	-19,3
	Sum programområde 21	21 878 083	19 286 200	18 193 020	-5,7

Utgifter. Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

		(i 1 000 kr)			
					Pst.
Kat.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
22.10	Post	1 219 900	720 000	780 000	8,3
22.20	Telekommunikasjoner	144 047	155 700	154 100	-1,0
	Sum programområde 22	1 363 947	875 700	934 100	6,7

Inntekter. Programområde 21 Innenlands transport

(i 1 000 kr)					
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Kat.	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
21.10	Administrasjon m.m.	663	0	1 780	
21.20	Luftfartsformål	1 019 707	897 800	873 720	-2,7
21.30	Vegformål	176 021	148 600	214 300	44,2
21.50	Jernbaneformål	547 125	153 700	180 700	17,6
Sum programområde 21		1 743 516	1 200 100	1 270 500	5,9

Inntekter. Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

(i 1 000 kr)					
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Kat.	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
22.10	Post	344 201	393 800	172 000	-56,3
22.20	Telekommunikasjoner	1 086 921	712 200	519 100	-27,1
Sum programområde 22		1 431 122	1 106 000	691 100	-37,5

Tabell 2 Utgiftsbudsjettets fordeling etter art/postgrupper*Programområde 21 Innenlands transport*

(i 1 000 kr)					
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post-gruppe	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
01	Driftsutgifter	79 081	90 000	91 600	1,8
21-23	Spesielle driftsutgifter	7 507 477	7 289 500	7 696 800	5,6
24	Driftsresultat	-120 000	-184 000	-184 000	0,0
30-49	Nybygg, anlegg m.v.	6 515 142	6 287 200	5 965 800	-5,1
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	42 100	48 300	53 200	10,1
60-69	Overføringer til kommuner	335 541	310 300	670 800	116,2
70-89	Overføringer til private	2 065 292	1 852 900	1 597 700	-13,8
90-99	Utlån, avdrag m.v.	5 453 450	3 592 000	2 301 120	-35,9
Sum programområde 21		21 878 083	19 286 200	18 193 020	-5,7

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

(i 1 000 kr)					
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post-gruppe	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
01	Driftsutgifter	120 494	125 300	126 800	1,2
30-49	Nybygg, anlegg m.v.	13 553	16 900	17 300	2,4
70-89	Overføringer til private	929 900	733 500	790 000	7,7
90-99	Utlån, avdrag m.v.	300 000			
Sum programområde 22		1 363 947	875 700	934 100	6,7

Tabell 3 Oversikt over budsjettendringer i forhold til vedtatt budsjett for 1998

Utgiftskapitler							(i 1 000 kr)
Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Vedtatt budsjett 1998	Endring	Rev. budsj.	
1300	72 (nv)	64	229		8 000	8 000	
1301	21	-	252	12 500	-2 000	10 500	
1301	51	-	252	18 900	-5 000	13 900	
1301	52	-	252	29 400	-6 000	23 400	
1301	70	-	252	34 200	-7 000	27 200	
1312	90	64	229	2 000 000	420 000	2 420 000	
1320	23	42	137	5 100 000	6 300	5 106 300	
1320	30	40	135	4 201 100	39 000		
1320	30	-	252		-97 000	4 143 100	
1350	23	40	135	2 096 000	9 000	2 105 000	
1350	30	64	229	1 257 800	72 000	1 329 800	
1350	32 (nv)	39	156		1 680 000	1 680 000	
1352	70	39	156	30 000	140 000	170 000	
1352	90	39	156	1 042 000	889 000	1 931 000	
1352	91	39	156	50 000	304 000	354 000	
1390	90 (nv)	33	124		2 000 000	2 000 000	
2450	30	64	229	798 300	-50 000	748 300	
Sum endringer på utgiftskapitler					5 400 300		
Inntektskapitler							(i 1 000 kr)
Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Vedtatt budsjett 1998	Endring	Rev. budsj.	
4320	02	42	137	148 100	6 300	154 400	
4352 (nvtt)	90	39	156		1 300 000	1 300 000	
4352 (nvtt)	91	39	156		380 000	380 000	
5450	35	64	229	847 800	-50 000	797 800	
5618	80	64	229	72 000	-72 000	0	
Sum endringer på inntektskapitler					1 564 300		

1.3 Hovedutfordringer under de enkelte programkategorier

PROGRAMOMRÅDE 21 INNENLANDS TRANSPORT

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Mål

Samferdselsdepartementet skal arbeide for en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsformer. De ulike deler av samferdselssektoren skal ses i sammenheng.

Utvikling og resultat

Følgende forhold bidrar til å realisere ovennevnte mål:

- Arbeidet med samlet plan for transportsektorene
- Åpning av hovedflyplass på Gardermoen
- Omorganisering av departementet; etablering av planenhet og tilrettelegging for mer samordnet innsats innen kollektivtransportpolitikken.
- Utredning av tunnel under Gamlebyen

Budsjettforslag 1999

For kommende budsjettperiode er bl.a. følgende tiltak planlagt:

- Fortsette arbeidet med samlet plan for transportsektorene
- Legge opp til mer målrettet arbeid med utvikling av kollektivtransportpolitikken
- Fremleggelse av konsekvensutredningen av tunnelalternativer i søndre korridor gjennom Gamlebyen i Oslo
- Etablering av Luftfartstilsynet som eget forvaltningsorgan ved utskilling fra Luftfartsverket
- Etablering av Havarikommisjonen for sivil luftfart som eget forvaltningsorgan ved utskilling fra departementet
- Videreutvikling av regelverket innenfor områdene post og telekommunikasjon

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Godtgjørelse for innenlandske flyruter

Mål

Regjeringen arbeider for en solidarisk luftfartspolitikk, bygget på overordnede mål for økonomisk vekst, distriktsutbygging og sosial velstand. Norge har store innenlandske transportavstander. På flystrekninger som flyselskapene ikke kan drive regningssvarende og til akseptable kostnader for de reisende, kan offentlig kjøp av flyrutetjenester sikre næringsliv og øvrige reisende et tjenlig flytilbud i samsvar med distriktpolitiske målsettinger. For de såkalte "kortbanerutene" til 26 regionale flyplasser er anbudskontrakt inngått med Widerøe's Flyveselskap ASA for perioden 1. april 1997 - 31. mars 2000. For ruten Lakselv-Tromsø v.v. har SAS anbudskontrakt for perioden 1. november 1997 - 31. mars 2000. Ruten Værøy - Bodø v.v. flys etter anbud av Helikopter Service AS for perioden 1. august 1996 - 31. juli 1999. Kunngjøring av anbud fra 1. august 1999 planlegges rundt årsskiftet 1998/99. Rutene Fagernes - Bergen, Fagernes - Oslo v.v. flys etter anbud av Teddy Air AS for perioden 1. august 1996 - 31. juli 1999. Etter en samlet vurdering som blant annet legger vekt på utviklingen i trafikken og tilbudet av alternative transportmidler, legger Samferdselsdepartementet opp til at det ikke utlyses nytt anbud på flyruter fra Fagernes til Oslo og Bergen.

Utvikling og resultat

Widerøe's rutetilbud og andre flyrutetilbud innenfor statens engasjement i regional luftfart er i 1998 opprettholdt på tilsvarende nivå som tidligere. Kortbaneflytilbudet på Helgeland og Vestlandet, der det har vært sterkt kapasitetspress den senere tid, vil imidlertid bli utvidet vesentlig fra begynnelsen av vintersesongen 1998/99.

Budsjettforslag 1999

Som godtgjørelse for innenlandske flyruter foreslås i samsvar med de inngåtte anbuds-kontrakter for 1999 bevilget 263,6 mill. kr.

Tilskudd til regionale flyplasser

Mål

Målene for tilskudd til regionale flyplasser (lufthavner) er sammenfallende med målene for offentlig kjøp av flyrutetjenester, jf. ovenfor, og er nærmere omtalt i St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97).

Utvikling og resultat

Prosessen med statlig overtakelse av eierskapet til 26 regionale lufthavner ble ferdigstilt pr. 1. februar 1998. Det er i 1998 videreført tilskudd til AFIS-tjeneste ved ikke-statlige flyplasser som har rutetrafikk, men som ikke skal overtas av staten. Videre er det gitt tilskudd til lufthavnene Skien og Dagali i samsvar med St.meld. nr. 15/Innst. S. nr. 128 (1994-95), samt til drift av kommunal flyplass i Båtsfjord.

Budsjettforslag 1999

Det foreslås bevilget 140,9 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser i 1999. Bevilgningen forutsettes nyttet til tilskudd til noen ikke-statlige flyplasser, til rente- og avdragsrefusjoner i tilknytning til driftstilskuddsordningen for kortbaneplasser og utgifter knyttet til statens overtakelse av eierskapet til regionale lufthavner. Av bevilgningen skal det videre overføres 88 mill. kr til Luftfartsverket som kompensasjon for drift og investeringer ved de regionale lufthavnene som staten har overtatt.

Luftfartsverket

Mål

Målene for utbygging og drift av infrastrukturen i luftfarten er fastlagt gjennom Stortingets behandling av Norsk luftfartsplan 1998-2007, jf. St.meld. nr. 38 (1996-97)/Innst. S. nr. 228 (1996-97). Økt konkurranse mellom flyselskapene og markedstilpassing vil over tid endre trafikkmønsteret og trafikkomfanget, og dette vil igjen påvirke omfanget og fordelingen av investeringene og innsatsen i lufthavndriften.

I samsvar med Norsk luftfartsplan 1998-2007 vil det i Luftfartsverkets investeringspolitikk bli lagt særlig vekt på sikkerhet og vedlikehold av infrastruktur med sikte på rasjonell drift. Et bærende prinsipp ved fastsetting av nivå og system for luftfartsavgiftene bør være at prisene skal avspeile de faktiske kostnadene.

Luftfartsverket står i dag som eier og forvalter av 45 statlige lufthavner etter at 26 regionale lufthavner nå er overtatt fra kommunene. Ved den statlige overtakelsen av regionale lufthavner ble både eierskap, økonomisk ansvar og driftsansvar for lufthavnene samlet hos staten som også har ansvaret for statlige flyrutekjøp. Dette sikrer en samordnet utvikling av den delen av luftfarten som ikke kan drives bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som staten anser det nødvendig å opprettholde. Opprettholdelse av et godt utbygd nett av lufthavner er en forutsetning for utviklingen av kommunikasjonene i alle deler av landet. Utbygging og drift av lufthavner er preget av høye kapitalkostnader knyttet til investeringer i anlegg samt en relativt høy grad av faste kostnader knyttet til driften. Oppgraderingen av de regionale lufthavnene vil i årene fremover prege Luftfartsverkets investeringer.

Utvikling og resultat

Høykonjunkturen bidro også i 1997 til en sterk vekst i flytrafikken. Trafikkøkningen målt i antall passasjerer ble 6,4 pst., fordelt med 3,8 pst. innenlands og 13,6 pst. utenlands. Luftfartsverkets årsoverskudd etter kontantprinsippet ble for 1997 988,8 mill. kr, som er 5,1 pst. høyere enn i 1996. Produktivitetsutviklingen etter kontantprinsippet var -2,1 pst., mens den etter regnskapsprinsippet som vil bli lagt til grunn fra 1999, var 0,1 pst. Av bevilgningen til investeringer på 1 171,6 mill. kr (inkl. overføringer fra 1996) for 1997 ble 1 009,4 mill. kr brukt, mens resten ble overført til 1998.

Økt konkurranse bidrar til vekst i både flybevegelser og passasjerer også i 1998. I første halvår 1998 var veksten i antall passasjerer 3,4 pst. i forhold til samme periode i fjor. Imidlertid var det meste av trafikken i juni lammet i fire dager pga. streik. Uten streiken ville trafikkveksten trolig vært i størrelsesorden 7,0 pst.

Budsjettforslag 1999

Inntekter og kostnader relatert til den nye hovedflyplassen er ikke medregnet i forslaget for 1999 da denne er organisert som et eget rettssubjekt utenfor statsforvaltningen.

Forslaget er basert på en volumvekst i trafikkinntektene på 5,6 pst. for stamruteflyplassene og 6,2 pst. for de regionale flyplassene. P.g.a. endringer i rutetilbudet i forbindelse med åpningen av Gardermoen er vekstanslagene usikrere enn vanlig. Videre legges det til grunn en gjennomsnittlig økning i satsene for luftfartsavgiftene og gebyrene med 3,6 pst., hvorav 0,8 pst. av satsøkningen skyldes utilsiktet mindrettak i 1998 grunnet Eurocontrols omlegging av underveisavgiften.

Det bedriftsøkonomiske resultatet for Luftfartsverket ventes å falle fra 988,8 mill. kr i 1997 til i størrelsesorden 150 mill. kr i 1999 som følge av bortfall av inntekter fra Fornebu. Nedleggingen av Fornebu og dagens Gardermoen medfører således en betydelig svekkelse av den økonomiske situasjonen for Luftfartsverket. Svekkelsen vil vare ved inntil Oslo Lufthavn AS vil være i stand til å gi avkastning på innskutt kapital.

Bortfall av inntekter fra Fornebu, sammen med overskuddskravet og betydelige investeringer i regionale lufthavner, stiller Luftfartsverket overfor store utfordringer. Den sterke reduksjonen av Luftfartsverkets selvfinansieringsevne innebærer at det i 1999 vil bli nødvendig å trekke betydelige midler fra reguleringsfondet for å kunne opprettholde nødvendig driftsstandard og investeringsnivå.

For planperioden 1998-2001 er det satt som mål at Luftfartsverket etter kontantprinsippet skal ha en gjennomsnittlig årlig produktivitetutvikling på 1,0 pst. pr. år medregnet regionale lufthavner, men med justering for ny teknisk/operativ standard. Fra 1999 vil regnskapsprinsippet bli lagt til grunn for måling av produktivitetutviklingen.

Det er totalt satt av 618,2 mill. kr til investeringer i stamrutenettet og på de regionale lufthavnene. Av dette utgjør 438,2 mill. kr investeringer i stamrutenettet og 180 mill. kr investeringer på de regionale lufthavnene. For å bidra til en reduksjon av presset i økonomien vil investeringsaktiviteten i 1999 være noe lavere enn det som ellers kunne vært ønskelig.

Investeringsbudsjettet preges av videreføring av arbeidet med ny taksebane på Trondheim lufthavn, Værnes, nytt driftsbygg på Tromsø lufthavn, Langnes, nytt ekspedisjonsbygg og ny terminalradar på Stavanger lufthavn, Sola og utvidelse av bagasjehallen på Bergen lufthavn, Flesland. Investeringene på de regionale lufthavner preges av ulik oppgradering av standarden for å sikre bedre regularitet og sikkerhet. Arbeidene med bygging av ny flyplass i Båtsfjord ferdigstilles i 1999.

Samferdselsdepartementet vil i nært samarbeid med Forsvarsdepartementet avklare forutsetningene for etablering av felles terminalfasiliteter på Bardufoss lufthavn.

Programkategori 21.30 Vegformål

Mål og virkemiddel

Med utgangspunkt i St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007/ Innst. S. nr. 273 (1996-97) legger Regjeringen vekt på å legge til rette for bedre framkommelighet for personer og gods, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging, vedlikehold og vegtrafikk blir minst mulig. Det legges videre vekt på tiltak som reduserer støy- og luftforurensingsproblemene fra vegtrafikken, samt å redusere skadevirkningene av vegutbygging på natur- og kulturmiljø.

Utvikling og resultater

De siste årene har utviklingen for vegsektoren gått fra en periode med relativt lav trafikkvekst og sterk satsing på vegtiltak, til en periode med sterkere trafikkvekst og svakere satsing på vegtiltak. Den høye trafikkveksten skaper problemer for framkommeligheten på vegnettet, kjøretiden øker og kjøproblemene blir større. For anlegg som ble åpnet i 1997, er det beregnet en innsparing i transportkostnader (kapitalisert) på 1,8 mrd. kr. Innsparte transportkostnader for 1998 synes å kunne bli 1,7 mrd. kr.

Det er fremdeles mange standardbrudd på dagens riksvegnett. Ved utgangen av 1997 er det anslått at 50 pst. av stamvegnettet hadde en tilfredsstillende standard. Fylkesvegene har en klart dårligere standard enn riksvegene, og standardgapet er klart økende. Det har i de senere årene ikke vært mulig å opprettholde vegkapitalen med de vedlikeholdsbevilgninger som har vært stilt til rådighet.

Den offisielle ulykkesstatistikken viser at i 1997 ble 12 126 personer skadd eller drept i vegtrafikken. Trass i trafikkveksten er tallet noe lavere enn for 1996. 303 personer ble drept i 1997.

Den høye trafikkveksten kombinert med lavere bevilgninger gjør det også vanskeligere å oppnå miljøforbedringer. Dette har ført til at vegtrafikkens bidrag til miljøproblemene er blitt redusert mindre enn tidligere lagt til grunn.

Standarden på ferjetilbudet er videreført i de siste årene. Riksvegferjedriften har god regularitet tross materiellets høye alder. Vedlikeholdskostnadene er imidlertid økende. Trafikkutviklingen har vært ujevn. I en del samband med rask trafikkvekst har det vært økt oversitting.

Budsjettforslaget 1999

Budsjettforslaget for 1999 er totalt på 9 546,5 mill. kr. Dette er nominelt 6,5 mill. kr høyere enn vedtatt budsjett 1998. Det er foreslått 5 420,0 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet og 3 923 mill. kr til investeringer. Videre foreslås tilskudd til fylkesvegformål å utgjøre 237,9 mill. kr og tilskudd til rassikring 75,6 mill. kr.

Prioriteringer i 1999 innebærer økt satsing på drift og vedlikehold. Bakgrunnen for dette er den sterke trafikkveksten og ønsket om i størst mulig grad å opprettholde standarden på vegnettet. Også i 1999 er det store bindinger innenfor strekningsvise investeringsprosjekter. Med de midlene som er til rådighet medfører dette urasjonell anleggsdrift i 1999 for en rekke større riksvegprosjekter.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Tilskudd til Hurtigruten

Mål

Formålet med tilskuddet er at Hurtigruten i avtaleperioden skal være et regelmessig, hel-årlig transporttilbud på kyststrekningen Bergen-Kirkenes samtidig som driften omstilles slik at transporttilbudet kan opprettholdes på kommersiell basis etter utgangen av avtaleperioden. Hurtigruten skal som transporttilbud og reiselivsprodukt bidra til distriktsutvikling.

Utvikling og resultat

I 1991 ble det inngått en avtale med hurtigruteselskapene som skal gjøre Hurtigruten subsidiefri fra 2002, jf. St.prp. nr. 21 (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 fram t.o.m. 2001 innenfor en ramme på 1 875 mill. 1990-kr. Avtalen omfatter nedbetaling av lån på skipene M/S Narvik, M/S Vesterålen og M/S Midnatsol. Lånene ble nedbetalt i 1997.

Departementet er kjent med at selskapene en tid har arbeidet med et opplegg for et framtidig driftskonsept. Som nevnt i St.prp. nr. 1 (1996-97) må endringer i driftskonseptet før utløpet av avtalen i 2001 skje i samsvar med St.prp. nr. 21 (1991-92) og Innst. S. nr. 37 (1991-92).

Flåten ble tilført to nye skip i 1996 og ett i 1997. Økningen i passasjerer fra 1996 til 1997 var større enn veksten i kapasitet. Det økonomiske resultat for Hurtigruten i 1997 var bedre enn i 1996, men selskapene står fortsatt overfor store utfordringer for å nå målsettingen om subsidiefri drift.

Budsjettforslag 1999

I samsvar med Hurtigruteavtalen av 1991 foreslås det bevilget 200,6 mill. kr for 1999.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Mål

For å kunne gjennomføre rasjonelle driftsmodeller og tilby et mer markedstilpasset jernbanetilbud stilles det stadig sterkere krav til jernbanens infrastruktur. I tråd med St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007 vil Regjeringen prioritere å utvikle jernbanen der den har miljø- og trafikkmessige fortrinn.

I samsvar med jernbaneplanen vil følgende bli prioritert:

- nærtrafikknett i og omkring Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger,
- intercitytrafikknett mellom Oslo, Halden, Skien og Lillehammer
- fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen
- spor- og terminalkapasitet for godstransporten
- opprettholdelse av transportstandard på det øvrige jernbanenettet

Utvikling og resultat

Persontrafikken med jernbane, målt i antall personkm, økte med 5,5 pst. fra 1996 til 1997. Jernbanens andel av den samlede persontrafikken var uendret på ca. 4,2 pst. fra 1996 til 1997. I samme periode økte godstrafikken med jernbane, målt i tonnkm, med 6,2 pst. Jernbanens andel av innenlands godstransport ble likevel redusert fra 9,5 til 9,2 pst.

Budsjettforslag 1999

Til drift og vedlikehold av jernbanenettet foreslås avsatt totalt 2 264 mill. kr. Korrigert for økte kostnader på om lag 12 mill. kr til drift av strekningen Gardermoen-Eidsvoll, som er blitt overført fra NSB Gardermobanen AS til Jernbaneverkets ansvarsområde, utgjør dette en nominell økning på 156 mill. kr eller 7,4 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998.

Som det framgår av St.meld. nr. 39 (1996-97) NJP 1998-2007 viser analyser av kjørevegens tilstand og alder at det er behov for en vesentlig satsing på vedlikehold for å kunne opprettholde en tilfredsstillende transportstandard på eksisterende jernbanenett. I tråd med NJP 1998-2007 ble vedlikeholdet opprioritert fra 1997 til 1998. Samferdselsdepartementet legger opp til en ytterligere opptrapping av vedlikeholdet i 1999. En prioritering av vedlikeholdet er bl.a. en viktig forutsetning for at de krengetogrelaterte investeringstiltakene på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanelen skal få maksimal effekt.

Til investeringer i jernbanenettet foreslås avsatt totalt 1 349 mill. kr. Dette er en nominell økning på 91,2 mill. kr eller 7,3 pst. i forhold til vedtatt budsjett for 1998. Videreføring av igangværende prosjekter blir prioritert. Innenfor rammen av foreslått investeringsbevilgning i 1999 er det er avsatt 310 mill. kr til krengetogtiltak.

Medregnet forslag til bevilgning for 1999 utgjør oppfølgingen for drift, vedlikehold og investeringer 48,7 pst. i forhold til den totale jernbaneplanrammen for den første fireårsperioden i Norsk jernbaneplan 1998-2007.

I samsvar med framforhandlet avtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA er det ført opp 980 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester i 1999.

Det foreslås bevilget 6,9 mill. kr på kap. 1354 til å dekke driftskostnadene til Statens jernbanetilsyn.

PROGRAMOMRÅDE 22 POST OG TELEKOMMUNIKASJONER**Programkategori 22.10 Post**

Budsjettforslaget for 1999 er basert på behandlingen av St.meld. nr. 41 (1995-96) Om postvirksomheten i Norge, jf. Innst. S. nr. 285 (1995-96). Videre er forslaget basert på at Posten Norge BA er et særlovselskap, jf. St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 (1996-97).

Mål

Posten Norge BA skal opprettholde en postservice som tilbyr basistjenester i et landsdekkende nett. Servicenivået blir fastsatt gjennom konkrete krav i konsesjonen til selskapet. Posten skal drive forretningsmessig. Merkestnader ved å opprettholde et samfunnsplågt servicenivå blir kompensert gjennom eneretten og ved at staten kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester.

Utvikling i serviceoppnåelse

I Postens konsesjon er det stilt krav til service og kvalitet vedrørende formidling av landsdekkende postsendinger. Eksterne målinger viser bl.a. at Posten fortsatt har problemer med å holde de fastsatte mål for framsending av A-post. Det vil bli gitt en nærmere redegjørelse for disse spørsmål i en stortingsmelding om Postens virksomhet høsten 1998.

Budsjettforslag 1999

De viktigste tiltakene for 1999 er:

- Det foreslås bevilget 580,0 mill. kr til betaling for ulønnsomme posttjenester som er pålagt av staten.
- Det foreslås en sluttbevilgning på 200,0 mill. kr som tilskudd til restruktureringskostnader i Posten Norge.
- Samferdselsdepartementet har fastsatt en gjennomsnittlig portoøkning på 4,4 pst. for A-post innenlands for 1999.
- Det er ført opp 60,0 mill. kr som utbytte fra Postbanken. Utbytte fra Posten Norge er ført opp med 86,0 mill. kr

Programkategori 22.20 Telekommunikasjoner*Post- og teletilsynet**Mål*

Post- og teletilsynet har ansvar for å føre tilsyn med aktører på post- og teleområdet, herunder kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår overholdes. Post- og teletilsynet skal sørge for at det foretas en hensiktsmessig disponering og effektiv bruk av radiofrekvenser og nummerserier.

Utvikling og resultat

Post- og teletilsynet har i 1998 lagt grunnlaget for utøvelse av sin meklerrolle i samtrafikkspørsmål på teleområdet. Tilsynet har holdt Samferdselsdepartementet løpende orientert om utviklingen i telemarkedet siden innføring av alminnelig konkurranse ved årskiftet. Registeringsordningen for postoperatører trådte i kraft 1.7.1998.

Budsjettforslag 1999

Post- og teletilsynets virksomhet foreslås videreført på tilnærmet samme nivå som i 1998.

Viktige arbeidsområder i 1999 er:

- Overvåke utviklingen på post- og telemarkedet
- Etablering av en database med markedsinformasjon på teleområdet
- Videreutvikling av verktøy for frekvensplanlegging
- Forankring av den framtidige laboratorievirksomheten i arbeidet med markeds kontroll
- Videreutvikle tilsynet med frekvensbruk, uønsket utstråling og elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)
- Videreutvikle registrerings- og tilsynsordningen på postområdet
- Rådgivning overfor departementet angående utvikling av politikk og regelverk på post- og teleområdet

Telenor AS

Det budsjetteres med 375 mill. kr i utbytte i 1999. Endelig utbytte vil bli fastsatt av Telenor AS' generalforsamling på grunnlag av resultatet for 1998. Av finanspolitiske årsaker er utbytteandelen av forventet overskudd i 1998 høyere enn fastsatt utbyttepolitikk.

Eksterne verdivurderinger, som er utført på oppdrag av Samferdselsdepartementet, viser at det har vært en betydelig verdistigning i Telenor det siste året. Den høye avkastningen skyldes for en stor del en kraftig generell økning i markedsverdien av teleselskaper internasjonalt, men også betydelig resultatframgang innen visse forretningsområder.

1.4 Særskilte forhold

Regjeringens budsjettforslag for samferdselssektoren bærer som vanlig preg av store bevilgninger til utbygging av infrastruktur. Også i 1999 vil likevel investeringsandelen gå noe ned. For 1999 utgjør forslaget til bevilgning til slike formål (ekskl. innskudd av ansvarlig lånekapital i Oslo Lufthavn AS) 32,0 pst. av det totale budsjettframlegget for sektoren, mot 32,1 pst. for 1998.

De ulike investeringspostene blir omtalt under sine respektive programkategorier, men Samferdselsdepartementet ønsker allerede i innledningskapitlet å gi en samlet oversikt over forslaget til bevilgninger til infrastrukturutbygging.

Et annet sentralt utviklingstrekk ved budsjettforslaget for samferdselssektoren de senere år gjelder kjøp av samferdselstjenester. På dette området har det skjedd en overgang fra rene subsidie-/tilskuddsordninger til anbuds- og betalingsmodellbaserte godtgjørelser. For 1999 foreslår Regjeringen å kjøpe slike tjenester for vel 2 mrd. kr. De enkelte ordningene blir omtalt under sine respektive programkategorier, men Samferdselsdepartementet ønsker også for disse ordningene å gi en samlet oversikt innledningsvis.

Infrastruktur

Samferdselsdepartementets samlede bevilgninger til utbygging av infrastruktur framgår av følgende:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1320	Statens vegvesen - post 30 Riksveginvesteringer	4 356 800	4 201 100	3 923 000	-6,6
1320	Statens vegvesen - post 60 Tilskudd til fylkesvegformål	227 900	237 900	237 900	0,0
1350	Jernbaneverket - post 30 Investeringer i linjen	1 148 880	1 257 800	1 349 000	7,3
2450	Luftfartsverket - post 30 Flyplass- anlegg	1 009 360	798 300	618 200	-22,6
2450	Luftfartsverket - post 95 Innskudd ansvarlig lånekapital	350 000	500 000	2 301 120	360,2
Sum investeringer i infrastruktur		7 092 940	6 995 100	8 429 220	20,5

Det foreslås bevilget godt og vel 8,4 mrd. kr til utbygging av infrastruktur i 1999. Dette er en økning på 20,5 pst. sammenlignet med vedtatt budsjett for 1998. Økningen skyldes utelukkende Luftfartsverkets innskudd av ansvarlig lånekapital i Oslo Lufthavn AS. Eksklusive dette kapitalinnskuddet blir investeringene redusert med 5,7 pst. fra 1998 til 1999. For mer informasjon om hovedflyplassutbyggingen vises det til pkt. 1.7.

Bevilgningene til riksveginvesteringer (kap. 1320 Statens vegvesen) utgjør 46,5 pst. av de totale infrastrukturbevilgningene, mens bevilgningene til Jernbaneverket utgjør 16,0 pst. Tilsvarende tall for 1998 var henholdsvis 60,0 og 18,0 pst.

For tiltak bevilget over kap. 1320 Statens vegvesen, post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, kreves 40 pst. kommunal egenandel. 114 mill. kr eller 47,9 pst. av foreslått bevilgning til denne posten går til trafiksikkerhetstiltak.

Bevilgningene til flyplassanlegg (kap. 2450, post 30) blir også i 1999 sterkt redusert. Investeringene ved de regionale lufthavnene utgjør en stadig større del av de samlede investeringene. Av forslaget for 1999 utgjør investeringer i stamrutene 438,2 mill. kr, mens investeringer på de regionale lufthavnene utgjør 180 mill. kr.

Nærmere detaljer om bevilgningene under de enkelte kapitler, fremgår ellers av de ulike programkategoriomtalene.

Kjøp av samferdselstjenester

Samferdselsdepartementet kjøper og gir tilskudd til en rekke samferdselstjenester. Hensikten med disse ordningene er å bidra til at det gis et tilfredsstillende tilbud av slike tjenester i hele landet til en akseptabel pris og standard. Tjenestekjøpene/tilskuddene gjelder følgende ordninger:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1310	Flytransport	253 082	246 800	263 600	6,8
1330	Hurtigruten	217 594	199 700	200 600	0,5
1351	Overføringer til NSB BA	983 600	930 000	980 000	5,4
1370	Kjøp av posttjenester	419 900	580 000	580 000	0,0
Sum kjøp av tjenester		1 874 176	1 956 500	2 024 200	3,5

Samferdselsdepartementet foreslår å kjøpe samferdselstjenester/ytte tilskudd for vel 2 mrd. kroner i 1999. Dette er en økning fra 1998 på 3,5 pst.

Kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA utgjør 48,4 pst. av Samferdselsdepartementets tjenestekjøp/tilskudd for 1999 og omfatter toggrupper i nær-, intercity-, regional- og lokaltrafikk. Ingen av disse toggruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse.

Samferdselsdepartementet foreslår å kjøpe bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester fra Posten Norge BA for 580,0 mill. kr i 1999. Sammen med overskuddet fra enerettsområdet tar bevilgningen sikte på å kompensere for merkostnadene ved å opprettholde et sam-

funnspålagt servicenivå som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det foreligger et eget beregningsopplegg for fastsetting av statlig kjøp av posttjenester, redegjort for under omtalen av programkategori 22.10 Post.

For 1999 foreslås bevilget 263,6 mill. kr til å opprettholde flytilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme for de enkelte flyselskapene. Slike kjøp skjer etter anbud, og Samferdselsdepartementet har inngått 4 anbudskontrakter om drift av ruter til i alt 29 regionale lufthavner.

For nærmere detaljer henvises til de aktuelle programkategoriomtalene.

1.5 Forskning og utvikling

Formålet med satsing på forskning og utredning og annen kunnskapsoppbygging er å bedre grunnlaget for å treffe riktige valg. Over Samferdselsdepartementets budsjett har forskningsbevilgningene blitt trappet opp de seneste årene. Det foreslås en ytterligere økning i 1999. Også underliggende etater og bedrifter under departementet står for en ikke ubetydelig forsknings- og utviklingsinnsats, ofte i samarbeid med næringsliv og forskningsinstitusjoner.

På kapittel 1301 Forskning og utvikling mv., foreslås det for 1999 bevilget 106,4 mill. kr. Dette er en økning på 11,4 mill. kr i forhold til 1998. På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv. foreslås det bevilget 12,8 mill. kr. For 1998 ble det bevilget 12,5 mill. kr. Midlene vil bli brukt til generell forsknings- og utredningsvirksomhet.

Samferdselsdepartementet har fra og med budsjettåret 1999 opprettet en ny post 50 Samferdselsforskning. Denne posten erstatter tidligere post 51 Transportforskning og post 52 Telekommunikasjonsforskning. Det foreslås bevilget 53,2 mill. kr for 1999 over post 50 Samferdselsforskning, hvilket innebærer en økning i forhold til 1998. For 1998 ble det opprinnelig bevilget til sammen 48,3 mill. kr over post 51 Transportforskning og post 52 Telekommunikasjonsforskning, men Stortinget reduserte i juni 1998 bevilgningen til 37,3 mill. kr. Bevilgningen over post 50 Samferdselsforskning vil i hovedsak bli brukt til videreføring av ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. Departementet har i sitt bevilgningsforslag lagt betydelig vekt på å styrke telekommunikasjonsforskningen. Beløpet til dette formål er 35,5 mill. kr, en økning på 6,1 mill. kr i forhold til 1998. På transportforskningsområdet planlegges videreført program om lokal transport- og arealplanlegging (LOKTRA), logistikk og IT-anvendelser i forskjellige deler av transportsektoren (LOGITRANS), miljøforurensning og helse og regional utvikling. På telekommunikasjonsområdet planlegges videreført og styrket program om tjenesteyting og infostruktur (TYIN), FoU i IT-industri og grafisk industri (PROGIT), grunnleggende teleforskning, og samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for informasjons- og kommunikasjonsteknologi (SKIKT). I kap. 2 er det under kap. 1301, post 50 Samferdselsforskning, gitt en egen redegjørelse om utviklingen av teleforskningen.

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport over post 70 vil bli videreført i 1999 med en foreslått bevilgning på 40,4 mill. kr. Dette er en økning på 6,2 mill. kr i forhold til 1998. Departementet vil prioritere prosjekter som kan bidra til ny kunnskap om kollektivtiltak i storbyområder ved tildeling av tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport. Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. skal fortrinnsvis gis til ordinære driftsforsøk eller til utprøving av konsepter som er av en slik karakter at det er sannsynlig at konseptet kan settes ut i livet på relativt kort sikt. I tillegg skal prosjektene generere ny kunnskap.

Samferdselsdepartementets etater står samlet sett for en ikke ubetydelig FoU-virksomhet. En del av virksomheten i etatene vil også i 1999 skje gjennom bruk av offentlige forsknings- og utviklingskontrakter (OFU-kontrakter). En OFU-kontrakt er en avtale mellom en etat og en norsk bedrift, hvor bedriften påtar seg å utvikle et nytt produkt eller en løsning til etaten. Både etaten og bedriften forutsettes å gå inn med delfinansiering av slike prosjekter. Samferdselsdepartementet har oppfordret underliggende etater til aktivt å bruke OFU-kontrakter som virkemiddel for å kunne tilby bedre og rimeligere tjenester.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at samferdselsetatene, innenfor rammen av våre internasjonale forpliktelser, opptrer som kompetente og krevende innkjøpere som kan bidra til å styrke næringslivets kompetanse.

Etatene har gjennom flere år forbedret sin anskaffelsespolitikk. Foruten FoU og bruk av OFU-kontrakter, inngår her bl.a. tidlig varsling av planlagte anskaffelser, særskilte informasjonsopplegg overfor mulige leverandører, organisering av anskaffelsesfunksjonene og

bedre formalisering av prosedyrer i samsvar med endrede anskaffelsesregelverk, særlig EØS-regelverket.

I det følgende gis en kortfattet oversikt over FoU-virksomheten i etatene, herunder viktige OFU-kontrakter.

Luftfartsverket vil for 1999 videreføre igangsatte FoU-prosjekter. Dette gjelder bl.a. miljøteknologiprojektet Soilwatch og Faneprojektet Fase 2 som begge gjennomføres i samarbeid med Oslo Lufthavn AS. Luftfartsverket vil også videreføre FoU-prosjekt vedrørende utvikling av satellittlandingsssystem. I tillegg vil det være behov for nye FoU-prosjekter.

Statens vegvesens FoU-virksomhet er rettet mot utviklings- og utredningsarbeid som gir praktisk nytte for vegsektoren på kort og lang sikt. Etaten vinner erfaring gjennom utprøving av metoder og tekniske løsninger, og studerer virkninger av utbyggingstiltak og trafikkrettede tiltak for å sikre riktig prioritering og effektivisering av innsatsen. For deler av virksomheten er arbeidet knyttet direkte til vegarbeidsdriften.

FoU-virksomhet for 1999 vil være rettet mot følgende hovedområder:

- Miljøspørsmål
- Trafikksikkerhetsspørsmål
- Tunnelteknologi
- Kollektivtransport
- IT, som også inngår som viktig del av de fleste områder nevnt over.

Jernbaneverket har inngått en 4-årig intensjonsavtale med SND om leverandør- og produktutvikling. Det foregår dessuten et samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB BA (herunder NSB Gardermobanen AS) og Jernbaneverket og Statens vegvesen om felles utviklingskontrakter. Jernbaneverket deltar også i internasjonalt forsknings- og utviklingsarbeid. Jernbaneverket vil videreføre OFU-kontrakter om togledersystemer for tele samt støydemping av sporveksler. Jernbaneverket har også etablert et samarbeid med Statens vegvesen om et forskningsprogram i regi av Norges forskningsråd angående tette og miljøvennlige tunneler. De øvrige satsingsområdene for forskning innen jernbanesektoren for 1999 er knyttet opp mot:

- Teknisk utvikling
- Plan og analyse
- Informasjonsteknologi
- Miljø.

1.6 Samferdsel og miljø

1.6.1 Innledning

Samferdselssektoren er fortsatt en vesentlig kilde til flere miljøproblemer. Regjeringen legger derfor stor vekt på å føre en miljøvennlig samferdselspolitikk, jf. Voksenåsen-erklæringen.

Regjeringen vil tydeliggjøre de ulike sektorens miljøansvar innenfor rammene av en sektorovergripende politikk. Som ledd i dette arbeidet vil det bli utarbeidet sektorvise miljøhandlingsplaner. I forbindelse med statsbudsjettet for 1999 presenterer Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet som de første departementer sine miljøhandlingsplaner. Disse er å oppfatte som førstegenerasjons miljøhandlingsplaner, jf. omtale nedenfor av miljøvernmyndighetenes utviklingsarbeid på feltet. Miljøhandlingsplanen for samferdselssektoren, som følger budsjettproposisjonen som *utrykt* vedlegg, presenterer hovedtrekkene i miljøpolitikken på samferdselsområdet. Handlingsplanen tar utgangspunkt i de rammebetingelser som er lagt gjennom budsjetttrammer, langtidsplaner og andre relevante styrende dokumenter på samferdsels- og miljøområdet. Det vil etterhvert bli utarbeidet tilsvarende miljøhandlingsplaner for andre sektorer.

Miljøvernmyndighetene er i ferd med å utvikle et nytt *nasjonalt resultatoppfølgingssystem* innenfor miljøvernområdet. Ettersom det nye resultatoppfølgingssystemet er under utvikling, har det ved utarbeidelse av samferdselssektorens miljøhandlingsplan i begrenset grad vært mulig å få fram kvantitative beskrivelser av status og utviklingstrekk for hvert av resultatområdene. Samferdselsmyndighetene vil prioritere å videreutvikle sine miljøoppfølgingssystemer. Et samarbeidsprosjekt med miljøvernmyndighetene er startet.

I det følgende gis en sammenfatning av miljøproblemene knyttet til transport og den politikk Regjeringen vil føre for å begrense disse problemene. Omtalen tar utgangspunkt i miljøhandlingsplanen og er tilpasset budsjettplegget for 1999.

1.6.2 Samferdselssektorens miljøpåvirkning - status og utviklingstrekk

Luftforurensninger

Utslippene til luft har for flere forurensningskomponenter vist en positiv utvikling de siste årene.

Transportsektorens utslipp av svoveldioksyd (SO₂) er for perioden 1989-1996 redusert med nesten 70 pst. I 1996 sto transportsektoren kun for 10 pst. av de totale norske SO₂-utslippene, og det totale utslippsnivået tilfredstilte i 1996 den norske forpliktelsen som gjelder fra 2000.

De totale norske utslippene av nitrogenoksid (NO_x) ligger klart innenfor forpliktelsene i dagens NO_x-protokoll. Innenfor transportsektoren er NO_x-utslippene redusert med ca. 10 pst. i perioden 1989-1996, og det er vegtrafikken som i størst grad har bidratt til denne reduksjonen.

Transportsektoren bidrar til klimaproblemet først og fremst gjennom utslippene av karbondioksid (CO₂). CO₂-utslippene fra transportsektoren har vist en viss økning de siste årene, noe som har sterk sammenheng med økningen i transportomfanget. I 1996 var transportsektorens andel av de totale norske CO₂-utslippene ca. 31 pst.

Vegtrafikken har også bidratt til at utslippene av flyktige organiske forbindelser unntatt metan (NMVOC) fra transportsektoren er redusert med over 20 pst. for perioden 1989-1996. Transportsektorens andel av de totale norske utslippene av NMVOC var i 1996 på ca. 17 pst.

I tillegg til regionale virkninger, herunder negative virkninger i naturmiljøet, kan lokale utslipp av SO₂ og NO_x bidra til helsemessige effekter. Transportsektorens SO₂-utslipp bidrar ikke lenger til lokale helseproblemer. Den viktigste kilden til lokale NO₂-konsentrasjoner i byene er avgasser fra vegtrafikken. Vegtrafikkens NO_x-utslipp er imidlertid redusert med nesten 20 pst. i perioden 1989-1996. Bedre motorteknologi bl.a. som følge av skjerpede avgasskrav/krav til rensing kan bidra til ytterligere reduksjoner i transportsektorens NO_x-utslipp i framtiden.

I tillegg til produksjon av vegstøv bidrar vegtrafikken til betydelige utslipp av avgasspartikler. Avgasspartikler og svevestøv kan gi negative helsemessige effekter. Vegtrafikkens andel av transportsektorens utslipp av avgasspartikler var 82 pst. i 1996. Det forventes en reduksjon i utslippene av avgasspartikler framover som følge av bedret motorteknologi og renere drivstoff. Redusert bruk av piggdekk vil også bidra til vesentlig lavere produksjon av vegstøv.

Innføring av katalysatorer i bilparken har bidratt til at utslippene av karbonmonoksid (CO) er vesentlig redusert. Lokal luftforurensning i form av CO anses i dag ikke som noe problem.

Utslipp av svevestøv og NO_x fra vegtrafikken skjer i stor grad i de områder der befolkningstettheten er størst, og representerer de største utfordringene i form av helse- og trivselproblemer for mange mennesker. Beregninger i forbindelse med oppfølgingen av forskriften etter forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy (grenseverdiforskriften) viser at antall personer langs riksvegnettet som eksponeres for overskridelser av tiltaksgrensene pr 1.1.1999 vil være ca. 3 500 mht. svevestøv og ca. 1 300 mht. NO₂. Videre viser beregningene at antall personer langs riksvegnettet som eksponeres for overskridelser av kartleggingsgrensene vil være ca. 12 600 mht. NO₂ og 29 000 mht. svevestøv.

Støy

Støy fra transport er et omfattende miljøproblem og berører langt flere personer enn lokal luftforurensning. Både vegtrafikk, luftfart og jernbane samt aktiviteter på transportterminaler, herunder havner, medfører støy som kan påvirke folks helse og trivsel. Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Det er beregnet at om lag 260 000 personer er *sterkt plaget* av vegtrafikkstøy i sitt boligmiljø. (Tallene for sterkt plaget baserer seg på hva befolkningen selv oppgir). Dette antallet antas å ha vært relativt konstant over lengre tid, men likevel noe redusert som følge av støyskjerming og fasadeisolering langs riksvegnettet.

I forhold til flystøy vil antall personer som bor innenfor flystøysonene reduseres betraktelig som følge av den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Om lag 2 500 personer vil i 2000 bo innenfor flystøysonene på Gardermoen, mens det tilsvarende tallet for Fornebu i dag er 50 000. Når utbyggingen på Gardermoen er ferdig og etter ferdigstillingen av Båtsfjord lufthavn høsten 1999, er det ikke planlagt bygget nye lufthavner.

Støy fra jernbane representerer også et problem, og Jernbaneverket har derfor fastsatt støykrav til operatørens og eget rullende materiell. Innkjøp av støysvakt materiell og utfasing av gamle godsvogner vil redusere jernbanestøyen i tiden framover.

Inngrep

Samferdselsanlegg kan påvirke natur- og kulturmiljøet både gjennom direkte forbruk av arealer og ved kvalitetsforringelse av arealer både i forhold til biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer, samt friluftsliv.

De største konsekvensene for biologisk mangfold er tap av naturtyper som er leveområder for sårbare arter. Innen samferdselsektoren er det veg og vegtrafikk som har størst påvirkning på det biologiske mangfoldet. Selv om det i dagens vegplanlegging legges atskillig større vekt på å unngå uheldige inngrepsvirkninger enn for relativt få år tilbake, er det fortsatt enkelte vegprosjekter under bygging eller planlegging som griper inn i/vil gripe inn i viktige naturmiljøer. Det er derfor en sentral utfordring for vegmyndighetene både på kort og lang sikt å søke å unngå inngrep i og nærføring til verdifulle områder. For mange av prosjektene som kan forårsake uønskede inngrep, kan miljømessig kvalitetssikring av eksisterende planer bidra til klare forbedringer.

Statens vegvesen kartlegger deler av riksvegnettet mht. støy, luftforurensnings- og landskapsproblemer samt trafikksikkerhet, såkalte problemsoner. Kartleggingsarbeidet viser at 1 305 km av 2 470 km registrert riksveg har landskapsproblemer gradert til de to mest alvorlige problemnivåene. Videre viser kartleggingene at ca. 1/5 av problemsoneomfanget berører naturmiljøet.

Jernbanelinjer kan, som veganlegg, oppfattes som barrierer. Jernbaneverksomhet i driftsfasen skaper imidlertid relativt få problemer for det biologiske mangfoldet. Flyplassene legger også beslag på betydelige arealer, men luftfartens direkte påvirkning på det biologiske mangfoldet er begrenset.

Bygging og utbedring av samferdselsanlegg samt endring i transportmønsteret, betyr endringer i kulturlandskapet, og har derfor konsekvenser i forhold til kulturminner og kulturmiljøer. Utbygging av infrastruktur og økt trafikk vil også kunne bidra til forringelse av landskapsbilde og tap av estetiske og kulturhistoriske verdier. Tapet av automatisk fredete kulturminner, dvs. kulturminner fra før 1537, og bygninger fra før 1900 er på om lag 1 pst. pr. år. I om lag halvparten av tilfellene anslås samferdselsektoren å være direkte eller indirekte årsak til dette.

Som en del av forarbeidene til Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007 ble omfang av inngrep og nærføring til viktige kulturmiljøer registrert. Selv om tallene er usikre viser de at nye vegprosjekter vil medføre inngrep og nærføring til et relativt stort omfang av kulturminner og kulturmiljøer. Når det gjelder registrering av problemsoner, berører 1/7 av problemsoneomfanget kulturmiljøet. Det er derfor en utfordring for vegmyndighetene å søke å unngå inngrep i og nærføring til verdifulle kulturminner og kulturmiljøer. Mange gamle vegeer utgjør dessuten viktige kulturminner

Jernbaneverket forvalter og har i drift et bredt spekter av kulturminner som i betydelig grad har bidratt til å forme kulturlandskapet i Norge. Når det gjelder luftfarten, representerer den generelt begrensede problemer mht. kulturminner og kulturmiljøer med unntak av flystøy som kan forringe disse kvalitetene i visse områder. Flytting av hovedflyplassen innebærer imidlertid spesielle inngrepsrelaterede miljøproblemer rundt Gardermoen, men vil også kunne bedre kulturmiljøet og friluftskvalitetene rundt Fornebu.

Utbygging av infrastruktur kan i tillegg til å gi økt tilgjengelighet til natur- og friluftsområder, forringe disse områdene. Dette skyldes i hovedsak inngrep og barrierer, som følge av utbygging av veg- og jernbanenettet. Flystøy vil dessuten kunne forringe enkelte friluftsområder.

Utviklingen framover

Den framtidige utviklingen i miljøbelastningen fra transportsektoren vil bl.a. avhenge av hvordan transportomfanget, transportmiddelfordelingen og transportmiddelteknologien utvikler seg. Det er generelt sett betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen i disse faktorene. En del utviklingstrekk, spesielt knyttet til teknologiske forhold, kan tyde på at de fleste typer utslipp, herunder støy, vil gå noe ned i tiden framover. Dette vil også kunne medføre visse reduksjoner i luftforurensningskonsentrasjonene. Når det gjelder utviklingen i CO₂-utslipp tyder imidlertid beregninger på at utslippene fra transportsektoren vil øke noe. Transportsektorens hovedutfordringer framover på miljøområdet vil være knyttet til støy og utslipp av svevestøv, NO_x og CO₂ samt påvirkning av natur- og kulturmiljøer.

1.6.3 Regjeringens miljøpolitikk på samferdselsområdet

Regjeringen legger i sin politikk stor vekt på å begrense de ulempene transport påfører samfunnet i form av forurensning og støy, samt inngrep i natur- og kulturmiljøer. Virkemiddelbruken som rettes mot transportsektoren er i dag omfattende, både i form av økonomiske og administrative virkemidler. Det er i denne sammenheng sentralt at Regjeringen utformer rammebetingelser som bidrar til at transportbrukernes tilpasning blir fornuftig sett fra et samfunnsmessig synspunkt.

Utformingen av miljøpolitikken på transportområdet er til dels meget kompleks og krever en helhetlig tilnærming for å gi gode resultater. Dette henger bl.a. sammen med de mange ulike typer miljøproblemer sektoren står overfor og at transportsektoren bare er en av flere sektorer som bidrar. I tillegg må miljøpolitikken avveies i forhold til andre sentrale hensyn som ligger til grunn for utformingen av samferdselspolitikken. De betydelige miljøutfordringer sektoren står overfor stiller store krav til kostnadseffektivitet i virkemiddelbruken. Økonomiske virkemidler vil bli brukt der det ligger til rette for dette og virkemiddelbruken vil bli tilpasset de ulike miljøproblemenes egenskaper.

Dagens transporttilbud og transportterspørsel er et resultat av en rekke forandringer i økonomiske forhold, forhold på arbeidsmarkedet, demografiske forhold, bosettingsmønster, kjøretøyteknologi og infrastruktur. Mulighetene for å påvirke framtidig transportomfang og transportmiddelfordeling avhenger således av alle disse forholdene, og innebærer bl.a. at tunge samfunnsmessige drivkrefter i betydelig grad vil være med på å bestemme effektene av miljøpolitikken.

I store deler av transportmarkedet vil det av markedsmessige og andre årsaker ikke være mulig å utforme et konkurransedyktig alternativ til privatbil- eller lastebiltransport. Det er derfor nødvendig å ta i bruk virkemidler som reduserer miljøproblemenes innen den enkelte transportsektor, herunder bl.a. avgifter, investeringstiltak og ulike teknologikrav.

I St.meld. nr. 58 (1996-97) Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling, legges det stor vekt på effektiv rapportering og resultatoppfølging knyttet til de 8 miljøvernpolitiske resultatområdene: 1-Vern og bruk av biologisk mangfold, 2-Friluftsliv, 3-Kulturminner og kulturmiljøer, 4-Hav- og vannforurensning, 5-Helse- og miljøfarlige kjemikalier, 6-Avfall og gjenvinning, 7-Klimaendringer, luftforurensning og støy og 8-Internasjonalt miljøvernarbeid, bistand, nord- og polarområdene. I samferdselssektorens miljøhandlingsplan omtales hvilke tiltak og virkemidler som er aktuelle å videreføre og eventuelt iverksette på de enkelte områder.

Resultatområdene 1-Vern og bruk av biologisk mangfold, 3-Kulturminner og kulturmiljøer og 7-Klimaendringer, luftforurensning og støy er særlig viktige i forhold til transportsektoren.

Mange virkemidler som benyttes i samferdselssektoren er av generell karakter og vil ofte ha betydning for flere resultatområder. På denne bakgrunn er det i etterfølgende omtale lagt vekt på en mest mulig helhetlig presentasjon av miljøpolitikken på sektoren og i stor grad på tvers av resultatområdene. For en nærmere omtale av de enkelte resultatområdene vises til miljøhandlingsplanen. Hovedlinjene i budsjettopplegget med særlig relevans for miljø vil bli presentert. For nærmere omtale av budsjettopplegget vises til øvrige deler av budsjettproposisjonen.

Av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter fokuseres det på Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket. Departementet vil imidlertid vise til at også Telenor AS, NSB BA og Posten Norge BA aktivt arbeider med å begrense miljøeffektene ved sine virksomheter.

Miljøproblemenes transportsektoren bidrar til kan både være av global, regional og lokal karakter. Klimakonvensjonen og konvensjonen om grenseoverskridende luftforurensninger med tilhørende protokoller er bestemmende for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk overfor klimaendringer og luftforurensninger med *globale* og *regionale* virkninger. På bakgrunn av internasjonale forpliktelser utarbeides nasjonale tverrsektorielle planer for gjennomføring av tiltak. Hovedstrategien overfor globale og regionale miljøproblemer er bruk av tverrsektorielle virkemidler som f.eks. avgifter. Både bensin, autodiesel og andre mineraloljer er ilagt CO₂-avgift. Transportsektoren betaler i tillegg til CO₂-avgiften, høye ordinære avgifter på bensin. I tillegg er det høye avgifter på kjøp og eie av bil som påvirker omfanget og sammensetningen av bilparken og bilbruken. Generelt arbeides det kontinuerlig med å videreutvikle bruken av miljøavgifter. Generelle miljøavgifter vil også ha klare positive

effekter i forhold til lokale miljøproblemer. Det er også tatt i bruk omfattende administrative virkemidler primært rettet mot regionale miljøproblemer, som avgasskrav til kjøretøy.

Transportsektoren, spesielt vegsektoren, er en viktig kilde til lokale miljøproblemer. Ved denne type miljøproblemer vil det i større grad være nærliggende å benytte virkemidler rettet direkte mot sektoren. Virkemiddelbruken bør være lokaltilpasset. Mange av virkemidlene vil være særlig aktuelle i byområdene. Samferdselsdepartementet har som ledd i sitt arbeid med lokal luftforurensning satt i gang prosjektet *Bedre byluft*. Det tas sikte på å etablere et helhetlig system for overvåking og varsling av luftforurensning i de største byene innen 1. oktober 1999. For å kunne ta i bruk aktuelle tiltak og virkemidler mot luftforurensning vil det bli vurdert alternative løsninger både på kort og lang sikt, samt utarbeiding av nødvendig regelverk. For Oslo og Bergen arbeides det med sikte på å sette i verk nye tiltak allerede vinteren 1998-99. Innenfor budsjettammene for 1999 vil Samferdselsdepartementet prioritere midler til prosjektet *Bedre byluft*.

For å få en bedre samlet oversikt over miljø- og trafikksikkerhetsproblemer på riksvegnettet og bedre grunnlag for systematiske utbedringer, er det utviklet en *metode for samlede strekningsvise vurderinger* av temaene trafikksikkerhet, støy, lokal luftforurensning og landskap (problemsoner). Det gjøres vurderinger av problemenes omfang for hvert tema som videre sammenstilles til et samlet problemnivå for den gitte strekningen. Det legges vekt på at utbedring av problemene skjer strekningsvis, og at ulike problemer ses i sammenheng og løses etter en helhetlig plan.

Utformingen av *investeringspolitikken* må ta utgangspunkt i transportformenes ulike egenskaper. Transport på veg er den eneste transportform som kan gi et transporttilbud i størsteparten av landet. Miljøhensyn står sentralt ved utformingen av investeringspolitikken på vegsiden. Investeringer i jernbane prioriteres i trafikksterke områder der jernbanen har en særlig trafikal og miljømessig betydning, f.eks. nærtrafikk og intercity-trafikk. Dette er tiltak som kan ha betydelig miljømessig betydning. Når det gjelder hovedprioriteringene innenfor budsjettoplegget for 1999, er satsing på jernbane og andre kollektive transportmidler særlig vektlagt.

Over flere år er det foretatt betydelige investeringer i lufthavnsystemet. Det vil også framover bli foretatt investeringer i og oppgraderinger av lufthavner i det norske lufthavnsystemet, selv om det ikke er planlagt bygget nye lufthavner etter ferdigstillingen av Båtsfjord lufthavn høsten 1999. For luftfarten må det rettes spesiell oppmerksomhet mot driften av luftfartssystemet, eksempelvis håndtering av støy, avising av fly, baneavising osv. Slutføringen og åpningen av Gardermoen som hovedflyplass og innpassingen av driften av denne i det øvrige flyplassnettet, er en spesiell utfordring.

Økt satsing på *kollektive transportmidler* er et av flere virkemidler for å redusere transportskapte miljøproblemer i de største byene. I tillegg til jernbanesatsingen prioriteres derfor satsing på storbymidler, kollektivforsøk og kollektivtiltak langs vegnettet i budsjettoplegget for 1999.

Statens vegvesen er i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 tillagt et større planansvar for kollektivtransport. I løpet av 1998 vil det være utarbeidet en handlingsplan for økt satsing på kollektivtransport, og kollektivtransporten blir således i større grad en integrert del av virksomheten i Statens vegvesen. I 1999 vil utvikling av nytte-kostnadsmetodikk for kollektivtransport stå sentralt. Dette arbeidet utføres i nært samarbeid med fylkeskommunene.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, vedtok Stortinget å be Regjeringen om i samråd med lokale myndigheter å utarbeide en plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen, Oslopakke-2. Samferdselsdepartementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag i samarbeid med Jernbaneverket å utarbeide et grunnlag for en stortingsproposisjon om saken med sikte på fremlegg våren 1999.

Sykkel kan være et alternativ til andre transportmidler på korte reiser. Vegmyndighetene legger til rette for sykkelbruk gjennom satsing på utbygging av gang- og sykkelveger.

De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging legger viktige rammer for transportplanleggingen. Det er et klart behov for ytterligere å samordne areal- og transportplanleggingen i kommunal sektor, på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Det legges derfor vekt på å utvikle dette samarbeidet. I disse retningslinjene forutsettes det bl.a. at der det er kapasitetsproblemer i vegnettet, skal alternativer til vegutbygging utredes på lik linje med vegutbygging.

I den videre planleggingen i samferdselssektoren vil det bli lagt vekt på å utvikle mer strategisk innrettede areal- og transportplaner, særlig for byområdene. Dette innebærer at investeringer i infrastruktur, drift av transportsystemene og bruk av regulerende virkemidler, som f.eks. vegprising og parkeringsrestriksjoner, må ses i sammenheng. *Vegprising* og

tidsdifferensierte bompengesatser er egnet til å regulere trafikken på en effektiv måte, og kan dermed bidra til bedre utnyttelse av vegkapasiteten samt å løse lokale miljøproblemer. Samferdselsdepartementet arbeider med sikte på å foreslå en lovhjemmel for vegprising der formålet er trafikkregulering. En odelstingsproposisjon om vegprising planlegges fremmet i vårsesjonen 1999.

Samferdselsdepartementet ser det som særlig viktig å begrense transportsektorens bidrag til luftforurensning og støy langs riksvegnettet, jernbanenettet og ved statlig flyplasser, jf. bl.a. oppfølging av bestemmelsene i *forskriften etter forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy*. Samferdselsdepartementet vil videreføre satsingen på miljøtiltak langs eksisterende vegnett i 1999-budsjettet. Det ligger også en del miljøtiltak inne i enkelte av nyanleggene.

Ny hovedflyplass på Gardermoen vil redusere støyproblemene i Oslo-området betydelig. Det er lagt opp til operative restriksjoner for flytrafikken på Gardermoen, bl.a. gjennom regler for når på døgnet de mest støyende flyene kan benyttes, etablering av inn- og utflygingstraséer utenom støysensitive områder og dessuten nattavgifter som tillegg til ordinære avgifter.

Piggdekkbruk medfører ulemper i form av miljø- og helseskader. Det ble i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, jf. også Innst. S. nr. 273 (1996-97), forutsatt å gi trafikantene en anledning til frivillig å gå over til bruk av piggfrie dekk. Det er allerede observert en betydelig nedgang i bruken av piggdekk. Samferdselsdepartementet vil imidlertid følge utviklingen nøye. Behovet for endringer i piggdekkbruken må bl.a. vurderes i forhold til forskrift etter forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy. Det er trolig nødvendig at piggfriandelen i de fire største byene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er om lag 80 pst. i 2002 for å kunne tilfredstille denne forskriften. I vegbudsjettet for 1999 prioriteres vintervedlikehold på riksvegene for på best mulig måte å legge til rette for overgang til piggfrie dekk.

Dersom "frivillighetslinjen" knyttet til overgang til piggfrie dekk viser seg ikke å føre fram, vil det bli åpnet for en gebyrordning (oblatordning) på bruk av piggdekk i de fire største byområdene. Det forberedes nå en slik ordning for å regulere bruken av piggdekk. Ordningen skal kunne tas i bruk fra vintersesongen 1999/2000, hvis dette viser seg nødvendig for å nå en tilfredsstillende piggfriandel innen 2002.

Mange av de tiltak som er nevnt ovenfor kan også ha en gunstig virkning på utslipp med *klima*-effekt. For å sikre en helhetlig tilnærming i arbeidet med klimaproblemene i samferdselssektoren, vil dette bli trukket eksplisitt inn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011.

1.6.4 Nærmere om inngrepsrelaterte problemstillinger

For å bevare det biologiske mangfoldet er samferdselsmyndighetenes målsetting å *søke å unngå inngrep* i vernede og større sammenhengende urørte naturområder, sårbare naturtyper og andre områder av stor verdi for biologisk mangfold. Det biologiske mangfoldet skal ivaretas i alle faser av samferdselssektorens virksomheter. I tilfeller der prosjekter velges gjennomført selv om det får konsekvenser for det biologiske mangfoldet, skal *avbøtende tiltak* iverksettes. For å øke kunnskapen om naturmiljøet samt utvikle planverktøy og metoder for naturfaglige analyser, planlegger samferdselsetatene fortsatt høy *FoU-aktivitet* på området. Det vil fortsatt gjennomføres før- og etterundersøkelser av samferdselsanlegg for å få bedre kunnskap om effekter av inngrep og virkninger av ulike avbøtende tiltak.

For å bevare kulturminner og kulturmiljøer vil samferdselsmyndighetene legge betydelig vekt på disse verdiene ved planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Samferdselsmyndighetene har et spesielt ansvar for å ivareta sektorens egne kulturminner. Kompetanse innen kulturmiljø og kulturminnevern er viktig for å ivareta disse elementene i samferdselspolitikken. En *bredere miljøfaglig kompetanse* på dette feltet bygges nå opp hos samferdselsetatene.

I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 signaliseres det i tillegg til utbedring av riksveger gjennom tettsteder og utbedring av innfartsårer, prioritering av avbøtende tiltak i forhold til natur- og kulturmiljø. Fleksibel bruk av vegnormalene for å ivareta hensynet til natur- og kulturmiljøet vil være et vesentlig tiltak både ved utbedring av eksisterende vegnett og ved nybygging. Det vil foreligge forslag til ny stamvegstandard i løpet av 1998. Fra 1998 er dessuten alle nye vegutbyggingsprosjekter underlagt *miljømessig kvalitetssikring*, og om nødvendig skal de *miljørevideres*. Foreslåtte prosjekter med spesielt konfliktylte inngrep skal vurderes særskilt. Statens vegvesen har under utarbeidelse retningslinjer for

prosess og innhold for gjennomføring av miljømessig kvalitetssikring av vedtatte planer. Retningslinjene planlegges ferdig i løpet av 1999.

Utvikling av *miljøindikatorer* som er relatert til tålegrenser for inngrep i kultur- og naturområder, samt *metoder for kultur- og naturfaglige analyser* av vegprosjekter, er viktige innsatsområder for Statens vegvesen framover. Innsatsen på dette feltet skal styrkes gjennom bedre planlegging og utforming av veganlegg, oppbygging av kompetanse og satsing på FoU-prosjekter med sikte på økt kunnskap om inngrepsvirkninger. Dette er tiltak som også vil ha effekter for biologisk mangfold og friluftsliv.

Jernbaneverket gjennomfører miljørevisjoner for å sikre at relevante krav fastsatt i Miljøplan for Jernbaneverket 1998-2001 blir ivarettatt i alle deler av virksomheten.

For luftfart er det som nevnt i svært liten grad planlagt vesentlige utvidelser av eksisterende lufthavner eller bygging av nye de nærmeste årene. I forbindelse med bygging av ny hovedflyplass er det utarbeidet miljøoppfølgingsprogram som skal ivareta hensyn til biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer samt friluftsliv. I tillegg skal det utarbeides årlige statusrapporter i tilknytning til dette.

Når det gjelder friluftsliv kan bygging av gang- og sykkelveger som en integrert del av boligområder og grøntstruktur i byer og tettsteder gjøre det lettere for folk å nå friluftsområder uten å benytte bil, samt kunne bidra til økt trivsel, helse og miljø. Statens vegvesens tilrettelegging av rasteplasser langs riksvegnettet, vedlikehold av historiske veger m.v. har også betydning for naturopplevelse og friluftsliv. Tiltakene i forhold til å opprettholde det biologiske mangfoldet og bevare kulturmiljøene vil også ha klare effekter i forhold til friluftsliv.

I forbindelse med Jernbaneverkets tilrettelegging for kjøring med krengetog, etableres planskilte krysninger på bakgrunn av registrert arealbruk og arealplaner. Dette er tiltak som kan medføre reduserte barriereeffekter samt en forbedring av det aktuelle områdets tilgjengelighet.

Luftfartsverket deltar sammen med Folkehelse i et arbeid for å kartlegge endring av flystøy i ulike friluftsområder i Oslo-området i forbindelse med overføring av flytrafikken fra Fornebu til Gardermoen i oktober 1998. Luftfartsmyndighetene vil, sammen med miljøvern- og helsemyndighetene, også vurdere mulighetene for bedre å kunne styre aktiviteter med småfly og helikopter.

1.7 Utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen

1.7.1 Generelt

Utviklingen i flytrafikken

Luftfartsverkets langsiktige prognoser for antall passasjerer kommet og reist over Oslo Lufthavn angir en gjennomsnittlig årlig vekst på 4,2 pst. i perioden 1996-2007, hvorav 4,1 pst. innenlands og 4,3 pst. utenlands. Høykonjunkturen og økt konkurranse mellom flyselskapene har hittil gitt en høyere vekst enn regnet med i den langsiktige prognosen. Antall passasjerer kommet og reist over Oslo Lufthavn (Fornebu og Gardermoen) økte i 1997 med 6,5 pst., hvorav 2,4 pst. innenlands og 11,0 pst. utenlands. Totalt reiste 11,8 mill. passasjerer over Oslo Lufthavn i 1997, inkludert de som mellomlander. Dette er flere enn prognosen for 2000 som lå til grunn for planleggingen av Gardermoen.

I første halvår 1998 økte antall passasjerer kommet og reist over Oslo lufthavn med 2,9 pst. sammenlignet med første halvår 1997, hvorav 1,7 pst. innenlands og 4,2 pst. utenlands. Totalt reiste 5,9 mill. passasjerer over Oslo Lufthavn i første halvår 1998. Det antas at streiker reduserte trafikken i første halvår med 3-4 pst.

Prognosene for flybevegelser på Oslo Lufthavn angir en gjennomsnittlig årlig vekst på 4,0 pst. i perioden 1996-2007. Antall flybevegelser økte i 1997 med 6,1 pst. i forhold til 1996. I første halvår 1998 var veksten i flybevegelser 1,6 pst. i forhold til tilsvarende periode i 1997. Det antas at streiker reduserte antall flybevegelser i første halvår med om lag 3 pst.

I 1999 forventes en vekst i passasjertrafikken på rundt 10 pst., hovedsakelig pga. ledig kapasitet på Gardermoen. De innmeldte trafikkprogram fra flyselskapene indikerer foreløpig en ytterligere vekst. Den ledige kapasiteten innebærer større muligheter for reell konkurranse og bedre tilpasning til markedet for flyselskapene. Bl.a. på grunn av disse forholdene er usikkerheten om trafikkutviklingen de kommende årene større enn vanlig.

Det vil bli innført ny luftromstruktur i Østlandsområdet (Oslo FIR) samtidig med at hovedflyplassen på Gardermoen åpner. I samband med dette og behov for innkjøring av systemene ved den nye hovedflyplassen etter at den åpner for full drift, vil kapasiteten for

inn- og utflyging av sikkerhetshensyn bli noe begrenset i en kortere periode regnet fra 8. oktober 1998. Omfanget og varigheten av kapasitetsbegrensningene avhenger av flere forhold og er vanskelige å forhåndsberegne

Sysselsetting

I utbyggingsperioden er det først og fremst innen fagkategoriene bygnings- og anleggsarbeider at den direkte sysselsettingseffekten er stor, mens resten fordeler seg på prosjekt- og byggeadministrasjon, elektrikere, rørleggere og montører av forskjellig slag. I 1998 vil antall direkte årsverk knyttet til bygging av Oslo Lufthavn Gardermoen være om lag 1 800, og om lag 700 direkte årsverk for utbyggingen av Gardermobanen. Det totale arbeidskraftforbruket for utbyggingsperioden 1993-97 har vært 5 850 årsverk for flyplassen og 6 600 årsverk for bygging av Gardermobanen.

NSB Gardermobanen AS vil i driftssituasjonen fra åpningen av banen ha om lag 280 ansatte, inkludert innleide lokomotivførere. Antall ansatte i Oslo Lufthavn AS vil i driftsperioden ved åpningen av flyplassen for full drift være om lag 500 personer.

På den nye hovedflyplassen forventes en total sysselsetting første driftsår på om lag 11 000 årsverk. Anslaget omfatter bl.a. årsverk direkte knyttet til drift av flyplassen, den kommersielle virksomheten, ansatte i flyselskapene, inkl. flybetjening og handling m.m., samt ansatte i tollvesen og politi.

I tillegg må påregnes en sekundær sysselsettingseffekt utenfor flyplassområdet gjennom etablering av diverse service- og transporttilbud samt underleverandører til operatører på flyplassen.

1.7.2 Utbygging av flyplassen

Samlede investeringer

Investeringsrammen for flyplassen ble i St.prp. nr. 90 (1991-92) angitt til 11 400 mill. 1992-kr, hvorav 1 700 mill. kr var avsatt til grunnerverv fra private og erstatning til Forsvaret. Grunnervervet og erstatningen til Forsvaret er ved behandlingen av St.prp. nr. 94/Innst. S. nr. 216 (1992-93) vedtatt overført til Luftfartsverket. Kostnaden for grunnerverv er således trukket ut av investeringsanslaget for Oslo Lufthavn AS (OSL), men vil inngå som en del av kostnadene for flyplassen. Investeringsanslaget for OSL blir med dette 9 700 mill. 1992-kr, inkl. mva. Som det ble redegjort for i St.prp. nr. 1 (1995-1996), er det besluttet å utsette byggingen av pir B til et senere tidspunkt. Dette betyr at en investering på om lag 630 mill. 1992-kr er skjøvet ut i tid. Investeringsanslaget for OSL for de anlegg som tas i bruk til åpningen av flyplassen er med dette 9 070 mill. 1992-kr. I tillegg kommer renter på lån fra staten.

Omregning fra faste 1992-kr til løpende kroner skjer ved at de forskjellige årlige utbetalinger oppjusteres tilsvarende utviklingen for konsumprisindeksen fra april til april. Omregnet til løpende kroner er den samlede investeringsrammen 9,9 mrd. kr. ekskl. pir B.

Det er fastsatt en særskilt låneramme til gjennomføring av en del kommersielle tilleggsinvesteringer som ikke var forutsatt i den opprinnelige planen på 320 mill. 1997-kr, inkl. mva., jf. St.prp. nr. 37 (1996-97). Disse investeringene er fordelt med 225 mill. kr i 1997 og 97 mill. kr i 1998 (løpende kr). Tilleggsinvesteringene tilfredsstiller krav til lønnsomhet på minst 7 pst. internrente. De kommersielle tilleggsinvesteringene kommer i sin helhet i tillegg til ovennevnte kostnadsoverslag for hovedflyplassutbyggingen, slik at samlede, totale investeringer for anlegg som tas i bruk ved åpningen beløper seg til om lag 10,2 mrd. kr.

Lån/renter

For 1998 er det innvilget et lån på 2 420 mill. kr. Inkludert lån til de kommersielle tilleggsinvesteringene, vil lånene til Oslo Lufthavn AS utgjøre om lag 9 100 mill. kr. I tillegg har Luftfartsverket tilført Oslo Lufthavn AS om lag 1,1 mrd. kr i ansvarlig lån og aksjekapital, herav 500 mill. kr i ansvarlig lånekapital i 1998. I 1999 vil det ikke bli overført ansvarlig lånekapital fra Luftfartsverket utover salgsværdien av Fornebu på om lag 2,3 mrd. kr (2 mrd. 1992-kr). Dette vil bli benyttet til å redusere selskapets statslån tilsvarende. Renter på statens lån til Oslo Lufthavn AS er foreløpig anslått til 500 mill. kr i 1999, jfr. nærmere omtale under kapittel 3.2.

Som opplyst i St.prp. nr. 64, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), vil noen utbetalinger kunne finne sted i 1999, bl.a. på grunn av at oppkjøp av boliger og støyreducerende tiltak ikke skjer så raskt som planlagt samt at en del kostnadsoppgjør er forskjøvet i tid. Samferdsels-

departementet vil om nødvendig komme tilbake til spørsmål knyttet til lånerammen og eventuell fordeling av lånerammen mellom 1998 og 1999 senere høsten 1998.

Lønnsomhetsberegninger

Oslo Lufthavn AS gjennomfører årlige budsjettrevisjoner såvel som reviderte lønnsomhetsberegninger for hele prosjektet. Sett under ett, forventes nå lønnsomheten av prosjektet å kunne bli bedre enn forutsatt i de opprinnelige planene som lå til grunn for Stortingets utbyggingsvedtak. Innenfor utbyggingsperioden er deler av investeringene foretatt senere enn opprinnelig planlagt. Samtidig forutsettes nettoinntektene fra driften å bli større som følge av høyere trafikkvekst og økte kommersielle inntekter. På den annen side antas driftskostnadene også å bli høyere enn i den opprinnelige planen.

Usikkerheten som har knyttet seg til markedsmessige svingninger gjennom utbyggingsfasen, er nå vesentlig redusert som følge av at de fleste entrepriser- og driftskontrakter er inngått. Pr. 1. september knytter det seg fortsatt noe usikkerhet til prosjektgjennomføringen helt i slutfasen, inkl. sluttoppgjør med entreprenører. I tillegg kommer usikkerhet som knytter seg til driftsfasen.

Status og framdrift for flyplassutbyggingen

Aktivitetene siste år har i stor grad vært knyttet til avslutning av bygge- og anleggsarbeider og ferdigstilling av en rekke kontrakter. Terminalbygget ble som planlagt åpnet for chartertrafikk 1. juli 1998. Første halvår 1998 var preget av avslutninger av hovedarbeidene, igangkjøring og testing av tekniske anlegg samt intern overlevering av anleggene til de driftsansvarlige i OSL.

Våren 1998 ble det igangsatt betydelige nye innredningsarbeider i bygget, bl.a. for flyselkapene, forretninger og spisesteder.

Østre banesystem har som planlagt vært i operativ drift siden 1. januar 1998. Alle anleggsarbeider, inkl. dekkelegging samt montasje- og kabelarbeider på sentralområdet og vestre banesystemer, ble som planlagt ferdigstilt 15. august 1998.

Tiden fram til 8. oktober 1998 da flyplassen åpner for full drift blir brukt til å rette opp registrerte feil og mangler med spesiell fokus på bagasjehåndteringssystemet med tilknyttede systemer. Bagasjehåndteringssystemet er teknisk avansert, og testperioden har vist at det er behov for ytterligere innsats, bl.a. til opplæring av de ulike operatørene. Erfaringene fra charterdriftsperioden har også ført til at skiltingen i bygget vil bli gjort mer omfattende til åpning.

Også etter 8. oktober, når flyplassen er i full drift, må en regne med at det vil bli registrert feil og mangler. Oslo Lufthavn AS vil derfor også etter åpningen ha en høy beredskap for å håndtere slike avvik.

De viktigste arbeidene fram mot 8. oktober 1998 har vært komplettering og funksjonstesting av installerte IT-anlegg samt noe komplettering på øvrige anlegg. Arbeider som er planlagt utført i 1999, vil i hovedsak være bygging av ny brannstasjon for vestre rullebane og etablering av resterende markparkeringsanlegg.

Marked og utvikling

Det er inngått avtaler med en rekke kommersielle aktører på flyplassen. Det gjelder kontraktene i ekspedisjonsbygget knyttet til salg og service, kontrakt med en parkeringsoperatør som skal drive parkeringshuset (4 000 p-plasser) og markparkeringsområdene (4 000 p-plasser). Det er videre inngått festekontrakter med en rekke aktører i atkomstsonene som gjelder servicefunksjoner i tilknytning til flyplassdriften.

Flyplasshotellet ble ferdigstilt i begynnelsen av september 1998 og skal etter planen settes i drift 1. oktober 1998. Hotellet som eies av OSLs datterselskap, OSL Flyplasshotellet Gardermoen AS, er leiet ut til Radisson SAS, som skal forestå driften.

I samarbeid med Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS bygges parkeringshus for ansatte (2 000 p-plasser). Det er i slutten av august 1998 inngått leieavtaler med flyselskapene for ca. 70 pst. av p-husets kapasitet. Resten vil bli utleid til andre operatører i Terminalen.

Grunnerverv

Det er til og med 1998 bevilget 1 814 mill. kr til tiltak for grunnerverv og utbetaling til Forsvaret. Beløpet samsvarer med kostnadsoverslaget for tiltaket. Av dette er 1 083 mill. kr utbetalt Forsvaret til dekning av utgifter til relokalisering og flytting, jf. St.prp. nr. 90 (1991-1992) og St.prp. nr. 63 (1996-1997).

Inn- og utflygingstraséer

Forskrift for inn- og utflygingstraséer for den nye hovedflyplassen ble, med hjemmel i luftfartsloven, fastsatt 16. desember 1997 av Samferdselsdepartementet. Forskriften vil bli gjort til gjenstand for nøye oppfølging for å sikre at den etterlevs. Bl.a. vil det bli etablert et støy- og traséovervåkingsanlegg for kartlegging av flybevegelser og overvåkning av flystøybelastning. Det er lagt opp til operasjonelle restriksjoner på flyging om natten, og i tillegg vil selskapene bli pålagt ekstra nattavgifter.

1.7.3 Utbygging av Gardermobanen

Utbyggingen av banen, med unntak av arbeidene i Romeriksporten, er i hovedsak slutført i 1998, og utprøvningsprogrammet av banen ble satt igang som forutsatt 1. april 1998. I tillegg til utprøvningsaktivitetene med tilhørende testarbeider og justeringer, har det helt fram til åpningen av banen fra Lillestrøm til Eidsvoll vært arbeider igang spesielt på terminalene og arbeider knyttet til programmet for bomiljøtiltak samt gjerding langs banen.

Investeringsrammen for utbygging av Gardermobanen ble i St.prp. nr. 90 (1991-92) anslått til 4 600 mill. kr, med en usikkerhet på +/- 20 pst. Denne opprinnelige kostnadsrammen, tillagt usikkerhet på 20 pst., tilsvarer i løpende priser om lag 6 000 mill. kr. I St.prp. nr. 1 (1997-98) ble rammen for utbygging av Gardermobanen utvidet til 6 000 mill. kr. Dette kostnadsanslaget ligger således innenfor den opprinnelige investeringsrammen for baneutbyggingen tillagt ovennevnte 20 pst.

Lekkasjene i Romeriksporten og ettertettingen av tunnelen for å nå kravene til innlekasje fastsatt av Norges vassdrags- og energiverk (NVE) og OED, ble behandlet i St.prp. nr. 40, jf. Innst. S. nr. 135 (1997-98). På grunnlag av foreliggende planer ble det lagt til grunn et kostnadsanslag i forbindelse med ettertetting av Romeriksporten på 750 mill. kr og en tilsvarende økning av lånerammen til NSB Gardermobanen AS i 1998, jf. også St.prp. nr. 39 (1997-98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi. Foreliggende kostnadsramme for baneutbyggingen tillagt kostnadene i forbindelse med ettertettingen av Romeriksporten fram til sommeren 1998, utgjør således 6 750 mill. kr.

Den nye banestrekningen fra Gardermoen til Eidsvoll skal ikke trafikkeres av flytogene til NSB Gardermobanen AS. I samsvar med Stortingets behandling av St.prp. nr. 39 (1997-98) skal banestrekningen Gardermoen-Eidsvoll overtas av Staten ved Jernbaneverket. Investeringskostnaden for denne banestrekningen er 1 500 mill. kr. Siktemålet er å gjennomføre overdragelsen av banestrekningen innen 1. oktober 1998. Det er videre lagt til grunn at overskridelsene av kostnadene for Jernbaneverkets forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen på om lag 443 mill. kr i sin helhet skal belastes NSB Gardermobanen AS. Grunnen til dette er at selskapet NSB Gardermobanen AS etter avtale med Jernbaneverket påtok seg ansvaret for gjennomføringen av disse prosjektene, og at den opprinnelige inngåtte fastprisavtalen må følges, jf. St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98).

Ved behandlingen av St.prp. nr. 42, jf. Innst. S. nr. 297 (1994-95), fikk NSB Gardermobanen AS utvidet sitt ansvar fra å være et rent utbyggingsselskap til også å planlegge og forestå flytogtrafikken, dvs. at selskapet også fikk ansvaret for kjøp av togmateriell og forberedelse av trafikkdrift og banedrift med en kostnadsramme på 1 410 mill. kr. Denne kostnadsrammen er uendret.

Ovennevnte gir en samlet kostnadsramme for selskapet NSB Gardermobanen AS på 7 103 mill. kr. I tillegg kommer renter på statens lån til selskapet i utbyggingsperioden.

I St.prp. nr. 39 (1997-98) er det redegjort for økonomien til selskapet NSB Gardermobanen AS. Det ble bl.a. vist til at markeds- og inntektsanalyser viser at usikkerheten er stor knyttet til selskapets markeds- og inntektsmuligheter generelt, i tillegg til usikkerheten i forbindelse med kostnader og ferdigstillestidspunkt av Romeriksporten og utfallet av rettsaker. Samferdselsdepartementet foreslo at verdivurderingen av selskapet ble utsatt til våren 2000 i forbindelse med regnskapsavleggelsen for 1999. Stortinget vedtok i behandlingen av proposisjonen at eventuelle underskudd i NSB Gardermobanen AS i 1998 og 1999 dekkes ved tilsvarende reduksjon av statens lån til selskapet, jf. Innst. S. nr. 156 (1997-98).

Ettertetting av Romeriksporten

Fram til slutten av mai 1998 gjennomførte NSB Gardermobanen AS et program for ettertetting av de konsesjonsbelagte problemsonene i Romeriksporten under Østmarka. Det ble påpekt at det var en betydelig risiko for at framdriften for tettearbeidet i Romeriksport-

ten kunne føre til at flytoget ikke kunne settes i ordinær drift til flyplassåpningen, jf. St.prp. nr 40/Innst. S. nr. 135 (1997-98). Det ble derfor lagt til grunn at beredskapsplanen for alternativ tilbringertransport til flyplassen skulle iverksettes, men med mulighet til å avbryte arbeidet med planen hvis det senere skulle vise seg at flytoget likevel kunne bruke Romeriksporten ved åpningen av flyplassen.

NVE har i brev til NSB Gardermobanen AS av 9. juni 1998 konkludert med at innlekksjone i deler av tunnelen fortsatt var for høye i forhold til de konsesjonskrav som er satt for å opprettholde en tilnærmet naturlig vannbalanse i Østmarka. Konsernstyret i NSB BA vedtok 10. juni 1998 å sette iverk beredskapsplanen for alternativ togtransport til flyplassen på Gardermoen, og gå videre med tettearbeidet med sikte på snarest mulig å nå de krav som NVE setter. Konsernstyrets flertall trakk også den konklusjon at Gardermobanen ikke kunne åpne som forutsatt 8. oktober 1998.

Etter konsernstyrets vedtak har det vært foretatt forberedelser for å gjennomføre ytterligere tetting i de konsesjonsområdene hvor NVE/OEDs krav ikke er oppnådd. NSB Gardermobanen AS har engasjert en egen ekspertgruppe som skal gi råd om ytterligere tetting, vurdere vanninfiltrasjon som supplerende metode for å sikre tilfredsstillende vannbalanse i år med lite nedbør (tørrårssikring) samt å vurdere tiltak i Hellerudområdet. Styret i NSB Gardermobanen AS har bedt administrasjonen i selskapet dokumentere virkningene av vanninfiltrasjonsanlegg som et supplement til, eller som erstatning for, deler av tettearbeidet og som i første rekke vil være aktuelt under Puttjern. Administrasjonen er også bedt om å vurdere fordeler og ulemper ved å heve vannstanden i Lutvann med 10 cm til høyeste regulerte vannstand som ekstra tørrårssikring. Tettearbeidet ble gjennomptatt av NSB Gardermobanen AS medio august, basert på en systematisk etterinjeksjon i delstrekninger i tunnelen etter råd fra ekspertgruppen.

NSB Gardermobanen AS/NSB BA vil komme tilbake til departementet med en endelig vurdering og anbefaling for de videre tettearbeidene. Det vil også bli gitt kostnads- og framdriftsvurderinger av tettearbeidene samt kostnadseffektivitetsvurderinger av alternative tiltak for å oppnå en akseptabel vannstand for tørrårssikring av berørte områder i Østmarka. Samferdselsdepartementet vil på grunnlag av et slikt materiale foreta en helhetlig vurdering og legge saken fram for Stortinget senere høsten 1998.

Godkjenning

En av selskapets sentrale oppgaver i 1998 har vært å fremskaffe nødvendige godkjenninger, bl.a. for kjørevegen og rullende materiell.

Godkjenningsprosessen har vært ressurskrevende og involvert store deler av NSB Gardermobanen AS' organisasjon. Det sentrale i prosessen har vært å godtgjøre at selskapet ivaretar kravene i jernbaneloven med tilhørende forskrifter. Dette omfatter å synliggjøre at selskapet er skikket til å drive jernbanevirksomhet med hensyn til styring, organisering, kompetanse, økonomiske forhold osv. og vise at alle sikkerhetsmessige forhold er ivaretatt ved prosjektering, bygging, produksjon, planlegging for drift, og at disse forholdene til enhver tid er under kontroll. Ved kgl. res. av 11.09.1998 fikk flytoget tillatelse til å trafikkerestrekningene Asker - Etterstad og Etterstad - Lillestrøm på det statlige jernbanenettet.

Beredskapsplanen for tilbringertransporten til Oslo Lufthavn Gardermoen

Beredskapsplanen for tilbringersystemet til Gardermoen som følge av utsatt åpning av Romeriksporten ble lagt fram i St.prp. nr. 40, jf. Innst. S. nr. 135 (1997-98). Det er etablert en styrket beredskap ved uhell og andre hendelser som vil påvirke trafikkavviklingen. Planen omfatter tiltak på jernbanenettet, styrket beredskap og økt bemanning av stasjoner. Tiltakene på jernbanenettet vil være til nytte for hele togtrafikken i Oslo-området. Tiltakene på vegnettet omfatter bl.a. et trafikkstyrings- og trafikkinformasjonsystem som vil ha stor betydning for en best mulig utnyttelse av vegnettet i Oslo-området og mot flyplassen. Disse er også ulykkesforebyggende. Det nye informasjonssystemet vil også gjøre det lettere å oppdage trafikkuhell på vegnettet og på den måten raskere kunne håndtere ulykkesituasjoner, bl.a. ved omdirigering til andre vegruter. I 1998 er vegkapasiteten midlertidig økt mellom Hvam og Skedsmovollen ved at vegskulderen i nordre retning bl.a. nyttes som kollektivfelt. I tillegg er strekningen sikret med belysning og rekkverk i midtdelen.

I beredskapsperioden vil kapasiteten på den eksisterende Hovedbanen mellom Etterstad og Lillestrøm bli utnyttet tilnærmet maksimalt i store deler av døgnet. Flytoget vil gå med to avganger pr time på strekningen Asker-Oslo S-Gardermoen. Utenom rushtiden vil det i tillegg gå to avganger med Flytog pr time på strekningen Oslo S-Gardermoen. Ved ordinær flytogdrift når Romeriksporten er i drift, vil flytogene ha seks avganger med Flytog pr time - tre på hele strekningen Asker-Gardermoen og ytterligere tre på strekningen Oslo S-Gar-

dermoen. NSB BA har i tillegg til Flytoget funnet det mulig å kjøre to ekstra Intercitytog og ett lokaltog til Gardermoen i rushtiden om morgenen.

For å kompensere for det reduserte togtilbudet blir det etablert et vesentlig styrket bussopplegg. Samferdselsdepartementet har inngått en avtale med Nor-Way Bussekspress, SAS Transportservice og Stor-Oslo Lokaltrafikk om et utvidet, markedsbasert bussrutetilbud i rushtiden uten tilskudd fra staten. Samferdselsdepartementet vil understreke at planen er utarbeidet som beredskap i en midlertidig periode. Departementet vil følge utviklingen nøye og vil løpende vurdere behovet for tiltak.

Styret i NSB Gardermobanen AS har bestemt at prisen på en fullprisreise mellom Oslo S og Gardermoen med Flytoget skal være 70 kroner i beredskapsperioden. Den samme prisen skal også gjelde fra Nationaltheatret, Skøyen og Lysaker. For å få en best mulig samfunnsøkonomisk transportløsning, er det viktig at Flytogets kapasitet utnyttes slik at belastningen på vegnettet ikke blir større enn nødvendig. Dette er særlig viktig i beredskapsperioden.

Grunnerverv

Jernbaneverket har ansvaret for erverv av grunn til Gardermobanen, jf. St.prp. nr. 94/Inns. S. nr. 216 (1992-93). Prosjektets kostnadsoverslag er nå 183,2 mill. kr, jf. nærmere omtale under kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen.

1.7.4 Vegutbyggingen

Hovedvegforbindelsen til Gardermoen som er Ev 6 og rv 174, er ferdigstilt til flyplassåpningen 8. oktober 1998. Øvrige sentrale lenker i vegsystemet er rv 120 Erpestad-Gardermoen, forlengelse av rv 174 forbi Jessheim, rv 2 Kløfta-Nybakk og ny rv 35 Lunner-Gardermoen, jf. St.prp. nr. 85 (1997-98). I tillegg blir det gjennomført tiltak for å bedre kapasiteten på Ev 6 som ledd i gjennomføring av beredskapsplanen for tilbringertransporten til Gardermoen samt miljøtiltak i Groruddalen. Det vises ellers til omtale under kapittel 4.7.

1.8 Diverse oversikter

Oversikt over bruk av stikkordet "kan overføres" på andre poster enn 30-49

(i 1 000 kr)					
Kap.	Post	Benevnelse	Overført fra 1997 til 1998	Forslag 1999	Begrunnelse for stikkordet
1301	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	3 100 ¹	53 200	Flere av de prosjekter som får tilskudd, går over flere år. Tilskudd utbetales etter framdrift.
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	9 035	40 400	Samme begrunnelse som over.
1320	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	0	-110 000	Produksjonsvirksomhetens resultat skal vise konkurranseevne. Et incentiv for effektiv drift er å tilbakeføre eventuelt overskudd.
Sum				-16 400	

¹ Denne posten er ny og består av de tidligere postene 51 Transportforskning og 52 Telekommunikasjonsforskning.

For postene nedenfor skyldes overførbarheten at bevilgningen enten helt eller delvis gjelder tilskudd til materiellanskaffelser og bygge- og anleggsarbeider eller at større deler av bevilgningen går til slike formål:

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Benevnelse	Overført fra 1997 til 1998	Forslag 1999
1311	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	26 069	52 900
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	156 653 ²	5 420 000
1320	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	0	237 900
1350	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	0	2 264 000
1360	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	409	2 300
Sum				7 977 100

Oversikt over bestillings- og tilsagnsfullmakter

Følgende fullmakter foreslås:

			(i mill. kr)	
Kap.	Benevnelse	Fullmakt	Vedtatt 1998	1999
1301	Forskning og utvikling mv.	Tilsagn om tilskudd (T)	15	10
1320	Statens vegvesen	Maskiner, materiell og driftsbygninger mv. (B)	220	200
1350	Jernbaneverket	Materiell (B)	300	200
1380	Post- og teletilsynet	Materiell (B)	4	4
2450	Luftfartsverket	Bygninger og banesystemer (B)	50	
		Navigasjonsanlegg og kjøretøyer (B)	150	
		Rullende materiell (B)		50
		Flynavigasjonsanlegg, bygg og anlegg (B)		100

² Gjelder tidligere kap. 1320 Vegadministrasjon, post 71 Nord-Norsk Trafikksenter A/S i Lenvik, kap. 1321 Drift av statens vegger m.v., post 23, Vedlikehold og drift samt kap. 1324 Spesielt vedlikehold som følge av oppheving av telerestriksjoner, post 23 Spesielt vedlikehold av riksveger.

Oversikt over garantiordninger og -fullmakter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Garantiordning	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12. 1997	Fullmakt til nye tilsagn for 1998	Forslag til fullmakt for nye tilsagn for 1999	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 1999.
Lån til ferjer i riksveg-samband	04.12. 1997	430 275	135 000	150 000	735 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06. 1981	3 000	0	0	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårslige øvingsbaner	04.12. 1997	3 332	5 000	0	8 500
AS Fastlandsfinans	10.06. 1988	325 000	0	0	325 000
Sum Samferdselsdepartementet		761 607	140 000	150 000	1 071 500

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

2 Programkategori 21.1 Administrasjon m.m.*2.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999**Utgifter*

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	102 434	106 400	109 800	3,2
1301	Forskning og utvikling m.v.	92 659	95 000	106 400	12,0
1303	Statlig sivil trafikkflygerskole	288			
Sum kategori 21.10		195 381	201 400	216 200	7,3

Inntekter

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	663		1 780	
Sum kategori 21.10		663		1 780	

2.2 Hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999

Samferdselsdepartementet skal arbeide for effektivisering av og samordning mellom de ulike transport- og kommunikasjonsformer. Det arbeides mot én samlet plan for transportsektorene hvor veg- og banetransport, luftfart og havner vil bli sett i sammenheng. Videre vil det bli arbeidet for en klarere fokusering på kollektivtransport.

Departementet skal følge den internasjonale utviklingen på sitt ansvarsområde. Videre skal det tas hensyn til miljø, sikkerhet og framkommelighet for befolkning og næringsliv i alle deler av landet.

Innen forskning og utvikling vil departementet bidra med midler bl.a. til telekommunikasjonsforskning og utredninger angående miljø, trafiksikkerhet og lokal transportplanlegging.

*2.3 Nærmere om fornyelses- og effektiviseringstiltak - kap. 1300***2.3.1 Igangværende/gjennomførte tiltak 1997 og 1998**

Oslo Lufthavn Gardermoen vil som planlagt bli offisielt åpnet 7. oktober 1998. Fordi åpningen av Romeriksporten er forsinket vil prosjektorganiseringen av Gardermoutbyggingen i departementet bli videreført til 1. mai 1999.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 64, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98) ble det gitt en tilleggsbevilgning på 8 mill. kr til konsekvensutredning av jernbanetunnel under Gamlebyen i Oslo. I samsvar med Stortingets vedtak arbeides det videre med konsekvensutredning av de søndre traséalternativer. Det tas sikte på å legge saken fram for Stortinget i vårsesjonen 1999.

Det er foretatt en omorganisering internt i departementet for bl.a. å legge til rette for en mer konsentrert innsats i arbeidet med samlet plan for transportsektorene. 1. september 1998 ble det opprettet en planenhet som har ansvar for koordinering av arbeidet med samlet plan og planlegging av en del andre større tverrsektorielle saker.

Det er foretatt en intern omfordeling i departementet av oppgaver innen utforming av kollektivtransportpolitikk med sikte på å få en bedre fokusering av politikkutvikling og virkemiddelbruk, herunder fordeling av ansvar mellom forvaltningsnivåene.

En evalueringsgruppe er nedsatt for gjennomgang av utbyggingen av Gardermobanen og Oslo Lufthavn Gardermoen. Arbeidet skal omfatte både planleggings- og utbyggingsfasen. Miljøaspektet skal ha særlig oppmerksomhet. Jernbanetunnelen Romeriksporten inngår som en sentral del av evalueringsarbeidet.

Fiskeridepartementet oppnevnte i april 1998 et utvalg for å vurdere havnesamarbeid og havnestruktur i Oslofjordregionen. Utvalget er satt sammen av statlige og fylkeskommunale representanter, samt interesseorganisasjoner. Samferdselsdepartementet er representert i utvalget. For Samferdselsdepartementets del vil problemstillinger og løsninger i tilknytning til arealbruk, effektiv håndtering, fordeling og transport av gods, samt utnyttning og effektivisering av havne-, jernbane- og veginfrastrukturen til godstransport være sentrale.

2.3.2 Planlagte tiltak 1999

Departementet vil fortsette arbeidet med en samlet plan for transportsektorene. De berørte samferdselsvirksomheter og fylkeskommuner vil spille en sentral rolle i utforming av planen. Arbeidet krever ellers høy ressursbruk i departementet. Planen er forutsatt fremlagt for Stortinget våren 2000 (jf. Innst. S. nr. 137 (1997-98)).

Arbeidet med kollektivtransportpolitikken vil bli oppprioritert, jf. nærmere omtale i kap. 1.6 og nedenfor.

Luftfartstilsynet planlegges etablert som eget forvaltningsorgan, utskilt fra Luftfartsverket, jf. også kap. 3.3.5.

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) planlegges skilt ut fra departementet som eget forvaltningsorgan bl.a. for å få en klarere markering av kommisjonens uavhengige stilling i forhold til departementet. Departementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med en bredere omtale og budsjettforslag i vårsesjonen 1999, jf. nærmere omtale i kap. 3.5.

Samferdselsdepartementet vil opptre som en aktiv eier i forhold til selskaper hvor departementet forvalter statens eierinteresser, og i den forbindelse løpende vurdere hensiktsmessigheten av eksisterende eier- og tilknytningsformer.

2.4 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999

KAP. 1300 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET (JF. KAP. 4300)

		(i 1000 kr)			
					Pst.
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
01	Driftsutgifter	78 793	83 300	84 700	1,7
21	Spesielle driftsutgifter	113			
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	10 928	10 500	12 100	15,2
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	12 600	12 600	13 000	3,2
Sum kap. 1300		102 434	106 400	109 800	3,2

Beløpet for regnskap 1997 for post 01 Driftsutgifter fordeler seg på de gamle postene 01 Lønn og godtgjørelser og 11 Varer og tjenester med henholdsvis 46,9 og 31,8 mill. kr.

Beløpet for Vedtatt budsjett 1998 fordeler seg tilsvarende med henholdsvis 50,6 og 32,7 mill. kr.

Post 01 Driftsutgifter

Ved utgangen av 1. halvår 1998 hadde Samferdselsdepartementet 146 tilsatte, noe som tilsvarer 143,9 årsverk.

Det foreslås bevilget 84,7 mill. kr som fordeles slik:

- Lønn og godtgjørelser: 53,7 mill. kr
- Varer og tjenester: 31,0 mill. kr

Bevilgningene skal dekke lønn til fast organiserte stillinger, samt lønn til engasjementer og ekstrahjelp, sistnevnte bl.a. til Havarikommisjonen for sivil luftfart. Det er videre satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI).

Når det gjelder øvrige driftsutgifter, skal bevilgningen dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler. Videre skal bevilgningen dekke utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester til større utredningsarbeid.

Det er inntil videre budsjettet med helårsvirkning mht. HSL, jf. særskilt omtale i kap. 3.5.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 12,1 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) og Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF).

Kontingentene betales i det alt vesentlige i sveitsiske eller franske franc. Kurssvingninger gjør dermed at det er noe usikkert hva utgiftene vil bli på betalingstidspunktet.

Post 71 Tilskudd til Trygg Trafikk

Det foreslås bevilget et tilskudd til Trygg Trafikk på 13 mill. kr.

Hovedoppgaven til Trygg Trafikk er trafikkopplæring i skoler og barnehager (med vekt på utarbeidelse av undervisningsmaterieell), informasjon og koordinering av frivillig trafikk-sikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk skal videre bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, blant annet som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter.

Trygg Trafikks virksomhet i 1998 er i hovedsak gjennomført i henhold til oppsatt plan. Trygg Trafikk foretar for tiden en gjennomgang av organisering, bemanning og finansiering av organisasjonen, med sikte på omorganisering fra årsskiftet 1998/99.

Statens tilskudd til Trygg Trafikk er ikke øremerket bestemte formål. Det er dermed vanskelig å måle en direkte effekt av tilskuddet. Departementet vil likevel søke å påse at bevilgningen benyttes i samsvar med forutsetningene som fremgår av Stortingets behandling av budsjettet. Med et statlig tilskudd på 13 mill. kr og for øvrig de inntekter som er ført opp i Trygg Trafikks forslag til budsjett for 1999, blir fordelingen mellom tilskudd fra Staten og andre inntekter som følger:

	(i 1 000 kr)			
	Budsjett 1998	Prosentvis finansiering 1998	Forslag 1999	Prosentvis finansiering 1999
Statstilskudd	12 600	52,0	13 000	51,7
Andre tilskudd og egne inntekter	11 617	48,0	12 165	48,3
Sum	24 217	100,0	25 165	100,0

KAP. 4300 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET (JF. KAP. 1300)

(i 1000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap		Forslag 1999	Pst.
		1997	budsj. 1998		endr. 98/99
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet			1 780	
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	126			
16	Refusjon fødselspenger/adopsjons- penger	526			
17	Refusjon lærlinger	11			
Sum kap. 4300		663		1 780	

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 kap. 161 Generelle bidrag - FN-organisasjoner, post 70 Tilskudd til FNs utviklingsprogram (UNDP) og underliggende fond.

KAP. 1301 FORSKNING OG UTVIKLING M.V.

(i 1000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap		Forslag 1999	Pst.
		1997	budsj. 1998		endr. 98/99
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	13 786	12 500	12 800	2,4
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	42 100	48 300	53 200	10,1
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	36 773	34 200	40 400	18,1
Sum kap. 1301		92 659	95 000	106 400	12,0

Beløpet for regnskap 1997 for post 50 Samferdselsforskning fordeler seg på de gamle postene 51 Transportforskning og 52 Telekommunikasjonsforskning med henholdsvis 13,8 og 28,3 mill. kr. Beløpet for Vedtatt budsjett 1998 fordeler seg tilsvarende med henholdsvis 18,9 og 29,4 mill. kr. Ved behandlingen av Innst. S. nr. 252 (1997-98) ble bevilgningene redusert med henholdsvis 5,0 og 6,0 mill. kr - til 13,9 og 23,4 mill. kr.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.

Det foreslås bevilget 12,8 mill. kr.

Bevilgningen vil bli brukt til generell forsknings- og utredningsvirksomhet der hovedformålet er å bedre kunnskapsgrunnlaget 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. Videre vil utredninger om bruken av ulike virkemidler for å fremme kollektivtransporten prioriteres.

I 1997 ble det bevilget 18,9 mill. kr til Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v. over Samferdselsdepartementets budsjett. Midlene ble bl.a. benyttet til utredninger om midlertidig økning av vrakpantpremien, tomkjøring med lastebiler, vegprising, ekspressbuss-tilbudet, reisevaner, transportprognoser, trafikkopplæring av små barn, ståplasser og sikkerhet knyttet til skolebartransport i buss, fjernarbeid og funksjonshemmede m.m.

Post 50 Samferdselsforskning

F.o.m. budsjettåret 1999 er post 51 Transportforskning og post 52 Telekommunikasjonsforskning slått sammen til en post, post 50 Samferdselsforskning. Det foreslås bevilget 53,2 mill. kr, som vil være en klar økning i forhold til 1998. For 1998 ble det bevilget 48,3 mill. kr, men som Stortinget i juni 1998 reduserte til 37,3 mill. kr. Departementet legger opp til å fordele bevilgningen mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 17,7 mill. kr og 35,5 mill. kr. Departementet har i sitt forslag lagt betydelig vekt på å styrke telekommunikasjonsforskningen.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene og transportpolitiske virkemidler og slik bedre effektiviteten i transportsektoren. Hoveddelen av bevilgningen vil nyttes til programforskning under Norges forskningsråd.

I 1997 ble det bevilget 17,8 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. Det ble bl.a. startet et nytt forskningsprogram som omfatter både logistikk og IT-anvendelser i forskjellige deler av transportsektoren (LOGITRANS). Forskningsresultatene har gitt ny og forbedret kunnskap om transportsektoren, med større forståelse for hvordan transportpolitikken bør utformes. Bl.a. viser resultater fra forskning utført under et program om lokal transport- og arealpolitikk (LOKTRA) at høyere prising av biltrafikken i de største byområdene i rushperiodene, kombinert med økt satsing på kollektivtransport, kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I 1998 støtter Samferdselsdepartementet følgende programmer under Norges forskningsråd:

- Program om lokal transport- og arealpolitikk (LOKTRA), som bl.a. tar for seg tema i tilknytning til arealbruk, miljø, trafiksikkerhet og kollektivtransport.
- Et program som omfatter både logistikk og IT-anvendelser i forskjellige deler av transportsektoren (LOGITRANS).
- Miljøforurensning og helse.
- Regional utvikling.

I tillegg er det bevilget midler til strategiske instituttprogram ved Transportøkonomisk institutt, samt nasjonal delfinansiering av prosjekter under EUs fjerde rammeprogram for forskning.

For 1999 legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre støtten til de ovennevnte forskningsprogrammene. Støtten til strategiske instituttprogram ved Transportøkonomisk institutt og prosjekter under EUs fjerde rammeprogram for forskning planlegges videreført.

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 bruk til programforskning under Norges forskningsråd.

I 1997 ble det bevilget 30,4 mill. kr til dette formålet. Det ble tildelt støtte til 41 prosjekter rettet mot FoU innen områdene tele- og datanett, telematikk- og nettanvendelser, samt produkt- og tjenesteutvikling. Bl.a. ble det gitt støtte til prosjektet Intelligent Informasjonsagent der det er utviklet en "agent" som jobber på nettet for å hente frem informasjon på nettet tilpasset brukerens interesseprofil. Gjennom slik agentteknologi kan brukeren få skreddersydd informasjon, som bl.a. vil gi betydelig økt funksjonalitet.

I 1998 støtter Samferdselsdepartementet følgende programmer under Norges forskningsråd:

- Tjenesteyting og Infostruktur (TYIN), som bl.a. skal bidra til utvikling av nye tjenester basert på tele- og 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 støtter strategisk og grunnleggende FoU innen 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 som grunnlag for næringslivets strategier for ny IKT og myndighetenes IKT-politikk.

Samferdselsdepartementet legger opp til å videreføre og øke støtten til de ovennevnte forskningsprogrammene i 1999.

Stortinget har bedt Regjeringen om å legge fram en egen redegjørelse om utviklingen av teleforskningen, jf. Budsjett-innst. S. nr 13 (1997-98).

Gode telekommunikasjoner har avgjørende betydning både for norsk næringslivs konkurransevne og for mulighetene til å realisere samfunnsmessige mål knyttet til region- og distriktutvikling, økt verdiskaping og sysselsetting, effektivitet og service i forvaltningen og offentlige tjenestetilbud. Gode telekommunikasjoner har også økende betydning for enkeltmenneskets muligheter og forutsetninger for å ta aktivt del i arbeids- og samfunnsliv. Det offentlige må ta et hovedansvar for å sikre nødvendig kompetanse og FoU innen telekommunikasjoner som grunnlag for å realisere en samfunnsmessig ønskelig utvikling. Derfor er det behov for å holde et høyt nivå på den nasjonale innsatsen på dette området.

Internasjonale sammenligninger gir støtte for at Norge i dag er et ledende land innen telekommunikasjon når det gjelder kvalitet og priser på nett og tjenester. Fram til midten av 1980-tallet var Norge imidlertid et mer tilbakeleggende land på disse områdene. Bakgrunnen for at vi i dag er et ledende tele/IT-land er langvarig og strategisk satsing og nasjonalt samarbeid mellom ulike aktører. Det er Regjeringens oppfatning at en slik målbevisst satsing fortsatt er nødvendig.

Utfordringene er store og krevende. Liberalisering av de nasjonale telemarkedene skjer over hele verden og fører til at markeder og tjenester etter hvert blir globale. Forutsetningen for å etablere en interessant arena i Norge for internasjonalt konkurransedyktige teknologi- og tjenesteleverandører, slik at brukerne i hele landet skal oppleve høy kvalitet og lave kostnader, er at vi kan tilby et høykompetent IKT-miljø. Dette krever bl.a. at vi bygger opp nasjonal kompetanse ved å sikre en avansert infrastruktur som tillater eksperimentering med og realisering av nye tjenester, og at vi stimulerer til innovasjon og næringsvekst innenfor hele IKT-området. Integrasjonen av IT og telekommunikasjon har skapt kraftig vekst og nyskaping som gjør at kommunikasjonsteknologisk kompetanse i dag er en knapphets- og konkurransefaktor i hele IKT-feltet.

Betydningen av satsing på FoU er økende som følge av raske endringer i teknologi, marked og regelverk. I Sverige og Finland satses konsernene Ericsson og Nokia store ressurser på teleforskning, med store nasjonale ringvirkninger både industrielt og kompetansemessig. Det ligger en mulig fare i at aktørene søker å dekke deler av sitt eget FoU-behov gjennom internasjonale kommersielle allianser heller enn ved egen FoU-satsing i samarbeid med norske miljøer. Regjeringen ønsker at det offentlige skal bidra til å sikre et sterkt nasjonalt FoU-miljø innen tele/IT for å motvirke faren for redusert verdiskaping i Norge og svekket interesse for å utvikle nye tjenester for det norske markedet.

Endringene i rammevilkår for telesektoren har gjort det nødvendig med nye forskningspolitiske grep for å ivareta nasjonale kompetansebehov. Televerkets Forskningsinstitutt ivaretok tidligere et nasjonalt ansvar for teleforskningen. Som den største etterspørter av produkter og teknologi, som eneleverandør av tjenester og eneansvarlig for utvikling av nasjonal teleinfrastruktur, var Televerket sentral i forhold til å definere det nasjonale kompetansebehovet. I Norge har vi, tilsvarende som i andre land, sett utvikling av en norsk teleindustri på områder med særnorske behov og fortrinn, i hovedsak innenfor trådløs kommunikasjon (satellitt- og radiolinjebasert kommunikasjon, mobiltelefoni). For veksten i norsk teleindustri gjennom de to siste tiår har det vært av stor betydning at strategisk viktig FoU-aktivitet har kunnet skje i nært samarbeid med og med økonomisk støtte fra Televerket. Ved etableringen av Telenor som statlig aksjeselskap i 1994 er dette delvis endret.

Når det gjelder FoU-aktiviteten til Telenor er det forutsatt at den skal videreføre et høyt nivå og bredt omfang på sine aktiviteter og bidra til å sikre et sterkt nasjonalt FoU-miljø, jf. St.meld. nr. 17 (1997-98) og Innst. S. nr. 123 (1997-98). Samtidig er det viktig at kompetansen opprettholdes og videreutvikles i nasjonale FoU-miljøer.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Norges forskningsråd engasjert seg i å finne egnede tiltak til å møte disse nye utfordringene. Aktørene i sektoren har også deltatt aktivt i denne prosessen. Som følge av dette arbeidet har forskningsrådet tatt på seg et nasjonalt ansvar for teleforskningen i samarbeid med aktørene. I tillegg er det opprettet et rådgivende organ for norsk teleforskning, som bl.a. skal bidra til sterkere samordning og samarbeid mellom forskningsmiljøene.

Sterke nasjonale fagmiljøer er et viktig grunnlag for å kunne gjøre seg gjeldende innenfor og dra nytte av deltakelse i internasjonalt FoU-samarbeid. I slikt samarbeid er det avgjørende at norske miljøer har en egnet infrastruktur for sin medvirkning. For kommunikasjonsteknologisk forskning er tilgang til avanserte nett som gir mulighet for tekniske forsøk, en nødvendighet. Dette gjelder også for anvendelsesrettet FoU, f.eks. eksperimenter med nye teletjenester og annen IKT-basert tjenesteyting. Regjeringen mener at et avansert nasjonalt forskningsnett må gis høy prioritet også på grunn av den store internasjonale aktiviteten som nå pågår i tilknytning til utviklingen av "neste generasjons internett" (Internet 2). Det er økende etterspørsel etter programmidler på dette området.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at videre satsing på teleforskning må skje innenfor det opplegg Norges forskningsråd har tilrettelagt for å sikre en koordinert satsing på IKT-forskning og nasjonalt samarbeid mellom aktørene på området. Som ansvarlig departement for den samfunnsmessige infrastruktur som telekommunikasjonene representerer, ønsker Samferdselsdepartementet å ta et hovedansvar for FoU rettet mot å fremme videreutvikling og effektiv utnyttelse av telenettet, legge til rette for utvikling og realisering av anvendelser som sikrer samfunnet best mulig tilgang på IKT-baserte tjenester og økt kunnskap om samfunnsmessige virkninger av ny teknologi.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport

Det foreslås bevilget 40,4 mill. kr. Videre foreslås det gitt fullmakt til å gi tilsagn på 10 mill. kr utover gitt bevilgning for 1999.

Bevilgningen vil fordeles mellom forsøk med alternative drivstoff m.v. og konkrete utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport skal gjennom praktiske forsøk og spredning av kunnskap bidra til effektiv produksjon av transporttjenester og til å gjøre kollektivtransporten mest mulig attraktiv for alle brukergrupper slik at den kan styrke sin andel av det samlede personreisemarkedet. Midlene tildeles større tiltakspakker da denne typen tildeling ventelig gir mer ny kunnskap og trolig vil ha større overføringsverdi enn det mindre enkeltprosjekter ville hatt, jf. omlegging av tilskuddsordningen f.o.m. 1996. Departementet vil prioritere prosjekter som kan bidra til ny kunnskap om kollektivtiltak i storbyområder. Ordningen skal også bidra til å utvikle et offentlig transporttilbud for funksjonshemmede som ikke fanges opp av det ordinære kollektivtilbudet. Prosjekter med utvidet transporttilbud for funksjonshemmede, særlig prosjekter i tilknytning til arbeid og utdanning, prioriteres i denne sammenheng.

I 1997 ble det tildelt midler til tiltakspakker i Rogaland ("Tiltakspakke Hundvåg"), Vestfold ("Tiltakspakke Larvik"), Buskerud (videreføring av "Ny giv" i Drammensdistriktet), Hedemark ("Transport for alle" i Kongsvinger) og Østfold (utvikling av kollektivtrafikken i Nedre-Glommarregionen). Det ble dessuten gitt tilskudd til noen mindre forsøk i forbindelse med transport for funksjonshemmede.

Forsøksordningen for alternative drivstoff m.v. skal bidra til økt bruk av alternative drivstoff og til utvikling og bruk av ny teknologi som kan bidra til å redusere miljøproblemene forårsaket av transportsektoren. Midlene skal primært gå til forsøksprosjekter. Prosjektene skal fortrinnsvis bidra til ordinære driftsløsninger og være av en slik karakter at det er sannsynlig at konseptene kan settes ut i livet på relativt kort tid. I tillegg skal prosjektene generere ny kunnskap. En stor del av aktiviteten i 1998 er hovedsakelig konsentrert om bruk av naturgass. Bl.a. er naturgassbussprosjektet i Haugesund videreført, og det er gitt støtte til utredning av bruk av naturgass som drivstoff i lokomotiv. Videre er fase I av prosjektet "Miljøferje - Elektrisk framdrift" ferdigstilt. Her ble egnetheten til batteriteknologi til bruk i dagens riksvegferjer utredet. Samferdselsdepartementet vurderer eventuell oppfølging av prosjektet. Det er for øvrig gitt støtte til prosjekter i tilknytning til el-bil og hybridbuss samt til bruk av DME (dimethyl-ether), LPG (propan), biodiesel og biogass.

Også i 1997 ble store deler av midlene benyttet til prosjekter knyttet til naturgass. Bl.a. ble naturgassbussprosjektene i Trondheim og Haugesund videreført fra tidligere år og det ble gitt støtte til utredning av bruk av naturgass som drivstoff i lokomotiv. Sistnevnte resulterte i et nytt prosjekt i 1998, der det tas sikte på prøvedrift med gasslokomotiv. Det ble også gitt støtte til forsøks- og utredningsprosjekter i tilknytning til bruk av ulike andre alternative drivstoff.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), avsnitt 4.1.2, uttaler flertallet i samferdselskomiteen: "Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, ber Regjeringen på en egnet måte å legge fram en vurdering av bruk av alternativt drivstoff i transportsektoren, herunder gass og eldrift."

Alternative drivstoff brukes i dag i svært liten grad i Norge. I transportsektoren legger bosettingsmønsteret og geografiske og topografiske forhold klare begrensninger på mulighetene for storskala utbredelse av alternative drivstoff. En hovedforklaring på dette er høye infrastruktur- og distribusjonskostnader. Det vil imidlertid finnes nisjer i transportmarkedet som ligger bedre til rette for bruk av alternative drivstoff. Dette gjelder f.eks. transport i de største byene. Aktuelle eksempler er naturgassbusser og typiske "bybiler" som kan være elektrisk drevet. Det kan dessuten være aktuelt med enkelte anvendelser av naturgass i områdene rundt ilandføringsstedene. I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), avsnitt 4.1.2, viser flertallet i samferdselskomiteen til at Kyststamvegen er lansert som naturgassvegen i Norge. Samferdselsdepartementet har gjennom flere år støttet naturgassbussprosjektene i Trondheim og Haugesund over forsøksordningen for alternative drivstoff mv. Det er også gitt støtte til et prosjekt der det tas sikte på prøvedrift med gasslokomotiv i Trondheimsområdet, og det ble bevilget støtte til naturgassbussprosjektet i Bergen over "storbymidlene" i 1997. Det arbeides for øvrig med planlegging og prosjektering av prøvedrift med naturgassferje i Boknafjordssambandet i Rogaland og i et riksferjesamband i Møre og Romsdal.

Teknologien knyttet til alternative drivstoff blir stadig forbedret. Det er grunn til å tro at denne utviklingen vil bidra til at antall kjøretøy som går på alternative drivstoff vil øke i årene framover.

Myndighetenes rolle er i denne sammenheng i første rekke å sørge for tilfredsstillende rammevilkår for de alternative drivstoffene, spesielt gjennom utformingen av avgiftssystemet, slik at miljøegenskapene til de respektive drivstoffene blir tatt hensyn til. Det er gunstige avgiftsincitiver for bruk av alternative drivstoff i Norge sammenlignet med kjøretøy som går på konvensjonelle drivstoff. For eksempel er bruk av naturgass og LPG avgiftsfrie og el-biler kun pålagt årsavgift. Erfaringer tyder på at det i liten grad er teknologiske problemer som forklarer at bruken av naturgass og andre alternative drivstoff ikke er mer utbredt enn hva tilfellet er i Norge. Årsakene ligger primært på markedssiden, dvs. at det er bare begrensede deler av det norske markedet som etterspør alternative drivstoff til de aktuelle prisene, til tross for at miljøpolitiske hensyn generelt er ivaretatt i avgiftssystemet.

Gjennom forsøksordningen for alternative drivstoff har myndighetene mulighet til å bidra til at det etableres ordinære driftsløsninger med alternative drivstoff. Som en følge av en slik satsing blir dessuten kunnskap på området oppdatert, videreutviklet og formidlet, slik at den også kan komme andre interesserte aktører til gode. Et viktig forhold ved forsøksordningen er at transportmidlene i all hovedsak blir produsert internasjonalt og at det ikke i særlig grad vil være rasjonelt og heller neppe aktuelt med særnorske tekniske løsninger. Om ny drivstoffteknologi skal komme til nytte vil først og fremst være avhengig av om den tas i bruk av de store transportmiddelprodusentene internasjonalt. Forsøksordningens primære formål blir derfor å prøve ut kommersielt tilgjengelig teknologi. Det finnes imidlertid enkelte områder hvor muligheten for implementering av norskutviklet teknologi er større, bl.a. synes det å være tilfelle innen deler av skips- og fartøymarkedet.

Rogaland Ressurscenter utførte i 1996 en evaluering av forsøksordningen for alternative drivstoff m.v. Evalueringsrapporten som ble utarbeidet i den sammenheng, inneholder en fylldig omtale av forsøksprosjektene som har fått støtte over ordningene, samt erfaringene og resultatene fra disse. Hovedtrekkene fra evalueringen er omtalt i St.prp. nr. 1 (1997-98).

Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere utviklingen på området, spesielt i tilknytning til forsøksordningen for alternative drivstoff m.v., og vil rapportere til Stortinget når utviklingen gir grunnlag for det.

3 Programkategori 21.2 Luftfartsformål

3.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

Utgifter

(i 1 000 kr)				
Kap. Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1310 Flytransport	253 082	246 800	263 600	6,8
1311 Tilskudd til regionale flyplasser	159 419	171 500	140 900	-17,8
1312 Oslo Lufthavn AS	2 700 000	2 000 000	0	-100,0
2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	1 338 810	1 224 300	2 845 320	132,4
Sum kategori 21.20	4 451 311	3 642 600	3 249 820	-10,8

Inntekter

(i 1 000 kr)				
Kap. Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	953 907	847 800	323 720	-61,8
5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			500 000	
5623 Aksjer i SAS Norge ASA	65 800	50 000	50 000	0,0
Sum kategori 21.20	1 019 707	897 800	873 720	-2,7

Statens utgifter

Tabellen viser statens samlede utgifter til luftfartsformål.

Kap. 1310 Flytransport, omfatter statlige bevilgninger til innenlandske flyruter.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser, omfatter tilskudd til noen ikke-statlige flyplasser, utgifter i forbindelse med overtakelsen av regionale lufthavner og overføring til Luftfartsverket.

Kap. 2450 Luftfartsverket, omfatter bevilgninger til drift og investeringer i Luftfartsverket. Driften omfatter alle driftsinntekter og driftsutgifter, overføring fra statskassen til Luftfartsverket, samt avskrivning på anleggsmidler og renter av statens kapital.

Statens inntekter

Kap. 5450 Luftfartsverket, omfatter Luftfartsverkets avsetning til investeringsformål som budsjetteknisk inntektsføres i statsbudsjettet.

Kap. 5623 Aksjer i SAS Norge ASA, omfatter statens andel av utbytte fra SAS Norge ASA.

3.2 Omtale av Flytransport og Tilskudd til regionale flyplasser

KAP. 1310 FLYTRANSPORT

(i 1 000 kr)				
Post Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 60</i>	253 082	246 800	263 600	6,8
Sum kap. 1310	253 082	246 800	263 600	6,8

Post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter

For 1999 foreslås avsatt 263,6 mill. kr til statlige kjøp av flyrutetjenester, basert på foreliggende anbudskontrakter for drift av flyruter.

For alle anbudene skal det i løpet av året foretas kontraktsfestet prisomregning. Beløpene som nevnes under omtalen av den enkelte anbudskontrakt vil derfor bli noe justert. Det legges til grunn at differansen mellom samlet bevilgningsforslag og summen av de enkelte beløpene settes av til å ivareta statens kontraktsforpliktelser ved prisomregningene.

Kortbanerutene

Hoveddelen av bevilgningsforslaget gjelder de såkalte kortbanerutene til 26 regionale lufthavner, der Widerøe's Flyveselskap ASA har anbudskontrakt til og med 31. mars 2000. Godtgjørelsen til selskapet for 1999 er foreløpig regnet til om lag 229 mill. kr.

Kortbaneflytilbudet på Helgeland og Vestlandet, der det har vært sterkt kapasitetspress den senere tid, vil bli utvidet vesentlig fra begynnelsen av vintersesongen 1998/99. Dette skjer ved at Widerøe's Flyveselskap ASA setter inn ytterligere ett DHC-8-fly i hvert av ruteområdene.

På Vestlandet øker kapasiteten med om lag 50 pst. til/fra Oslo og nær 30 pst. til/fra Bergen. For ruteområdet Helgeland blir kapasitetsøkningen om lag 30 pst. sørover og nær 25 pst. nordover. Også kvalitativt bedres rutetilbudene vesentlig gjennom redusert antall mellomlandinger og/eller økt antall anløp for reisende til de regionale lufthavnene i de to ruteområdene.

Samferdselsdepartementet anser at det nye ruteopplegget til Widerøe's Flyveselskap ASA vil løse kapasitetsproblemer på Helgeland og Vestlandet tilfredsstillende, jf. omtale i St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98).

I samband med ruteomleggingene på Helgeland og Vestlandet foreslår departementet bevilget en godtgjørelse tilsvarende luftfartsavgiftene på den økte produksjonen, for 1999 regnet til 14,0 mill. kr, i tillegg til den godtgjørelse som følger av anbudskontraktens opprinnelig avtalte produksjonsnivå. Det vises i denne forbindelse også til omtale under kap. 1311, post 70. I anledning den vesentlige kvalitetshevingen av ruteopplegget gis Widerøe også anledning til å foreta mindre takstilpasninger. Avtalen mellom departementet og Widerøe baseres på at selskapet gis anledning til å øke takstene i de berørte ruteområdene med inntil 3 pst. fra begynnelsen av vintersesongen 1998/99, og med ytterligere inntil 1 pst. dersom de markedsmessige forutsetningene for kontrakten svikter. Samtidig vil Widerøes tilbud av rabatterte seter øke, noe som vil bidra til å redusere gjennomsnittlig billettpris pr. passasjer.

Lakselv-Tromsø

For ruten Lakselv-Tromsø v.v., der SAS har anbudskontrakt til og med 31. mars 2000, er godtgjørelsen for 1999 foreløpig regnet til 14,3 mill. kr.

Værøy-Bodø

Gjeldende kontrakt mellom Helikopter Service AS og Samferdselsdepartementet for rutedrift Værøy-Bodø v.v. utløper 31. juli 1999. Kunngjøring av anbud fra 1. august 1999 planlegges rundt årsskiftet 1998/99. For 1999 er det satt av 8,4 mill. kr i godtgjørelse, idet gjeldende godtgjørelsesnivå teknisk er videreført også i de fem siste månedene av året.

*Fagernes-Oslo/Bergen**Bakgrunn*

Nåværende anbudskontrakt for ruteflyvning innehas av Teddy Air AS, som på hverdager (mandag-fredag) normalt utfører to flyvninger tur/retur Fagernes-Oslo og en flyvning tur/retur Fagernes-Bergen. På søndager utføres det normalt en rundreise Fagernes-Bergen og en rundreise Fagernes-Oslo.

Gjennomsnittlig årlig kompensasjonsbeløp for treårsperioden fra og med 1.8.1996 til og med 31.7.1999 er om lag 7,9 mill. 1996-kr.

I 1997 var det ifølge Luftfartsverkets statistikk 6 901 innenlands rutefly-passasjerer kommet og reist over Fagernes lufthavn, Leirin. Dette tilsier et gjennomsnittlig belegg på rutene til/fra Fagernes på bare mellom 25 pst. og 30 pst. På Teddy Air AS' ruter reiser om lag 30 pst. av passasjerene (drøyt 2 000) til/fra Bergen, og om lag 70 pst. til/fra Oslo (snaut 5 000). Utviklingen i trafikken de senere årene har vist en svakt negativ trend.

For en gjennomsnittlig tur-retur reise til/fra Fagernes tilsier trafikk- og kompensasjonstallene et gjennomsnittlig subsidium pr. passasjer på om lag 2 300 kr, eller om lag 1 150 kr hver vei (1996-kr).

Konsekvensene av Gardermoen som ny hovedflyplass

Teddy Air AS har opplyst at de opererer med en transfer-andel på om lag 70 pst. på ruten fra Fagernes til Oslo v.v., dvs. at 70 pst. av passasjerene skal videre med annet flyselskap eller at passasjerene kommer fra et annet flyselskap. Dette innebærer at om lag 30 pst. av passasjerene skal til/fra Oslo. Når den nye hovedflyplassen på Gardermoen åpner 8. oktober 1998, vil besparelsen i reisetid i stor grad bortfalle ved reiser Oslo-Fagernes v.v., noe som tilsier redusert passasjertall på strekningen.

Alternative transportmidler

Allerede i dag er spart reisetid ved bruk av fly i forhold til andre transportmuligheter som ekspressbuss og bil ved reiser mellom Oslo og Fagernes av relativt liten betydning. Bussen bruker i dag om lag 3 1/4 timer på strekningen. På samme strekning vil man ved bruk av fly grovt regnet bruke 1 1/2 - 2 timer. Det er da medregnet tid til tilbringertjeneste, nødvendig ventetid, bagasjehåndtering mm.

En ordinær bussbillett en vei mellom Fagernes og Oslo koster i dag 200 kr, mens ordinær billettpris med fly en vei mellom Fagernes og Oslo er 665 kr. I tillegg kommer utgifter til tilbringertransport. Det er med andre ord stor forskjell i kostnadene ved bruk av alternative transportmidler på strekningen.

Det er i dag seks avganger med ekspressbuss hver vei mellom Oslo og Fagernes samt to avganger hver vei mellom Fagernes og Bergen. I tillegg bruker mange bil på grunn av den fleksibilitet dette gir, også fordi reiseavstanden mellom Fagernes og Oslo er relativt kort. De samlede reisemulighetene til/fra Fagernes må derfor vurderes som tilstrekkelig gode uten statlig subsidierte flyruter i forhold til å ha en akseptabel transportstandard for regionen.

Fagernes-rutas betydning for regionen

Anbudsruiter skal først og fremst legge forholdene til rette for vekst i sysselsetting, næringsutvikling m.m., samt å sikre en minimums transportstandard for regionen.

Til tross for en betydelig statlig innsats ved subsidiering av rutetrafikk til/fra Fagernes over mange år, har det ikke vært mulig å oppnå et nivå på trafikken som tilsier at ruta har en betydningsfull transportmessig funksjon for regionen. Det må ventes at trafikken til Oslo reduseres når Gardermoen åpner, slik at rutas funksjon blir ytterligere redusert.

Med den generelle heving av standarden på alternative transportmuligheter som har vært i regionen og som fortsatt vil komme, er det grunn til å tro at flyrutas konkurranseevne og dermed transportstandardmessige betydning stadig vil bli mindre.

Statens overtakelse av lufthavna

Staten ved Luftfartsverket har pr. 1.1.1998 overtatt eieransvaret for Fagernes lufthavn, Leirin. Bortfall av statlig finansiert rutetrafikk vil ikke i seg selv ha betydning for den videre utvikling av lufthavna, i den grad det er etterspørsel etter kommersielt baserte lufthavntjenester på Leirin. I denne sammenheng vil departementet vise til at SAS har varslet oppstart av kommersiell rutedrift to ganger ukentlig mellom Fagernes og København.

Tilråkning - økonomiske konsekvenser

Samferdselsdepartementet legger opp til at det ikke utlyses nytt tilbud på flyruter fra Fagernes til hhv. Oslo og Bergen. Dette innebærer at nåværende anbudsruiter vil fortsette frem til utløpet av inneværende anbudskontrakt 31.7.1999. Fortsatt rutebetjening vil etter dette måtte skje på kommersielle vilkår uten statlig støtte.

Bortfall av anbudsruiten innebærer reelt tre fulle driftsårs besparelse. I forhold til gjeldende kontrakt gir bortfallet en årlig besparelse på om lag 8 mill. kr. I og med at anbudskontrakten utløper 31.7.1999, vil budsjetteffekten i 1999 være en besparelse på om lag 3,3 mill. kr.

KAP. 1311 TILSKUDD TIL REGIONALE FLYPLASSER

(i 1 000 kr)					
Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	107 641	72 400	52 900	-26,9
70	Overføring til Luftfartsverket	51 778	99 100	88 000	-11,2
	Sum kap. 1311	159 419	171 500	140 900	-17,8

Post 60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås avsatt 52,9 mill. kr på post 60, som omfatter tilskudd til noen ikke-statlige flyplasser, rente- og avdragsrefusjoner og utgifter knyttet til statens overtakelse av eierskapet til regionale lufthavner.

Tilskuddene utgjør om lag 10,5 mill. kr og gjelder flygeinformasjonstjeneste (AFIS-tjeneste) ved ikke-statlige flyplasser med rutetraffic, driftstilskudd til Skien lufthavn i samsvar med Innst. S. nr. 128 (1994-95) og drift av kommunal flyplass i Båtsfjord.

Rente- og avdragsrefusjonene utgjør om lag 7,5 mill. kr og er knyttet til de forskutteringene som eierne av ikke-statlige flyplasser under den såkalte driftstilskuddsordningen for kortbaneplasser har gjort i henhold til tilskuddsavtaler inngått med Samferdselsdepartementet i perioden 1982-1997. Avtalene er basert på at refusjonene skjer i samsvar med Norges Kommunalbanks rente- og avdragsvilkår. Gjenstående restlån pr. 1. januar 1999 vil være om lag 40 mill. kr.

Resterende beløp vil bli nytt til delvis dekning av omkostningene med den statlige overtakelsen av regionale lufthavner, som ble fullført pr. 1. februar 1998.

For de tidligere eierne av 18 av de regionale lufthavnene fordeles kompensasjonen for statlig overtakelse over tid mot rentetillegg lik Norges Kommunalbanks til enhver tid gjeldende sats for lån til "lang p.t. rente", jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 167 (1996-97) og St.prp. nr. 1 (1997-98) Samferdselsdepartementet. Pr. 1. oktober 1998 er rentesatsen 7,0 pst. p.a.

De 34,9 mill. kr som foreslås avsatt til formålet i 1999, vil i samsvar med avtalene mellom de berørte tidligere lufthavneierne og departementet bli nytt til en forholdsmessig (prosentvis lik) betaling av den statlige kompensasjonen for den enkelte lufthavn.

De samlede statlige overtakelseskompensasjonene utgjør om lag 203,3 mill. kr før rentetillegg. Beløpet kan bli noe justert idet det gjenstår avklaring av et fåtall forhold der kommunal regnskapsdokumentasjon av egeninvesteringer avvantes. Med dette forbehold innebærer bevilgningsforslaget for 1999 at gjenstående statlige forpliktelser pr. 31. desember 1999 i forbindelse med overtakelsen av de regionale lufthavnene anslås til om lag 68 mill. kr i kompensasjoner og om lag 10 mill. kr i rentegodtgjørelser, basert på gjeldende renteni-vå.

Post 70 Overføring til Luftfartsverket

For 1999 foreslås avsatt 88,0 mill. kr i overføring til Luftfartsverket som kompensasjon for drift og investeringer ved de regionale lufthavnene forvaltningsbedriften overtok i 1997 og 1998. Beløpet er i utgangspunktet basert på en videreføring av realnivået fra 1998, men nedjustert med 14,0 mill. kr i forbindelse med endringene i det regionale flytilbudet på Helgeland og Vestlandet, jf. omtale under kap. 1310, post 70. Med utvidelsen av rutetilbudet vil luftfartsavgiftene fra den regionale luftfarten øke med samme beløp og således innebære at inntektene til finansiering av infrastrukturen i luftfarten reelt sett blir upåvirket.

KAP. 5619 RENTER AV LÅN TIL OSLO LUFTHAVN AS

(i 1 000 kr)					
Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
80	Renter			500 000	
	Sum kap. 5619			500 000	

Post 80 Renter

Ved fastsettelse av vilkårene for de statlige lånene ble det bestemt at rentesatsen i utbyggingsperioden skulle være den samme som for de statlige lånene til forvaltningsbedriftene. Samferdselsdepartementet er i ferd med å gjennomgå rentevilkårene ved inngangen til driftsperioden. I slutføringen av utbyggingsprosjektet vil det også være behov for å se nærmere på lånet med bakgrunn i årlige avrundinger og justeringer/forskyvninger av lånerammen, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98). På dette grunnlag er renten på statens lån til Oslo lufthavn AS foreløpig anslått til 500 mill. kr i 1999.

KAP. 5623 AKSJER I SAS NORGE ASA

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
80	Utbytte	65 800	50 000	50 000	0,0
	Sum kap. 5623	65 800	50 000	50 000	0,0

Post 80 Utbytte

Staten v/Samferdselsdepartementet eier 23 500 000 aksjer à kr 10,- i SAS Norge ASA, tilsvarende 50 pst. av aksjekapitalen i selskapet.

For 1997 mottok staten i 1998 et utbytte på kr 3,70 pr. aksje, tilsvarende 86,95 mill. kr.

Budsjettforslaget for 1999 er budsjetteknisk basert på samme utbytte for staten som lagt til grunn i vedtatt budsjett 1998. Det understrekes at faktisk utbytte fra selskapet vil bli fastsatt av dets generalforsamling i samsvar med aksjelovens bestemmelser, og at det budsjettmessige utbytteanslaget her er helt uforpliktende for statens representanter i generalforsamlingen.

SAS Norge ASA er nærmere omtalt i et eget vedlegg om Samferdselsdepartementet og dets etaters deltakelse i aksjeselskaper m.v.

3.3 Omtale av Luftfartsverket**KAP. 2450 LUFTFARTSVERKET (JF. KAP. 5450)**

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
24.1	Driftsinntekter	-2 874 787	-2 814 800	-1 861 050	-33,9
24.1	Overføring til Luftfartsverket	-51 778	-99 100	-88 000	-11,2
24.1	Salg av Fornebu	0	0	-2 301 120	
24.2	Driftsinntekter regionale flyplasser	-72 885	-98 300	-120 400	22,5
24.3	Fra reguleringsfondet	10 920	-10 700	-198 450	1 754,7
24.4	Driftsutgifter	1 461 086	1 445 800	1 347 500	-6,8
24.5	Driftsutgifter regionale flyplasser	91 349	158 800	187 100	17,8
24.6	Avskrivninger	408 903	450 500	346 600	-23,1
24.6	Avskrivninger Fornebu	0	0	2 249 000	
24.7	Renter av statens kapital	49 285	46 000	41 100	-10,7
24.8	Til investeringsformål	953 907	847 800	323 720	-61,8
24	Driftsresultat	-24 000	-74 000	-74 000	0,0
30	Flyplassanlegg, kan overføres	1 009 360	798 300	618 200	-22,6
94	Aksjeinnskudd	3 450	0	0	
95	Innskudd ansvarlig lånekapital	350 000	500 000	2 301 120	360,2
	Sum kap. 2450	1 338 810	1 224 300	2 845 320	132,4

KAP. 5450 LUFTFARTSVERKET (JF. KAP. 2450)

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	953 907	847 800	323 720	-61,8
	Sum kap. 5450	953 907	847 800	323 720	-61,8

3.3.1 Utviklingen i 1997-98 og hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999*Resultat for 1997*

Høykonjunkturen bidro også i 1997 til en sterk vekst i flytrafikken. Målt i antall passasjerer kommet og reist var veksten i forhold til 1996 på 6,4 pst. mens antall flybevegelser (rute- og chartertrafikk) viser en vekst på 2,5 pst. Passasjerveksten var sterkesten utenriks med 13,6 pst. mens innenrikstrafikken viser en økning på 3,8 pst. Volumveksten i Luftfartsverkets trafikk-inntekter var 5,9 pst. målt etter kontantprinsippet mens budsjettet baserte seg på en vekst på 2,8 pst. ift. det som var forventet resultat for 1996. Målt etter kontantprinsippet var Luftfartsverkets økonomiske resultat i 1997 på 988,8 mill. kr mot 940,4 mill. kr i 1996. Av dette ble 24,0 mill. kr innbetalt til statskassen. Produktivitetsutviklingen i 1997 var etter kontantprinsippet -2,1 pst., svakere enn forutsetningen på 2 pst. Akkumulert produktivitetsutvikling for perioden 1993-97 var imidlertid 10,8 pst., mot et plankrav på 8,3 pst. Regnskapsprinsippet, som gir den mest korrekte fremstillingen av virksomhetens resultat, viser en produktivitetsutvikling i 1997 på 0,1 pst. og hele 17,3 pst. for planperioden. Den gode utviklingen i fireårsperioden kan tilskrives sterk trafikkvekst i kombinasjon med stram kostnadsstyring. I beregningene er regnskapsprinsippet benyttet da dette gir den mest korrekte målingen både i enkeltår og over tid.

Det ble i 1997 foretatt investeringer for 1.009,3 mill. kr. Av konkrete tiltak kan nevnes at nytt ekspedisjonsbygg i Tromsø ble tatt i bruk i november og at NAIS-systemet (Norwegian Aeronautical Information System) ble satt i operativ drift i oktober.

Utviklingen i 1998

Trafikkveksten fra 1997 har fortsatt også inn i 1998. I første halvår økte antall passasjerer med 3,4 pst. i forhold til samme periode i 1997. Imidlertid var trafikken i juni lammet i fire dager pga. streik. Uten denne streiken ville trafikkveksten trolig vært i størrelsesorden 7,0 pst. Som for foregående år, er det også i 1998 utenlandstrafikken som vokser mest med 6,0 pst., mens innenrikstrafikken viser en økning på 2,5 pst. Antall flybevegelser økte med 2,7 pst., men korrigerer man for effektene av streiken, ser den underliggende veksten her ut til å være om lag 4,5 pst.

Proessen med overtakelse av 26 regionale lufthavner ble ferdigstilt pr. 1. februar 1998. Dette representerer en ny og stor utfordring for Luftfartsverket, først ved integrasjon av personellet og driften av lufthavnene i det øvrige Luftfartsverket og dernest i det store investeringsbehovet i ny teknisk/operativ standard.

Åpningen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen innebærer også på mange måter en ny utfordring for Luftfartsverket. Bortfallet av overskudd fra Fornebu vil allerede fra slutten av 1998 bli merkbar for Luftfartsverkets økonomi ved at investeringsevnen svekkes betydelig. Samtidig vil åpningen av Gardermoen gi muligheter for økt konkurranse også på rutestrekninger hvor det hittil kun har vært én operatør. Dette stiller økte krav til kapasitet og infrastruktur på disse lufthavnene, noe Luftfartsverket må søke å prioritere innenfor allerede stramme investeringsrammer. Konkret er det i 1998 igangsatt arbeider på Kjevik, Vigra og Haugesund for å gi plass til nye operatører og bedre publikumsfasiliteter.

Hovedlinjer i forslaget for 1999

Inntekter og kostnader relatert til den nye hovedflyplassen er ikke medregnet i forslaget for 1999 da denne er organisert som et eget rettssubjekt utenfor statsforvaltningen.

Det legges til grunn en volumvekst i trafikkinntektene på stamruteplassene i 1999 på 5,6 pst. mens det for de regionale lufthavnene er det lagt til grunn en volumvekst på 6,2 pst. Videre legges det til grunn en gjennomsnittlig satsøkning for gebyrer og luftfartsavgifter med 3,6 pst., hvorav 0,8 pst. av satsøkningen skyldes utilsiktet mindrettak i 1998 grunnet Eurocontrols omlegging av underveisavgiften.

Det bedriftsøkonomiske resultatet for Luftfartsverket ventes å falle fra ovennevnte 988,8 mill. kr i 1997 til i størrelsesorden 150 mill. kr i 1999 som følge av bortfall av inntekter fra Fornebu. Sammen med overskuddskravet og betydelige investeringer i regionale lufthavner stiller dette Luftfartsverket overfor store utfordringer. Den sterke reduksjonen av Luftfartsverkets selvfinansieringsevne innebærer at det i 1999 vil bli nødvendig å trekke betydelige midler fra reguleringsfondet for å kunne opprettholde nødvendig driftsstandard og investeringsnivå. For å bidra til en reduksjon av presset i økonomien, foreslår Regjeringen noe lavere investeringsaktivitet enn det som ellers kunne vært ønskelig.

3.3.2 Hovedtrekk i utviklingen

Målt i antall passasjerer økte trafikken over norske lufthavner i 1997 med 6,4 pst. Det totale antall passasjerer over norske lufthavner (kommet og reist) var 25,3 millioner. Tabellen nedenfor viser årlige prosentvise endringer i passasjertrafikken i perioden 1994-97.

	1994 (pst.)	1995 (pst.)	1996 (pst.)	1997 (pst.)
<i>Rutetrafikk</i>				
Innland:				
Stamruter	11,3	4,2	10,3	2,4
Sekundærruter	1,9	4,8	4,5	13,9
Total innland	10,6	4,2	9,9	3,8
Utland	10,7	3,7	12,5	14,9
Sum rutetrafikk	10,6	4,3	10,4	6,1
<i>Chartertrafikk</i>				
Innland	-5,5	-4,5	-8,5	24,1
Utland	13,8	7,5	14,7	9,6
Sum chartertrafikk	13,5	7,3	14,3	9,8
Passasjertrafikk totalt	10,8	4,5	10,7	6,4

I første halvår 1998 var veksten i antall passasjerer 3,4 pst., sammenlignet med tilsvarende periode i 1997.

Avgifter

Utviklingen i satsene for luftfartsavgiftene og gebyrene har i perioden 1993-97 vært som følger:

01.01.1995	+1,5 pst.
01.01.1996	+2,5 pst.
01.01.1997	+0,1 pst.
01.01.1998	+1,7 pst. *)

*) I St.prp. nr. 1 (1997-98) var det forutsatt en satsøkning på 2,5 pst. fra 01.01.98. Som følge av at Eurocontrol høsten 1997 la om den tekniske beregningsmåten for underveisavgiften, vil den reelle økningen i satsene i 1998 kun bli 1,7 pst..

Bemanning

Tabellen nedenfor viser utviklingen i antall årsverk i perioden 1993-98 med fordeling på tidligere oppgaver og nye oppgaver i planperioden 1998-2001.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Årsverk tidligere oppgaver	2.206	2.268	2.304	2.379	2.379	2.379
Nye oppgaver 1998-2001 (akk.)					100	160
Personell overført til OSL				-320	-320	-320
Totalt antall årsverk	2.206	2.268	2.304	2.059	2.159	2.219

Av økningen på 60 årsverk fra 1998 til 1999 kan om lag 50 tilskrives økning i antall flygeleder-aspiranter og flygeledere (egne og innleide).

3.3.3 Produktivitet

I planperioden 1993-97 var det satt som krav at Luftfartsverket skulle ha en produktivitet utvikling etter kontantprinsippet på 2,0 pst. pr. år i gjennomsnitt eller 8,3 pst. akkumulert. Resultatet for 1997 ble -2,1 pst. mens det for planperioden ble 10,8 pst. Fra 1999 vil regnskapsprinsippet legges til grunn for Luftfartsverkets produktivitetmålinger da dette gir den mest korrekte fremstilling av virksomhetens resultat. Etter regnskapsprinsippet ble resultatet for 1997 0,1 pst. mens det for planperioden ble 17,3 pst.

For perioden 1998-2001 er det forutsatt at produktivitet utviklingen etter kontantprinsippet skal være 1,0 pst. pr. år medregnet regionale lufthavner. Årsaken til at kravet settes lavere enn i forrige periode, er blant annet bortfallet av Fornebu.

Forslaget for 1999 baserer seg på en produktivitet utvikling i henhold til kravet på 1,0 pst.

3.3.4 Økonomiske nøkkeltall for Luftfartsverket

Nøkkeltall

	Overskudds- grad	Total rentabilitet	Egenkapital rentabilitet	Total- kapitalens omløps- hastighet	Soliditet
	pst.	pst.	pst.		pst.
Regnskap 1997	35,3	9,8	10,9	0,3	89,8
Vedtatt budsj. 1998	28,6	8,1	9,1	0,3	88,5
Budsjettforslag 1999	9,1	1,7	1,8	0,2	93,2

Overskuddsgraden viser overskuddet før rentekostnader i prosent av de samlede inntektene.

Totalrentabiliteten er resultat før finanskostnader i pst. av gjennomsnittlig total kapital.

Egenkapitalrentabilitet er overskudd i pst. av gjennomsnittlig egen kapital.

Total kapitalens omløpshastighet er et mål for hvor stor bedriftens omsetning er i forhold til den totale kapitalbinding.

Soliditeten viser egenkapitalen i pst. av gjennomsnittlig total kapital.

Reduksjonen i overskuddsgrad og rentabilitet fra 1998 til 1999 skyldes i stor grad nedleggelsen av Fornebu i oktober 1998.

Balanse pr. 31. desember 1997

Eiendeler		Gjeld og egenkapital	
kr		kr	
Bankinnskudd	740 259 789	Skyldig skattetrekk, arb.giveravgift o.l.	41 748 296
Andre kortsiktige fordringer	363 398	Forskudd fra kunder	0
Varelager	0	Mellomværende med statskassen	124 994 167
Forskudd til leverandører	0	Annen kortsiktig gjeld	0
		Sum kortsiktig gjeld	166 742 463
		Statens rentebærende kapital	631 048 000
		Sum langsiktig gjeld	631 048 000
Sum omløpsmidler	740 623 187	Sum gjeld	797 790 463
Aksjer	216 550 000		
Andre langsiktige fordringer	4 796 599		
Langsiktige fordringer datterselskaper	400 000 000	Reguleringsfond	578 677 323
Maskiner, inventar o.l.	1 095 183 990		
Bygninger	2 311 744 799		
Anlegg under utførelse	3 181 129 022	Annen egenkapital	8 821 151 635
Fast eiendom for øvrig	2 247 591 824	Sum egenkapital	9 399 828 958
Sum anleggsmidler	9 456 996 234	Sum gjeld og egenkapital	10 197 619 421
Sum eiendeler	10 197 619 421		

3.3.5 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999

Drift

Anslagene for Luftfartsverkets inntekter og utgifter er utarbeidet på et tidspunkt da anslagene for trafikkutviklingen innenlands i 1999 som følge av åpning av Gardermoen 8. oktober 1998 ennå ikke var endelige. Blant annet av konkurransehensyn melder ikke flyselskapene sine endelige planer for innenlandsk produksjon til Luftfartsverket før nødvendig. Departementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med en revisjon av inntekts- og utgiftsanslagene for 1999 så snart disse er utarbeidet på grunnlag av faktisk økning i innenlands flytrafikk, hvis de reviderte tallene viser større endringer i forhold til anslagene i denne proposisjonen. Det bemerkes at den forventede økningen i trafikken på Oslo lufthavn Gardermoen ikke berører Luftfartsverkets inntekter og utgifter som oppsatt nedenfor da dette faller inn under selskapet Oslo Lufthavn AS, som bygger ut og driver den nye hovedflyplassen.

Inntekter

	(i 1 000 kr)			
	Regnskap 1997	Vedtatt budsjett 1998	Forslag 1999	Endring 98-99
Luftfartsavgifter, stamrutenett	2 126 958	2 144 400	1 479 900	-31,0 pst.
Luftfartsavgifter, regionale lufthavner	40 505	92 850	108 650	17,0 pst.
Gebyrer	25 396	23 700	23 700	0,0 pst.
Andre driftsinntekter, stamrutenett	722 402	646 700	357 450	-44,7 pst.
Andre driftsinntekter, regionale lufth.	32 411	5 450	11 750	115,6 pst.
Tilskudd regionale lufthavner	51 778	99 100	88 000	-11,2 pst.
Fra reguleringsfondet	0	10 700	198 450	
Salg av Fornebu	0	0	2 301 120	
Sum inntekter	2 999 450	3 022 900	4 569 020	51,1 pst.

Som det fremgår av pkt. 3.3.1, er forslaget basert på en volumvekstrate for luftfartsavgiftene på stamrutenettet på 5,6 pst. (ekskl. Fornebu og Gardermoen) og 6,2 pst. på de regionale lufthavnene i forhold til reviderte anslag for 1998. Den relativt sterke veksten på stamrutenettet kan tilskrives 1999-effekten av åpningen av Gardermoen. For de regionale lufthavnene skyldes mye av økningen underbudsjettering av offshorettrafikk i 1998 som følge av usikkert budsjettunderlag. Det foreslås at satsene for luftfartsavgiftene og gebyrene i gjennomsnitt øker med 3,6 pst. f.o.m. 1. januar 1999. Dette er 0,8 pst. høyere enn det normal prisomregning skulle tilsi og skyldes tilsvarende underkompensasjon i 1998 som følge av at Eurocontrol høsten 1997 la om de tekniske beregningsprinsippene for underveisavgiften. Budsjettforslaget viser likevel en reduksjon i de samlede inntektene for Luftfartsverket på 31,4 pst. fra 1998 som følge av bortfallet av Fornebu og Gardermoen.

Andre driftsinntekter på stamrutenettet, som foruten kommersielle inntekter også omfatter refusjon fra Forsvaret for flygeværtjeneste samt renter av bankinnskudd, reduseres med 44,7 pst. sammenlignet med vedtatt budsjett for 1998. Reduksjonen skyldes i stor grad bortfallet av kommersielle inntekter fra Fornebu. Den prosentvise reduksjonen i Andre driftsinntekter blir større enn for Luftfartsverkets trafikkbaserte avgiftsinntekter som følge av den store betydning Fornebu har hatt for Luftfartsverkets kommersielle inntekter.

Posten "Overføring til Luftfartsverket" er ført opp med 88,0 mill. kr og gjelder tilskudd til Luftfartsverket til delvis dekning av driftsunderskudd og investeringer på de regionale lufthavnene.

Utgifter

	Regnskap 1997	Vedtatt budsjett 1998	Forslag 1999	(i 1 000 kr) Endring 98- 99
Personalutgifter	706 708	777 400	778 100	0,1 pst.
Øvrige driftsutgifter	754 378	668 400	569 400	-14,8 pst.
Driftsutgifter regionale lufthavner	91 349	158 800	187 100	17,8 pst.
Avskrivninger	408 903	450 500	346 600	-23,6 pst.
Avskrivninger Fornebu	0	0	2 249 000	
Renter av statens kapital	49 285	46 000	41 100	-10,7 pst.
Til investeringsformål	953 907	847 800	323 720	-63,7 pst.
Til reguleringsfondet	10 920	0	0	
Sum utgifter	2 975 450	2 948 900	4 495 020	52,4 pst.

Personalutgifter

Forslaget for 1999 er basert på lønnsregulativ pr. 1. mai 1998, samt sentrale og lokale forhandlinger i 1998. Kostnadene ved lønnsoppjøret i 1998 er beregnet til 32,1 mill. kr på årsbasis. Det er i forslaget lagt til grunn en vekst i antall årsverk på om lag 60 hvorav om lag 50 gjelder nye flygeledere (egne og innleide) og flygelederaspiranter. At forslaget likevel ikke viser en større økning enn 0,1 pst. fra 1998 til 1999, skyldes at enkelte kostnadsposter knyttet til flygelederutdanningen er flyttet over til "Øvrige driftsutgifter" samt at utgiftene i 1998 ser ut til å bli noe lavere enn budsjettet.

Øvrige driftsutgifter

Reduksjonen fra 1998 til 1999 skyldes bortfallet av Fornebu og Gardermoen. Foruten prisomregning er det i tillegg lagt inn midler for ytterligere opptrapping av flygelederutdanningen for å løse dagens bemanningsproblemer og møte økt trafikk.

Driftsutgifter regionale lufthavner

Overtakelsen av de regionale lufthavnene ble ferdigstilt pr. 1. februar 1998. Av denne grunn har også anslagene som er presentert tidligere vært usikre. En grundig budsjettgjennomgang av alle lufthavner som er overtatt, gir et anslag for driftskostnadene på 187,1 mill. kr i 1999. Av dette utgjør lønn og personalutgifter 111,2 mill. kr, mens øvrige driftsutgifter utgjør 75,9 mill. kr. Merkostnader som følge av lønnsoppjøret i 1998 er da innarbeidet med 3,2 mill. kr.

Investeringer

Post 30 Flyplassanlegg, kan overføres

Det foreslås avsatt i alt 618,2 mill. kr til investeringer, fordelt med 438,2 mill. kr på stamrutenettet og 180,0 mill. kr på de regionale lufthavnene.

Stamrutenettet

Ekspedisjonsområder/ terminalbygg/ øvrige bygg

De viktigste oppgavene innenfor ekspedisjonsområder/terminalbygg i 1999 vil bli byggestart for utvidelse av ekspedisjonsbygget ved Stavanger lufthavn, Sola, planlegging og prosjektering av nytt ekspedisjonsbygg ved Svalbard lufthavn, Longyear, samt byggestart for utvidelse av bagasjehall og bagasjetransportanlegg ved Bergen lufthavn, Flesland. I samband med at det i 1999 blir start av arbeid med forlengelse av rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktknoen, vil det også igangsettes forberedende arbeider med nytt ekspedisjonsområde. Dette skjer ved at masse-disponeringen for de to prosjektene sammenholdes. Start for nytt driftsbygg ved Tromsø lufthavn lå inne i St.prp. nr. 1 (1997-98) men ble senere utsatt til 1999 som følge av redusert investeringsbevilgning, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98).

Ved Stortingets behandling av St. prp. nr. 64/Innst. S. nr 229 (1997-98), ble det godtatt at selskapet Sandefjord Lufthavn AS selv skal finansiere utbyggingen av nytt tårn. Blant annet av hensyn til de ansatte ble det likevel lagt opp til at Luftfartsverket skulle være byggherre. Avhengig av betingelsene for utbyggingen av nytt tårn, som Luftfartsverket og Sandefjord Lufthavn AS har drøftet nærmere etter Stortingets vedtak, vil Luftfartsverket måtte sette av midler til utbyggingen mot tilbakebetaling fra Sandefjord Lufthavn AS. Den likviditetsmessige betydningen av dette vil blant annet avhenge av hvilken tårnløsning som foretrekkes og når byggingen startes opp, samt hvilken tilbakebetalingsplan partene blir enige om.

Dersom Norge forplikter seg ihht. Schengen-avtalen, vil det i 1999 måtte brukes midler til bygningsmessige tilpasninger i terminalbygg.

Det vil i 1999 bevilges midler til bygningsmessige tilpasninger for å imøtekomme forventet økt samtidighet på en del lufthavner samt til vedlikehold i form av nødvendig rehabilitering av den eldre del av bygningsmassen.

Samferdselsdepartementet vil i nært samarbeid med Forsvarsdepartementet avklare forutsetningene for etablering av felles terminalfasiliteter på Bardufoss lufthavn.

Baner og belysning

Den viktigste oppgaven innenfor baner og belysning i 1999 blir utbygging av ny taksebane vest på Trondheim lufthavn, Værnes. I tillegg kommer start av arbeidet med forlengelse av rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktknoen. Videre vil det ved en del lufthavner bli utført renovering og vedlikehold av banedekker og overvannssystemer, samt tiltak for bedring av visuelle hjelpemidler (belysning, merking og skilting).

Flynavigasjonsutstyr

Utbyggingen av radarsensorer videreføres i 1999. Levetidsforlengende tiltak på de eksisterende radarfremvisersystemene ved Stavanger lufthavn, Sola, Bergen lufthavn, Flesland, Bodø lufthavn og Trondheim lufthavn, Værnes vil bli ferdigstilt. I forbindelse med ny taksebane ved Trondheim lufthavn, Værnes, vil nye innflygingssystemer bli etablert. I tillegg vil innflygingssystemet ved Ålesund lufthavn, Vigra, bli modernisert og flyttet. For å sikre drift på eksisterende flynavigasjonsanlegg, vil det bli gjennomført et løpende utskiftingsprogram. Satellittovervåkingssystem for helikoptertrafikk i forbindelse med oljevirk-somheten vil bli satt operativt.

Rullende materiell

For stamrutenettet vil utskifting av utrangert materiell fortsette i 1999. I tillegg må det tas høyde for krav til regularitet og etterlevelse av krav til banevedlikehold.

Øvrige tiltak

Det ventes utbetalinger til grunnerverv i forbindelse med flere utbyggingsoppgaver.

Det er behov for å gjennomføre betydelige investeringer i sikkerhetskontrollutstyr samt tilpasninger i eksisterende anlegg for å etterleve anbefalingen fra den europeiske luftfartsorganisasjonen ECAC (European Civil Aviation Conference). På Oslo lufthavn, Gardermoen, vil full kontroll av innsjekket bagasje gjennomføres umiddelbart etter åpningen i okto-

ber 1998. Et tilsvarende vedtak i ECAC gjelder kontroll av flyfrakt fra ukjent avsender. Avhengig av Norges tilslutning kan det være aktuelt med investeringer i utstyr i 1999.

Større bygg og anlegg

Forslaget for 1999 fordeler seg slik:

				Mill. 1999-kr
		Kostnads-	Bevilget hittil (inkl.	Behov 1999
		overslag	1998)	
a) Værnes	Taksebane vest	93,5	45,5	38,0
b) Tromsø	Nytt driftsbygg	57,4	8,0	16,5
c) Sola	Utvidelse eksp.bygg			10,0
	Utskifting terminalradar	37,0	0,1	10,0
d) Flesland	Utvidelse bagasjehall	32,0		10,0
Sum				84,5

Ad a) Trondheim lufthavn, Værnes

Arbeidene med ny taksebane vest ved Trondheim lufthavn, Værnes, vil fortsette i 1999. Totalkostnaden for tiltaket ble i mars 1994 beregnet til 115,6 mill. 1994-kr inkludert flytting og fornyelse av navigasjonshjelpemidler. I en fornyet gjennomgang av prosjektet er totalkostnaden nedjustert til 93,5 mill. 1998-kr. Reduksjonen skyldes bl.a. at det kan skaffes masser til en lavere pris enn tidligere beregnet og at det tas i bruk et navigasjonssystem for innflyging som reduserer anleggskostnadene vesentlig. Kostnadsoverslaget er basert på forprosjekt. Usikkerheten på dette stadiet er vurdert til +/- 7,5 pst. av totalkostnaden. Det foreligger ingen risikovurdering knyttet til usikkerhetsanslaget. Endringene i prosjektet medfører at fremdriften forses slik at anlegget ferdigstilles 4. kvartal 2000. Det er tidligere bevilget 45,5 mill. kr til planlegging og anleggsarbeider. For 1999 foreslås en bevilgning på 38 mill. kr til fortsatte anleggsarbeider.

Ad b) Tromsø lufthavn

Nytt driftsbygg må etableres for å tilfredsstille krav til funksjonalitet, arbeidsmiljø og brannvern, og for å kunne romme lufthavnens oppsetning av driftsmateriell. Tiltaket er foreløpig kostnadsberegnet til 57,4 mill. 1999-kr. Kostnadsoverslaget baserer seg på forprosjekt og usikkerheten er stipulert til +/- 10 pst. av totalkostnaden. Det er foretatt en forenklet risikovurdering av usikkerhetsanslaget hvor det framgår at dette vil nås med 90 pst. sannsynlighet. Av den tidligere bevilgningen på 24,5 mill. kr til prosjektering og bygging i 1998 ble 16,5 mill. kr trukket tilbake som følge av at Luftfartsverket fikk redusert sin investeringsbevilgning i 1998, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98). Gjennomføringen av tiltaket er derfor utsatt med ett år. Tidligere bevilgning på 16,5 mill. kr foreslås gjenopptatt for 1999.

Ad c) Stavanger lufthavn, Sola

Ekspedisjonsbygg

P.g.a. sterkt økende trafikk, spesielt på utland, med fortsatt forventet sterk trafikkvekst, vil innsjekkingsområdet, bagasjehall, ankomstområder og flyoppstilling være kapasitetsbegrensende. Luftfartsverket er i gang med en behovsanalyse for å finne riktig investeringsnivå for aktuelle tiltak for fremtiden. Det tas sikte på å gjennomføre planlegging og prosjektering, samt forberedende byggarbeider i 1999. Konkrete tiltak og endelig gjennomføringsmodell med kostnadsnivå vil bli utarbeidet i løpet av 1998. Behovet i 1999 ventes å ligge på om lag 10 mill. kr til planlegging, prosjektering og forberedende byggarbeider. Tiltaket forventes ferdigstilt i 2001.

Sola terminalradar

Den eksisterende terminalradaren ble etablert i 1982. På grunn av generell elde og problemer med å skaffe reservedeler, vil det være vanskelig å opprettholde en forsvarlig driftsstabilitet utover 2000. Det er tidligere bevilget 0,1 mill. kr til tiltaket. Det foreslås derfor en fortsettelsesbevilgning i 1999 på 10,0 mill. kr. Den samlede kostnadsrammen er 37,0 mill. kr. Radaren planlegges ferdig i 2000.

Ad d) Bergen lufthavn, Flesland

Kapasiteten på bagasjetransportanlegget er for liten i forhold til dagens trafikk. Dette medfører mye feilsortert bagasje, krever ekstra personellressurser og påvirker de ansattes arbeidsmiljø negativt. Bagasjehallen vil derfor bli utvidet samtidig som bagasjetransport-anlegget ombygges og utvides. Det vil også installeres anlegg for 100 pst. sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje til utlandet i samsvar med vedtak i den europeiske luftfarts-organisasjonen ECAC, som Norge

har sluttet seg til. Det er gjennomført en innledende skissestudie som anslår total kostnaden til 32,0 mill. 1999-kr. Usikkerheten i kostnadsoverslaget vurderes som relativt stor (om lag +/- 20 pst.). Det er foreløpig ikke gjennomført noen risikovurdering knyttet til usikkerhetsanslaget. For 1999 foreslås en startbevilgning på 10,0 mill kr til prosjektering og byggestart. Tiltaket forventes gjennomført i løpet av 2000.

Regionale lufthavner

Det foreslås avsatt i alt 180,0 mill. kr til investeringer på regionale lufthavner i 1999 med følgende fordeling (tall i mill. kr):

Bygg og anlegg	25,0
Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten	10,0
Ny teknisk/operativ standard	35,0
Rullende materiell	25,0
Ny flyplass i Båtsfjord	85,0
Sum	180,0

Bygg og anlegg

Til investeringer på regionale lufthavner i 1999 foreslås bevilget midler til driftsbygg for garasjering av rullende materiell ifm. nytt driftskonsept, generelle brannsikrings- og arbeidsmiljøtiltak, samt generell oppgradering med sikte på å oppnå en jevnere teknisk standard på bygg og anlegg for alle statlige regionale lufthavner. Det vil også bli gjennomført opprustning av flyplassbelysning der dette er nødvendig. Det er nødvendig med bevilgning til vedlikehold av rulle- og taksebaner samt flyoppstillingsområder på enkelte plasser. Det vil også bli utført en del større vedlikehold og opprustning av den eldre del av bygningsmassen der dette anses nødvendig. Den samlede bevilgning for disse tiltakene foreslås for 1999 satt til 25,0 mill. kr.

Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten

Behovet knyttet til fornyelse og utskifting av flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten på regionale lufthavner foreslås for 1999 satt til 10,0 mill. kr. Det legges blant annet opp til å bygge nytt ILS retningsfyr (LLZ) på Hasvik lufthavn.

Ny teknisk/operativ standard (NTOS)

Samferdselsdepartementet anbefaler at det i 1999 bevilges midler til tiltak i sammenheng med innføring av ny teknisk/operativ standard. Midlene skal benyttes ved enkelte lufthavner til oppgradering av lysanlegg, oppsetting av vindmålere, opparbeidelse av endefelt samt planlegging og prosjektering av rullebaneforlengelser, oppgradering av lysanlegg og elektroniske glidebaneanlegg. Det tas sikte på å ferdigstille rullebaneforlengelse til 1 200 meter ved Brønnøysund lufthavn i 1999. Det er videre igangsatt planlegging for å forberede forlengelse av rullebanen ved Florø lufthavn til 1 200 meter. Det eksisterende kontrolltårnet ved Florø lufthavn er nedslitt, og tilfredsstillende ikke krav til funksjonalitet, arbeidsmiljø og brannsikkerhet. Det arbeides derfor også med planer for et nytt kontrolltårn. Foreløpig uavklarte planforutsetninger, herunder blant annet geotekniske undersøkelser for baneforlengelsen samt lokalisering av nytt kontrolltårn, medfører at det er usikkert når rullebaneforlengelsen kan ferdigstilles. Det kan heller ikke utelukkes at det kan bli nødvendig å bygge nytt kontrolltårn før rullebanen kan forlenges. Ovennevnte forhold tilsier at det trolig blir vanskelig å ferdigstille rullebaneforlengelsen på Florø til neste anbud i flyrutedriften startes opp 1.4.2000.

Luftfartsverket gjennomførte et prosjekt i 1997 for å vurdere muligheten for bruk av satellitteknologi (GNSS) for å realisere en glidebanefunksjon ved innflyging til de aktuelle lufthavnene. Resultatet av prosjektet er positivt og det er besluttet å videreføre tiltaket. Det er derfor foreslått bevilgning til å videreføre dette arbeidet i 1999.

For 1999 foreslås 35,0 mill. kr til tiltak som kan henføres til ny teknisk/operativ standard.

Rullende materiell

Det vil bli utarbeidet et program for anskaffelse av materiell for å ivareta fastlagte krav til banevedlikehold og brann- og havaritjeneste. For 1999 foreslås 21,0 mill. kr til nyanskaffelser og utskifting av gammelt og urasjonelt materiell.

Båtsfjord lufthavn

Bygging av ny flyplass i Båtsfjord ble igangsatt i 1997 med prosjektering samt utlegging av masser til forbelastning. Arbeidene fortsetter med sikte på ferdigstilling i 1999. Tiltaket er kostnadsberegnet til 171,8 mill. 1999-kr inklusive grunnverv, Luftfartsverkets andel av tilførselsvegen og rullende materiell. Det er tidligere bevilget 64,6 mill kr til planlegging, prosjektering og bygging. For 1999 foreslås en bevilgning på 85,0 mill kr til videre arbeider. Da selve anlegget vil ferdigstilles sent i 1999, er det stipulert at restbeløpet på 22,2 mill. kr vil forfalle til utbetaling først i 2000.

Bestillingsfullmakter

Som bestillingsfullmakt foreslås 150 mill. kr, fordelt med 50 mill. kr på rullende materiell og 100 mill. kr til flynavigasjonsanlegg og bygg og anlegg.

Post 95 Innskudd ansvarlig lånekapital

I forbindelse med Stortingets utbyggingsvedtak vedrørende ny hovedflyplass av 8. oktober 1992, ble det lagt til grunn at verdien av statens eiendommer på Fornebu inntektsføres prosjektet med 2,0 mrd. 1992-kr i 1999. Omregnet til 1999-prisnivå utgjør dette kr 2.301.120.000. Samferdselsdepartementet foreslår at dette beløpet bevilges over Luftfartsverkets budsjett og skytes inn i Oslo Lufthavn AS som ansvarlig lånekapital. Beløpet vil av Oslo Lufthavn AS bli benyttet til nedbetaling på statslån, og inntektsføres på statsbudsjettets kap. 5341.

3.3.6 Rammebetingelser og organisasjonsutvikling*Overordnede planmeldinger*

Samferdselsdepartementet viser til at St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998-2007 og St.meld. nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, gjelder som overordnede planer for Luftfartsverket.

Utskillelse av Luftfartsinspeksjonen

Ved behandlingen av St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk Luftfartsplan 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97), sluttet Stortinget seg til at Luftfartsinspeksjonen i Luftfartsverket blir skilt ut som eget forvaltningsorgan. Samferdselsdepartementet forbereder nå en slik utskillelse med sikte på etablering fra 1. juli 1999. Det legges opp til å fremme en stortingsproposisjon om saken i vårsesjonen 1999. I den forbindelse vil også Luftfartsverkets budsjett bli revidert.

Opprettholdelse av et helhetlig lufthavnsystem

Luftfartsverket står i dag som eier og forvalter av 45 statlige lufthavner etter at 26 lufthavner nå er overtatt fra kommunene. Opprettholdelse av et godt utbygd nett av lufthavner er en forutsetning for utviklingen av kommunikasjonene i alle deler av landet. Samtidig er utbygging og drift av lufthavner preget av høye kapitalkostnader knyttet til investeringer i anleggene samt en relativt høy grad av faste kostnader knyttet til driften. Ettersom avgiftsnivået er noenlunde harmonisert på alle statlige norske lufthavner, innebærer dette at det økonomiske resultatet for hver enkelt lufthavn i stor grad avhenger av omfanget av trafikken.

Av de statlige norske lufthavnene utenom Oslo, er det i dag kun Flesland, Sola og Værnes samt Oslo kontrollsentral i Røyken som går med driftsøkonomisk overskudd etter dekning av kapitalkostnader og andel av felleskostnader. Beløpsmessig utgjorde overskuddet på disse lufthavnene 293 mill. kr i 1997. For øvrige lufthavner utgjorde underskuddet 318 mill. kr slik at netto resultat for Luftfartsverket etter dekning av kalkulatoriske kapitalkostnader var -25 mill. kr. Med tanke på at Luftfartsverket fra 1998 i tillegg innbetaler 74,0 mill. kr i overskudd til statskassen, innebærer dette at Luftfartsverket på sikt bør ha avkastning på den kapital som er skutt inn i Oslo Lufthavn AS for å bidra til opprettholdelse av infrastrukturen og for å kunne foreta nødvendige nyinvesteringer.

Hovedflyplassen vil dermed også i fremtiden kunne gi vesentlige bidrag til opprettholdelse av et helhetlig og godt utbygd lufthavnsystem i Norge. Inntil Oslo Lufthavn AS er i stand til å gi slik avkastning, vil trekk på reguleringsfondet måtte bidra til å finansiere investeringsbehovet.

3.3.7 Miljø

Luftfartsverket har for 1999 satt av 18,1 mill. kr til rene miljøverntiltak. Midlene benyttes til å kartlegge og avbøte miljøulemper innen luftfarten. Beløpet fordeler seg som følger:

<i>Rene miljøverntiltak</i>	Forslag 1999 (mill. kr)
<i>Generelt:</i>	
Oppfølging av miljøhandlingsplaner, utarbeidelse av årsrapport, internasjonalt arbeid	1,2
<i>Flystøy:</i>	
Videreutvikling av støyberegningsprogram, utarbeidelse av støysonekart samt oppfølging av forurensningsloven	2,6
<i>Luftforurensning:</i>	
Div. analyser, utredning og forskning.....	0,3
<i>Vann- og grunnforurensning:</i>	
Etablering av avisingsplattformer, brannøvningsområder, kartlegging av forurenset grunn, forskning, samt mindre tiltak.....	14,0

Beløpene knyttet til begrensning av vann- og grunnforurensning er tenkt anvendt både til investeringer og utredninger/undersøkelser. De øvrige summer i tabellen ovenfor er hovedsakelig knyttet til utrednings-, forsknings- og utviklingsarbeid.

Prioriterte miljøområder i 1999

Luftfartsverket vil også i 1999 delta aktivt i internasjonalt arbeid med sikte på å skjerpe rammebetingelsene slik at det blir stilt strengere krav til de miljømessige egenskapene til flymateriellet som kan benyttes.

Det skal arbeides videre med utarbeiding av miljøhandlingsplaner for regionene. Erfaringene så langt tilsier at miljøarbeidet må knyttes sterkt opp til arbeidet med tilfredsstillende kvalitets- og internkontroll i Luftfartsverket. Det er en uttalt målsetting at det i løpet av 1999 også skal utarbeides miljøhandlingsplaner for de 26 nye statlige lufthavnene som Luftfartsverket har overtatt drifts- og eieransvar for. Videre arbeides det for at nødvendige utslippstillatelser foreligger på den enkelte lufthavn og at disse blir fulgt opp.

Det tas sikte på å gjennomføre et pilotprosjekt innen avfallshåndtering, med tanke på at resultatene kan benyttes som veiledning for planer for avfallshåndtering ved øvrige lufthavner.

Luftfartsverket utarbeider og utgir årlige miljørapporter (ytre miljø) som omfatter status for hele Luftfartsverket for å styrke bedriftens og luftfartens miljøprofil. Den første ble utgitt i 1996. Rapport for året 1998 vil bli utgitt i 1999.

Støy

Luftfartsverket vil, i samarbeid med Forsvaret, utarbeide nye støysonekart for stamrute-plassene, basert på nye retningslinjer samt ny metode hvor innarbeidelse av topografiske forhold er inkludert i støysoneberegningen. Dette forutsetter imidlertid at det kan avklares med miljøvernmyndighetene hvilke retningslinjer for utarbeidelse av støysonekart som skal legges til grunn. Det forutsettes at dette vil bli avklart i løpet av 1998.

Arbeidet med å følge opp de nye forskrifter til Forurensningslovens anvendelse for samferdsel, dvs. kartlegge behov for avbøtende tiltak og evt. utarbeide program for støyisolerings tiltak, vil starte opp i 1999.

Det vil også være behov for å revidere støysonekartene for de regionale lufthavnene som Luftfartsverket har overtatt.

Luftfartsverket vil i samarbeid med Forsvaret bruke ressurser på ytterligere å optimalisere/oppgradere flystøyberegningsprogrammet NORTIM.

Luftfartsverket vil fortsatt arbeide intensivt for å få forbedret planleggingsverktøyet for regulering av flystøyutsatte områder.

Luftfartsverket vil, i samarbeid med Folkehelse, videreføre arbeidet med å kartlegge endring i støynivå i ulike friluftsområder i Oslo-regionen i forbindelse med overflytting av flytrafikken fra Fornebu til Gardermoen

Vann og grunnforurensning

Avising av fly:

Første trinn i etableringen av avisingsanlegg på Sola lufthavn, Stavanger vil bli ferdigstilt i 1998. Annet trinn (plattform nr. to) bygges i 1999. Dette vil forhindre forurensning av vann/grunn fra glykol. Luftfartsverket tar sikte på å foreta en gjennomgang av avisingsforholdene på lufthavner hvor det ikke er etablert egne oppsamlingsfasiliteter. Denne vil danne grunnlag for en videreføring av Luftfartsverkets strategi for håndtering av avisingskjemikalier.

Baneavising:

Luftfartsverket vil i 1999 fortsette å benytte alternative avisingskjemikalier i stedet for urea der dette ut fra resipientforhold er nødvendig.

Brannøvingsplassene:

I 1999 er det planlagt å etablere nye brannøvingsfelt på lufthavnene ved Tromsø og Stavanger for å hindre forurensning av vann og grunn i forbindelse med brann- og havari-øvelser på lufthavnene. Førstnevnte tiltak er utsatt fra 1998 som et resultat av reduksjon av investeringsprosjekt på 50 mill i hht. revidert statsbudsjett, jf. St. prp. nr. 64 (1997-98)/Innst. S. nr 229 (1997-98). I tillegg planlegges det prosjektering av nye felt på Kristiansand lufthavn, Kjevik.

Luftfartsverket startet i 1996 en innledende undersøkelse (fase 1) vedrørende mulig forurenset grunn ved stamruteplassene. Deler av hovedundersøkelsen (fase 2) gjennomføres i 1998. Resterende hovedundersøkelser (fase 2) vil bli gjennomført i 1999, samt tiltak (fase 3) ved enkelte lufthavner.

Forskning og utvikling:

Det såkalte Faneprosjektet for å få ytterligere kunnskap om nedbryting og transport av forurensninger i grunnen videreføres i 1999. Prosjektet vil få finansiell støtte fra Norges forskningsråd, Luftfartsverket og forskningsmiljøene (Norges Landbrukshøgskole og Universitetet i Oslo). Prosjektet går over en 4-års periode.

Luftforurensning

Arbeidet med å begrense luftforurensning vil også i 1999 konsentreres om forskning for å vurdere virkningene av utslipp fra fly. Luftfartsverket har deltatt i forskningsprosjektet AERONOX, som konkluderte sine studier i 1995. Luftfartsverket deltar med økonomisk støtte til to forskningsprosjekter, POLINAT og AEROCHEM. Prosjektene er delfinansiert av EU, og forskningsmiljøer i Norge (universitetene og Norsk institutt for luftforskning) deltar.

Luftfartsverket skal beregne totale utslipp fra sivil luftfart for året 1998. Det vil også bli gjennomført utslippsanalyser, basert på ulike teknologi- og avgiftsscenarioer.

3.3.8 FoU

Til forsknings- og utviklingsprosjekter foreslås avsatt om lag 5 mill. kr til fortsettelse av igangsatte prosjekter. Dette gjelder bl.a. miljøteknologiprojektene Soilwatch og Faneprosjektet (fase 2) begge i samarbeid med Oslo Lufthavn AS, samt utvikling av et satellitt-basert landingssystem. I tillegg vil nye FoU-prosjekter kreve om lag 2 mill. kr.

3.3.9 Luftfartsverkets aksjeinteresser

Oslo Lufthavn AS

I samsvar med Stortingets vedtak av 8. oktober 1992 opprettet Luftfartsverket aksjeselskapet Oslo Hovedflyplass AS, som i 1996 endret navn til Oslo Lufthavn AS, til å forestå utbyggingen og senere driften av den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Det er til nå skutt inn 210 mill. kr i aksjekapital og 900 mill. kr i ansvarlig lånekapital i selskapet. I 1999 skytes ytterligere vel 2 300 mill. kr inn i selskapet, jf. omtale under post 95 Innskudd ansvarlig lånekapital.

Nordic Aviation Resources AS

Luftfartsverket opprettet i 1993 selskapet Nordic Aviation Resources AS med en aksjekapital på 3,0 mill. kr. Aksjekapitalen ble i 1997 utvidet til 6,45 mill. kr. Selskapets formål

er å yte konsulenttenester innenfor luftfartssektoren. Selskapet er for tiden engasjert i prosjekter i Estland, Latvia, Russland og Polen og har i tillegg overtatt ansvaret for kompetansesenteret for sivil luftfart på Sandefjord lufthavn, Torp, samt operatøransvaret for Luftfartsverkets kontrollfly.

Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS

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

3.4 Finansiering av flyplassanlegg ved forskudd og anleggsbidrag (eksterne tilskudd)

Forskuttering fra lokalt hold

Ved behandlingen av St.meld. nr. 38 (1996-97) NLP 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97), ba Stortinget Regjeringen om å åpne for forskuttering fra lokalt hold der Luftfartsverket har prioriterte investeringsprosjekter i planperioden 1998-2007.

- Krav til prosjekttype

Stortinget har satt begrensninger på en eventuell forskutteringsordning ved at ordningen kun skal gjelde prosjekter som allerede er prioritert av Luftfartsverket i planperioden 1998-2007. Etter departementets syn er begrensningen viktig for å sikre at statlige midler brukes i samsvar med det luftfartspolitiske opplegget for investeringer i flyplassanlegg, jf. sidene 43-46 i St.meld. nr. 38 (1996-97). Ved å knytte ordningen bare til prioriterte prosjekter vil ordningen kunne være samfunnsmessig fordelaktig ettersom utbygging av flyplassanlegg med stor betydning vil kunne forseres uten merkostnader for staten ved Luftfartsverket.

- Omfang

Forskutteringsordninger legger bindinger på statens frihet til å disponere økonomiske midler i fremtiden. Med den usikkerhet som alltid knytter seg til fremtidige bevilgninger over statsbudsjettet, og den noe usikre økonomiske situasjonen til Luftfartsverket i tiden fremover, mener Samferdselsdepartementet at det må legges beløpsmessige begrensninger på en forskutteringsordning. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at samlet refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke skal overskride 50 mill. kr.

- Refusjoner

Samferdselsdepartementet legger til grunn at refusjon tidligst må gis på det tidspunkt prosjektet ellers mest sannsynlig ville blitt bygd ved ordinær bevilgning over statsbudsjettet. Refusjonstidspunktet skal fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering, med anledning til å fremskynde eller utsette tilbakebetaling i inntil ett år i forhold til avtale dersom Luftfartsverkets økonomiske situasjon tilsier det. I likhet med forskutteringsordningen på vegsiden, bør størrelsen på refusjonene tilsvare forskuttet beløp uten kompensasjon for prisstigning og eventuelle renter på lån. Det vil dermed være økonomisk gunstig for staten å inngå avtale om forskuttering.

- Saksgang

Søknadene stiles til Luftfartsverket. Lokale instanser som tilbyr forskuttering forelegges en samlet investeringsplan for det aktuelle prosjekt. Samferdselsdepartementet foreslår at Luftfartsverket, innen de begrensninger som er nevnt, gis fullmakt til selv å godkjenne søknader og inngå avtaler om forskuttering. Prosjekter av spesiell politisk/prinsipiell karakter legges frem for Samferdselsdepartementet som etter å ha vurdert slike søknader eventuelt legger disse frem for Stortinget for endelige vedtak. Før forslag om forskuttering av et investeringsprosjekt kan godkjennes/fremmes skal det foreligge godkjent detaljplan for å sikre seg mot betydelige avvik i kostnadsanslaget.

Omfanget av forskutteringer må omtales i de årlige budsjettframleggene for Stortinget.

Det foreslås i tilknytning til forslaget om forskuttering en merinntektsfullmakt under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.

Anleggsbidrag (eksterne tilskudd)

Luftfartsverket mottar i økende omfang tilbud om anleggsbidrag fra eksterne aktører. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Luftfartsverket gis fullmakt til - i begrenset omfang - å motta anleggsbidrag fra eksterne aktører, under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne samt fremtidige inntekter.

- Krav til prosjekttipe

Etter Samferdselsdepartementets vurderinger vil en ordning med anleggsbidrag hovedsakelig være aktuelt for prosjekter som ikke inngår i Luftfartsverkets investeringsplan. Politiske retningslinjer for flyplassinvesteringer slik de kommer til uttrykk i luftfartsplanen for perioden 1998-2007 (sidene 43-46) må imidlertid ligge til grunn også ved beslutning om utbygging av slike prosjekter. Dette kravet er ekstra viktig i en tid der Luftfartsverkets totale investeringsramme er meget stram. I følge nevnte retningslinjer skal det legges særlig vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og at tiltak som primært er bedriftsøkonomisk begrunnet skal ha en realavkastning på minst 7 pst.

Prosjekter som mottar bidrag vil med dette gjennomføres tidligere enn med gjeldende prioriteringer fordi bidraget gjør prosjektet mer bedriftsøkonomisk lønnsomt/mindre ulønnsomt for Luftfartsverket.

Stortinget vil i de årlige budsjettframleggene orienteres om omfanget av denne type finansiering.

- Omfang

Med de begrensninger som er nevnt ovenfor, mener Samferdselsdepartementet at det ikke er nødvendig å fastsette grenser for verken hvor store eller hvor mange slike bidrag Luftfartsverket kan motta.

- Saksgang

Eksterne aktører som ønsker å yte bidrag til anleggsprosjekter, må henvende seg til Luftfartsverket. Planlegging og gjennomføring av anleggsprosjekter som mottar eksterne bidrag bør være de samme som for statlig fullfinansierte prosjekter. Samferdselsdepartementet foreslår at Luftfartsverket innen de begrensninger som er nevnt, gis fullmakt til å fatte beslutninger om mindre revideringer av investeringsplanen som følge av bidrag fra eksterne aktører. Ved revideringer av spesiell politisk/prinsipiell karakter, legges saken frem for Samferdselsdepartementet som etter å ha vurdert søknaden eventuelt legger den frem for Stortinget for godkjenning.

Stortinget vil i de årlige budsjettframleggene bli orientert om omfanget av denne type finansiering.

Det foreslås i tilknytning til forslaget om anleggsbidrag en merinntektsfullmakt under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

3.5 Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) - endring av tilknytning til Samferdselsdepartementet

HSL ble etablert i sin nåværende form pr. 01.01.1989. Den danske havarikommisjonens organisering og tilknytningsform ble brukt som modell ved etableringen. Dette innebærer at HSL i administrativ sammenheng er en enhet i Samferdselsdepartementet, mens kommisjonen ellers - i alle faglige spørsmål - er et frittstående organ.

Lov om luftfart av 11.06.1993 nr. 101 (luftfartsloven) kapittel XII, avsnitt C Undersøkelse av luftfartsulykker m.m. § 12-4 flg gir det rettslige grunnlaget for å etablere en kommisjon. Med hjemmel i loven er det gitt forskrift av 18.06.1993 nr. 539 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart. Rådsdirektiv 94/56/EF av 21.11.1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart utgjør også en del av regelverket.

Regelverket gjelder primært forhold knyttet til undersøkelsene som sådan. I forskriftens § 9 omtales imidlertid i korte trekk HSL's bemanning og organisasjon. Av 1. ledd framgår følgende:

“Departementet fastsetter HSL's organisasjon og bemanning og ansetter medarbeidere. Lederen ansettes for 6 år om gangen og må rette seg etter den instruks som til enhver tid gjelder for stillingen.”

Erfaringene i de år som har gått etter etableringen, gir etter Samferdselsdepartementets mening grunnlag for en evaluering av eksisterende organisasjons- og tilknytningsform. I den forbindelse har departementet vurdert to modeller:

- ◊ Et eget forvaltningsorgan atskilt fra overordnet departement
- ◊ Nåværende organisering, men med tilknytning til et annet departement

Disse to modellene er lagt til grunn for organiseringen av havarikommisjoner i hhv. Sverige og Finland. Den svenske havarikommisjonen er organisert som et eget forvaltningsorgan, mens den finske kommisjonen er etablert som en særskilt administrativ enhet innenfor det finske justisdepartementet.

Samferdselsdepartementet har kommet til at en vil anbefale å etablere HSL som eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Begrunnelsen for valget ligger først og fremst i at forvaltningsorganmodellen gir ryddige skillelinjer og mer konsekvent avgrensning av fullmakter mellom departement og undersøkelsesorgan. Det vil bli klarere at HSL har en selvstendig rolle innenfor de rammer som følger av stortingsvedtak m.v.

Samferdselsdepartementet kan ellers ikke se at plassering administrativt under et annet departement vil medføre endringer som i tilstrekkelig grad ivaretar en klarere administrativ og organisatorisk avgrensning mellom departement og undersøkelseorgan.

Når det gjelder budsjettmessige konsekvenser av en etablering av et eget forvaltningsorgan, anses disse å være såvidt moderate at de vil kunne dekkes innenfor Samferdselsdepartementets totale budsjettramme.

Saken har vært forelagt berørte departementer, andre statlige myndigheter og sentrale aktører innen luftfarten. Det har ikke kommet fram vesentlige merknader til departementets tilråding.

Det arbeides i departementet med sikte på at denne delingen kan skje fra 1.7.99. Dette henger sammen med at det må foretas en nærmere avklaring av eventuelle endringer av regel- og instruksverk og at de økonomiske og administrative konsekvenser må klarlegges i større detalj. Samferdselsdepartementet tar etter dette sikte på å fremme en stortingsproposisjon om saken i vårsesjonen 1999.

4 Programkategori 21.3 Vegformål

4.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

Utgifter

KAP. 1320 STATENS VEGVESEN (JF. KAP. 4320)

		(i 1 000 kr)			Pst.
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., kan overføres, kan nyttes under post 30	5 127 200	5 181 000	5 420 000	4,6
24	Statens vegvesens produksjon, kan overføres	-96 000	-110 000	-110 000	0,0
30	Riksveginvesteringer, kan overføres, kan nyttes under post 23	4 356 800	4 201 100	3 923 000	-6,6
31	Tilskudd til rassikring, kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60		30 000	75 600	152,0
60	Tilskudd til fylkesvegformål, kan overføres	227 900	237 900	237 900	0,0
Sum kap. 1320		9 615 900	9 540 000	9 546 500	0,1

Det er senere gjort følgende endringer i forhold til vedtatt budsjett 1998:

- Post 30 er økt med 39,0 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 135 (1997-98)
- Post 23 er økt med 6,3 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 137 (1997-98)
- Post 30 er redusert med 97 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 252 (1997-98)

Post 23 inneholder også midler fra tidligere kap. 1321 post 23.

Post 60 inneholder også midler fra tidligere kap. 1321 post 60.

Inntekter

KAP. 4320 STATENS VEGVESEN (JF. KAP. 1320)

		(i 1 000 kr)			Pst.
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
01	Salgsinntekter m.m.	14 913	500	15 000	2 900,0
02	Diverse gebyrer	139 916	148 100	199 300	34,6
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 528			
16	Refusjon fødselspenger/adopsjons- penger	19 166			
17	Refusjon lærlinger	498			
Sum kap. 4320		176 021	148 600	214 300	44,2

Kap. 4320 er økt med 6,3 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett 1998, jf. Innst. S. nr. 137 (1997-98).

Statens utgifter

Tabellen viser statens utgifter til riksvegformål og statens direkte tilskudd til kommunalt og fylkeskommunalt vegvedlikehold og veginvesteringer.

Kap. 1320 Statens vegvesen omfatter statens utgifter til administrasjon av riks- og fylkesvegnettet, vegtrafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet, tilskudd til drift av riksvegferjer, riksveginvesteringer og tilskudd til utbedring av fylkesveger, tilskudd til store fylkesveganlegg, samt trafikksikkerhetstiltak på kommunale og fylkeskommunale veger. Kap. 1320 omfatter fra 1999 også det tidligere kap. 1321. Dette er midler til spesielt vedlikehold av riks- og fylkesveger hvor telerestriksjoner ble opphevet fra 1. januar 1995.

Statens inntekter

Kap. 4320 viser statens ventede inntekter fra virksomhet utført av Statens vegvesen, dvs. gebyr for avlegging av førerprøver, utstedelse av førerkort, periodiske kjøretøykontroller, salg av håndbøker m.m. I tillegg regnskapsføres refusjon av fødselspenger, lønnsutgifter til lærlinger og inntekter fra bompengeselskap til dekning av lønnsutgifter m.m. til stillinger knyttet til bompengeprojekt.

4.2 Grunnlaget for budsjettforslaget - hovedutfordringer**4.2.1 Innledning**

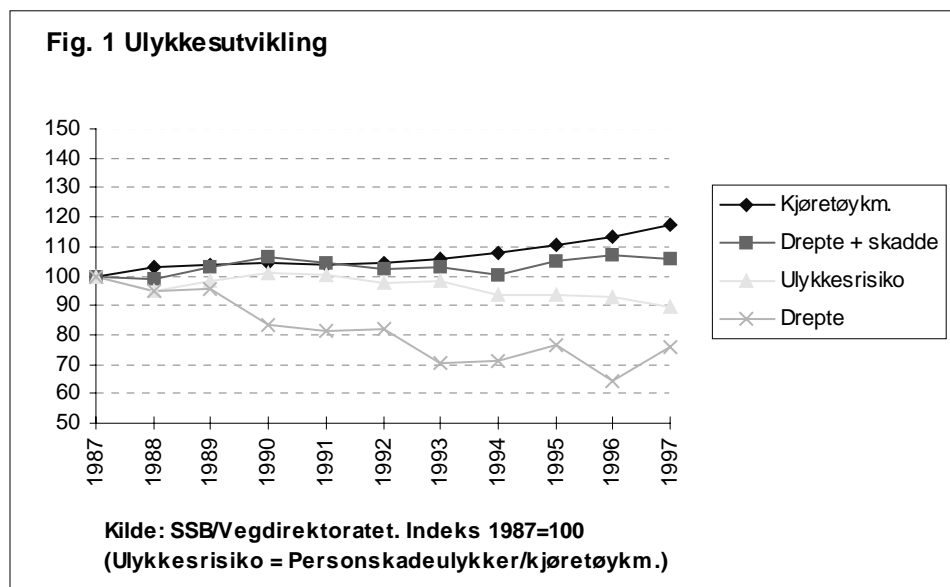
Det var en bedring i transportforholdene fra slutten av 1980-årene og fram til midten av 1990-årene, bl.a. som følge av relativt lav trafikkvekst kombinert med en økt satsing på vegtiltak. I tillegg bidro denne satsingen til at den sikkerhetsmessige og miljømessige situasjonen ble bedret.

I de siste årene har imidlertid bevilgningen til vegformål reelt sett gått betydelig ned. Samtidig har det over de siste tre-fire årene vært en betydelig trafikkvekst.

Denne utviklingen skaper problemer bl.a. for framkommeligheten på visse deler av vegnettet. Dette fører til at kjøretiden øker og at køproblemene blir større. Dette rammer både busstransport, personbilbruk og godstransport. Særlig i de største byområdene, spesielt i Oslo, øker kapasitetsproblemene.

Trafikkveksten fører også til økt behov for midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet. Pga. at det ikke har vært fulgt opp med økte bevilgninger, har det gått ut over bl.a. kvaliteten på vegdekkene.

Denne utviklingen har også bidratt til at det har blitt vanskeligere å oppnå en fortsatt nedgang i ulykkene. Den offisielle ulykkesstatistikken viser at i 1997 ble 303 personer drept i trafikken. Antallet skadde og drepte var 12 126. Til tross for trafikkveksten er antallet skadde og drepte noe lavere enn for 1996. Når det gjelder ulykkesutviklingen bør det primært fokuseres på de mer langsiktige utviklingstrekk. Utviklingen i sentrale ulykkesindikatorer for perioden 1987-97 er vist i nedenstående figur.



Vegtrafikkens andel av de samlede norske utslippene til luft er gjennomgående redusert i de senere årene. De lokale miljøproblemene, hvor vegtrafikken er en betydelig kilde, har imidlertid i liten grad blitt redusert. Den høye trafikkveksten kombinert med lavere bevilgninger har i de siste årene gjort det vanskeligere å oppnå miljøforbedringer.

4.2.2. Utvikling og resultater

Framkommelighet

For anlegg som ble åpnet i 1997 er det beregnet en innsparing i transportkostnader (kapitalisert) på 1,8 mrd. kr. Innsparte transportkostnader for 1998 synes å kunne bli 1,7 mrd. Situasjonen er preget av at mange anlegg blir tatt i bruk senere enn opprinnelig forutsatt, bl.a. pga. reduserte bevilgninger.

Det er fremdeles mange standardbrudd på dagens riksvegnett. Ved utgangen av 1997 er det anslått at 50 pst. av stamvegnettet hadde en tilfredsstillende standard. Fylkesvegene har en klart dårligere standard enn riksvegene, og forskjellen i standarden på de to delene av vegnettet er klart økende. Ved utgangen av 1998 er det ventet at 93,5 pst. av riksvegnettet og 45,5 pst. av fylkesvegnettet vil være tillatt for 10 tonn aksellast. 99 pst. av riksvegene og 27 pst. av fylkesvegene ventes å ha fast dekke.

Standarden på ferjetilbudet er videreført i de siste årene. Riksvegferjedriften har god regularitet tross materiellets høye alder. Vedlikeholdskostnadene er imidlertid økende. Trafikkutviklingen i ferjesambandene har vært ujevn. I en del samband med rask trafikkvekst har det vært økt oversitting.

Trafikksikkerhet

De tiltak Statens vegvesen gjennomførte i 1997 er isolert sett beregnet å ha gitt en reduksjon i antall skadde og drepte på om lag 160 personer. Virkningen av tiltakene som gjennomføres i 1998 er beregnet til om lag 80 færre skadde og drepte.

Miljø

Vegtransport er en betydelig kilde til lokale luftforurensnings- og støyproblemer i byer og tettsteder. Veg og vegtransport kan også gi alvorlige inngrep i og forringelse av natur- og kulturmiljø. I de senere årene er arbeidet i Statens vegvesen for å redusere miljøproblemene blitt intensivert. Større vegomlegginger i byer og tettsteder har sammen med satsingen på særskilte miljøtiltak langs eksisterende veger gitt de største forbedringene.

Statens vegvesen har i perioden 1994-97 gjennomført støyisolerings tiltak i form av fasa-isolering og bygging av støyskjermer. Dette har for 1997 gitt en reduksjon i antall personer svært plaget av vegtrafikkstøy på om lag 500. I 1997 har det også vært en viss nedgang i personer utsatt for NO₂-konsentrasjoner over 350 µg/m³, jf. forrige vegplans måleparametere. Det foreligger ikke tilsvarende beregninger mht. PM₁₀. Beregningene i forrige veg- og vegtrafikkplan er ikke sammenlignbare med nåværende beregninger som er tilpasset grenseverdiene i Forskrift om grenseverdier for lokal forurensning og støy.

Etterfølgende tabell viser forventet status pr. 1. januar 1999 for sentrale miljøindikatorer, jf. forskriften til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy.

		Status pr. 1.1. 1999
Antall personer ved bolig og institusjon langs riksvegnettet utsatt for maksimalkonsentrasjoner av NO ₂ over:		
400 µg/m ³	Gjeldende krav (tilsvarer EUs krav)	0
300 µg/m ³	Krav fra 1. januar 2005	1 300
200 µg/m ³	Forskriftens kartleggingsgrense	12 600
Antall personer ved bolig og institusjon langs riksvegnettet utsatt for maksimalkonsentrasjoner av PM ₁₀ over:		
350 µg/m ³	Gjeldende krav (tilsvarer EUs krav)	2 400
300 µg/m ³	Krav fra 1. januar 2005	3 500
150 µg/m ³	Forskriftens kartleggingsgrense	29 000
Antall personer i bolig og institusjon langs riksvegnettet utsatt for støy over:		
42 dBA	Krav fra 1. januar 2005	11 000
35 dBA	Forskriftens kartleggingsgrense	109 000

Tallene er usikre. Norsk institutt for luftforskning har ut fra sammenligninger av målinger og beregninger justert beregningsmodellen VLUFT. Dette medfører at tallene for luftforurensning ikke er sammenlignbare med tilsvarende presentasjon i St.prp. nr. 1 (1997-98). Justeringene innebærer at de beregnede nivåene samsvarer bedre med sammenlignbare målinger. De beregnede konsentrasjonene er nå høyere enn tidligere nær veg og lavere lenger fra veg.

De nye beregningene viser at problemomfanget for svevestøv er mindre enn tidligere beregnet langs riksvegene i Oslo, og større enn tidligere beregnet i Bergen og Trondheim. Det er beregnet overskridelse av det gjeldende EU-kravet for hhv. om lag 100 personer i Oslo-området, om lag 1200 personer i Bergen, om lag 1000 personer i Trondheim og noen få personer i Drammen og Stavanger. De nye beregningene viser at NO₂-nivået er generelt lavere enn tidligere beregnet. Det forventes en reell nedgang i problemomfanget for NO₂ og PM₁₀ i 1998.

For 1998 er det beregnet en nedgang på om lag 3 500 personer utsatt for innendørs støy-nivå over 42 dBA, jf. tiltaksgrensen i grenseverdiforskriften.

4.2.3 Hovedutfordringer

Hovedtrekk i vegpolitikken for årene framover er trukket opp i St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, og Innst. S. nr. 273 (1996-97). Det legges her stor vekt på at de ulike delene av transportsektoren må ses i sammenheng, og at det må legges opp til en rasjonell samordning og arbeidsdeling mellom de ulike transportformene. Norges bosettingsmønster og topografi gjør at vegtransporten har en svært sentral rolle i et effektivt transportsystem.

Det overordnede siktemålet 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 framgår av St.meld. nr. 37 at det er vesentlige utfordringer knyttet til både framkommelighet, miljø og trafikksikkerhet.

Utfordringene i forhold til framkommelighet er bl.a. knyttet til fjerning av flaskehals, utbedring av vegnettet med sikte på å fjerne køproblemer, innkorting av ruter og sikring av en minstestandard. For å sikre god framkommelighet er det behov for betydelige investeringer både i byene, på stamvegene og i distriktene.

Samtidig er det også viktig med en høy innsats på drift og vedlikehold av det eksisterende vegnettet. Dette må dels ses i sammenheng med at vegkapitalen er blitt redusert i de senere årene. Kostnadene ved å utsette dette vedlikeholdet er høye. I tillegg tilsier trafikkvekst og økte veglengder, sammen med mer kompliserte veganlegg, større utgifter til drift og vedlikehold av vegnettet.

På miljøsidan er det en utfordring og en prioritert oppgave å begrense vegsektorens bidrag til luftforurensing og støy, jf. bl.a. forskriften etter forurensningsloven om lokal luftforurensning og støy. Det er også viktig å sikre at konsekvensene av vegutbygging for bl.a. naturområder, kulturmiljø og landskapsbilde blir minst mulig.

Bl.a. som en følge av trafikksikkerhetstiltak har Norge et lavt antall skadde og drepte i trafikken sammenlignet med de fleste andre industriland. Trafikksikkerhetsarbeidet har i stor grad vært konsentrert om gjennomføring av mange enkle, billige og effektive trafikksikkerhetstiltak på vegnettet. Slike muligheter vil en også nytte i årene framover, men potensialet her er ikke like stort som tidligere. Dette stiller oss overfor en betydelig utfordring i utformingen av trafikksikkerhetspolitikken.

Foruten det langsiktige arbeidet knyttet til de ovennevnte hovedutfordringene vil det i de nærmeste årene være spesielle utfordringer knyttet til bindingene på investeringssiden. Bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte anlegg er usedvanlig store. Pr. 1. januar 1999 er bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte anlegg i størrelsesorden 12 mrd. kr, hvorav 10 mrd. kr er forutsatt investert i løpet av inneværende vegplanperiode, dvs. før 2002. Av dette skal i størrelsesorden 7 mrd. kr dekkes med statlige midler. I tillegg er det forutsatt om lag 0,5 mrd. kr i refusjoner før 2002. For å drive de igangsatte anleggene mest mulig rasjonelt kreves en investering på om lag 5 mrd. kr i 1999, hvorav om lag 3,5 mrd. kr i statlige midler.

4.3 Prioriteringer - budsjettforslaget 1999

Budsjettforslaget for 1999 til vegformål er tilpasset Regjeringens samlede økonomiske opplegg. Det foreslås en nominell økning på 6,5 mill. kr eller 0,1 pst. i forhold til vedtatt budsjett for 1998, og forslaget utgjør 23,7 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for 1998-2001.

Etterfølgende tabell viser prioriteringen mellom poster og oppfølgingsgraden for 1998 og 1999 i forhold til St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

Kap/post		Mill. 1999-kr		
		NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Oppf.pst. 1998-99
1320	Statens vegvesen			
23 ¹	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	21 974	5 420,0	49,0
24	Statens vegvesens produksjon	-160	-110,0	137,5
30	Riksveginvesteringer	17 435	3 923,0	47,0
31	Tilskudd til rassikring	-	75,6	-
60 ²	Tilskudd til fylkesvegformål	1 020	237,9	47,4
Sum statlige midler		40 269	9 546,5	48,0
Annen finansiering		5 200	2 052,2	81,8
Totalt		45 469	11 598,7	51,6

¹Inneholder også midler fra tidligere kap. 1321 post 23

²Inneholder også midler fra tidligere kap. 1321 post 60

I lys av de store utfordringene i vegpolitikken, jf. kap. 4.2.3, framstår budsjettet som stramt. I fordelingen av bevilgningene har en stått overfor vanskelige avveininger.

Innenfor rammen til vegformål er det lagt opp til en opprioritering av post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. Dette er gjort for å kunne videreføre standarden på driften av vegnettet og ferjetilbud - og samtidig i størst mulig grad å kunne opprettholde vegkapitalen.

På denne bakgrunn har det vært nødvendig å legge opp til en nedgang i riksveginvesteringene (post 30). Innenfor denne posten har en prioritert en videreføring av satsingen på "mindre investeringstiltak". Dette området har likevel en lav oppfølgingsprosent i forhold til St.meld. nr. 37.

Prioritering av "mindre investeringstiltak" har igjen bidratt til at midlene til strekningsvise prosjekter reduseres betydelig i forhold til 1998. Departementet har derfor bare lagt opp til start av et begrenset antall nye prosjekter. Disse prosjektene har dessuten dels finansiering utenfor statsbudsjettet. Det har videre vært nødvendig å legge opp til en forlenget anleggstid for en rekke riksveganlegg. Dette gir en betydelig økning i anleggskostnadene for mange prosjekter. For å drive igangsatte anlegg rasjonelt, er det behov for om lag 800 mill. kr mer enn det er funnet rom for i 1999.

Vegbudsjettet er utformet i lys av Samferdselsdepartementets samlede vegpolitikk. Det innebærer at budsjettopplegget må ses i sammenheng med departementets øvrige tiltak. Det er innenfor den samlede vegpolitikken lagt vekt på tiltak i forhold til.

- rassikring
- miljø
- trafikksikkerhet
- kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet har i 1999 lagt opp til en opprioritering av rassikringstiltakene. Departementet vil i løpet av 1998 utarbeide en nasjonal plan for rassikring. Det tas sikte på at planen skal gi en samlet oversikt over rassikringstiltak i vegplanperioden 1998-2007, men med hovedvekt på perioden 1998-2001, jf. nærmere omtale under post 30 Riksveginvesteringer.

Samferdselsdepartementet viderefører den sterke satsingen på miljøtiltak. Departementet har i forbindelse med statsbudsjettet for 1999 utarbeidet en miljøhandlingsplan for samferdsel. I denne planen gis en samlet gjennomgang av tiltakene for å redusere miljøproblemene knyttet til samferdsel. Vegsektoren er sentral i denne forbindelse. Det er i planen bl.a. lagt vekt på å beskrive status, utviklingstrekk og tiltak innen åtte definerte resultatområder, jf. for øvrig nærmere omtale av handlingsplanen i kap. 1.6.

Samferdselsdepartementet legger opp til omfattende tiltak for å styrke trafikksikkerheten, jf. kap. 4.6.9 som gir enkelte hovedtrekk i den samlede innsatsen for å styrke trafikksikkerheten. Det vises f.eks. også til kap. 4.6.6 om tiltak mot kjøring i påvirket tilstand - andre rusmidler enn alkohol. Innen vegbudsjettet vil det fortsatt bli satset på forbedringer av vegnettet som gir gode trafikksikkerhetsgevinster. Departementet vil også prioritere arbeidet med å endre trafikantenes holdninger og atferd. Det vil bli satset betydelig på å oppnå økt bilbeltebruk gjennom informasjonstiltak og en økning av kontrollaktiviteten. Kontroll av tunge kjøretøy vil også bli prioritert. Det legges videre opp til å stimulere til økt mengdetrening for førerkortkandidater. Den sterke satsingen på tilskudd til trafikksikkerhet (tidligere Aksjon skoleveg) vil bli videreført. I tillegg legges det bl.a. opp til en økt satsing på gang- og sykkelveger.

Utformingen av vegbudsjettet bygger opp under den prioritering av kollektivtransport som ligger til grunn for Samferdselsdepartementets samlede budsjettopplegg, jf. satsingen i jernbanesektoren. Innenfor vegbudsjettet er det lagt opp til å følge opp dette, særlig gjennom satsingen på tilskuddet for å styrke kollektivtransporten i de fire største byområdene (storbymidler) og satsingen på kollektivtiltak langs vegnettet.

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

Generelt

Bevilgningen for 1998 og forslaget for 1999 for post 23 gir en oppfølgingsgrad på 49,0 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

Det har gjennom flere år vært en nedgang i standarden på vegnettet. Selv med de forutsetninger og det opplegg som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 37 ville verdien av vegkapitalen bli ytterligere redusert i 1998-2001. Det store behovet for innsats på drifts- og vedlikeholdssiden må bl.a. ses i sammenheng med

- økte veglengder
- trafikkveksten over de senere årene
- nye anlegg med høye drifts- og vedlikeholdskostnader
- økningen i tillatt aksellast.

Spesielt er det behov for økt vedlikehold knyttet til vegdekker/drenering, bruer og til teknisk utstyr i tunneler.

I denne situasjonen har Samferdselsdepartementet sett det som helt nødvendig at man innenfor de trange rammene har prioritert drift og vedlikehold i forhold til investeringer. Nominelt er det lagt opp til en økning i bevilgningen på post 23 på 4,6 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998. Reelt sett er imidlertid veksten i bevilgningene mindre enn trafikkveksten skulle tilsi.

Innenfor post 23 har en særlig lagt vekt på:

- en opprioritering av trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak
- en nødvendig rehabilitering av kystbruene
- dekke nødvendige utgifter til drift av vegnettet slik at denne kan videreføres etter samme standard som i senere år
- opprettholde standarden på ferjetilbudet.

Denne prioriteringen innebærer imidlertid at flere viktige tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen må nedprioriteres. Dette vil spesielt gå ut over kvaliteten på vegdekkene.

Drift og vedlikehold av riksveger

Statens vegvesen har ansvaret for om lag 26 500 km riksveger og 2 400 km gang- og sykkelveger. Drift og vedlikehold av dette vegnettet krever en kontinuerlig og høy innsats. Etter Vegdirektoratets beregninger er standarden nå betydelig under det optimale nivået. Med drift av veger menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikles til enhver tid. Dette er aktiviteter som brøyting, salting og strøing, vegoppmerking, vask og oppretting av skilt, trafikkstyring og trafikantinformasjon, renhold av vegnettet og skjøtsel av grøntarealer. Med vedlikehold menes de tiltak som må gjennomføres for at vegdekkene og de tekniske anleggene skal kunne fungere på kort og lang sikt.

Den foreslåtte bevilgningen vil bli brukt slik at driften av vegnettet i hovedsak blir på det nivå som er forutsatt i St.meld. nr. 37. Det betyr at vinterdriften (brøyting, strøing og salting) blir gjennomført etter samme opplegg som i 1998. Dette nivået anses å være tilstrekkelig til å ivareta trafikksikkerhet og framkommelighet på riksvegnettet. Det er også lagt opp til en noe større ressursbruk knyttet til driften av tunneler. Dette har i de senere årene vært en voksende utgiftspost. Dette skyldes at tunneler som er bygd og tatt i bruk de senere år, har dyre installasjoner. Disse installasjonene krever nøye overvåking og bruker store mengder elektrisk kraft. Innsatsen i forhold til tunnelene ligger likevel betydelig under det nivået som er nødvendig på sikt.

Øvrige driftsoppgaver omfatter bl.a. skjøtsel av grøntarealer, drift av rasteplasser, toaletter, leskur, vegoppmerking, oppsetting og drift av skilt, opprydding etter ras mm. De siste årene har innsatsen tilsvart et forbruk på 630 mill. kr. Dette er vesentlig lavere enn det som er ønskelig.

Innenfor den foreslåtte bevilgningen til post 23 har departementet funnet det nødvendig å nedprioritere flere viktige tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen. Som i 1998 vil vedlikeholdet av vegdekkene ikke være tilstrekkelig til å opprettholde kvaliteten. Flere faktorer virker inn på hvor ofte et vegdekke bør fornyes og de vesentligste faktorene er trafikkmengde, piggdekkbruk og andel tungraffikk. Den lette biltrafikken har liten betydning for nedbrytningen av vegene, men bruk av piggdekk vil imidlertid, på veger med stor trafikk,

føre til stor sporslitasje og behov for hyppig vedlikehold av vegdekkene. Det er tungtrafikken som særlig bryter ned vegkroppen. F.eks. vil en tung lastebil gi større slitasje enn flere tusen personbiler. Spesielt stor nedbrytning er det om våren når det er teledøsning.

Vegdekkene i riksvegnettet representerer alene en nyverdi på om lag 9 mrd. kr. Som i 1998 vil vedlikeholdet av vegdekker ikke være tilstrekkelig til å opprettholde kvaliteten. I 1998 er det anslått at reasfaltering må utsettes på om lag 300 km riksveg. I 1999 ventes dette å øke til 500 km.

I riksvegnettet er det over 9 100 bruer. Det er satt av 180 mill. kr til vedlikehold av bruer i 1999. Dette er om lag samme innsats som i de siste årene, men det er ikke tilstrekkelig til å unngå at levetiden på bruene blir redusert. På kort sikt vil imidlertid den reduserte vedlikeholdsinnsetningen ikke gå ut over sikkerheten på bruene.

I St.meld. nr. 37 var det for perioden 1998-2001 ikke avsatt midler til rehabilitering av kystbruer på riksvegnettet. Departementet har ut fra de økende problemene på dette området likevel funnet det nødvendig å avsette 35 mill. kr i 1999.

Øvrige elementer som krever vedlikeholdsinnsetning er støyskjermer, rasoverbygg, fjellrensk og frostsikring i tunneler og støttemurer. Til slike tiltak er det satt av om lag 75 mill. kr.

Det er satt av i størrelsesorden 45-50 mill. kr til drift av gang- og sykkelvegnettet. Utgifter til vedlikehold er i størrelsesorden 15 mill. kr.

Føreropplæring og kjøretøytilsyn m.m.

I NVVP 1998-2007 er det for første del av perioden lagt opp til en årlig tilleggsatsing på trafikant- og kjøretøyområdet på 50 mill. kr. I 1998 ble slike tiltak ikke prioritert.

I budsjettforslaget for 1999 øker innsatsen til trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak med 40 mill. kr. Det vil bl.a. bli satset betydelig på økt bilbeltebruk, særlig i tettbygd strøk. Statens vegvesen planlegger å gjennomføre en økning av bilbeltekontroller i 1999. Disse vil bli samordnet med sentrale og lokale informasjonstiltak. Det vil også bli økt innsats for å høyne mengdetreningen for førerkortkandidater. Kontroll av tunge kjøretøy vil ha høy prioritet. Vegdirektoratet vil også gjennomføre forsknings- og utviklingsarbeid på dette området.

Den periodiske kjøretøykontrollen ble i 1998 utvidet til også å gjelde personbiler. Ordningen går ut på at alle personbiler som er fire år eller eldre skal fremstilles for teknisk kontroll ved et godkjent kontrollorgan hvert annet år. Godkjente kontrollorgan kan være private verksteder, testestasjoner eller Statens vegvesens trafikkstasjoner. Alle bileierne blir tilskrevet og informert om kontrollordningen fire måneder før kjøretøy skal til kontroll. Allikevel må om lag 32 pst. av bileierne purres for manglende kontroll. Kontrollordningen har også medført at flere bileiere velger å avregistrere bilen fremfor å få den kontrollert. Antall avregistrerte personbiler har økt med 37 pst. i forhold til samme periode i 1997.

Når kjøretøy skal fremstilles for kontroll står eierne fritt i valg av kontrollorgan. Kontrollkapasiteten totalt ved kontrollorganene synes å være rimelig tilpasset kontrollmengden, men enkelte steder i landet har ventetiden for kontroll ved Statens vegvesens trafikkstasjoner blitt uakseptabelt lang. Det er satt i verk tiltak for å bedre på dette, og ved utgangen av juli 1998 var antall fylker som hadde ventetid over 15 dager redusert fra 12 til 5. En regner derfor med å kunne yte tilfredsstillende service på dette området i 1999. Trafikkstasjonenes andel av periodisk kontroll var pr. 30. juni 1998 om lag 11 pst. av lette kjøretøy og 17 pst. av de tunge. En forventer at denne andelen vil være den samme også i 1999.

Riksvegferjedrift

Ferjetilbudet i 1998 foreslås i hovedsak videreført i 1999, men enkelte samband vil få bedre tilbud som følge av nye ferjer og omrokking av ferjer som følge av nedlegging av ferjesamband. I noen samband har høyere trafikkøkning enn forventet ført til at tilbudet oppleves som dårligere. Tilbudet vil videre være avhengig av resultatet av vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene.

Statens utgifter til riksvegferjedriften i 1999 er basert på at kjøretøy- og passasjertakstene økes med gjennomsnittlig 4 pst.

Riksvegferjedriften har god regularitet på tross av materiellets høye alder. Gjennomsnittsalderen for riksvegferjeflåten er i underkant av 21 år.

Utlysning av prøvedrift med anbud i 1996 har tilført ferjedriften to nybygg i 1997 og ett nybygg i 1998. Tilsvarende utlysning i 1997 vil tilføre ferjedriften ytterligere fem nybygg. Samtlige fem nybygg skal være operative fra 1. januar 2000. Bygging av bruer og tunneler vil frigjøre tre ferjer i 1998 og en ferje i 1999. Tilførte nybygg samt bruer og tunneler frigjør eksisterende ferjemateriell. Flere av de frigjorte ferjene vil ved rokkeringer bedre ferjetilbudet i andre samband. Parallelt vil minimum 11 riksvegferjer som ikke tilfredsstill

krav til ferjeflåten, kunne utranteres. Tiltakene vil gi bedre regularitet og mer hensiktsmessige ferjer.

I budsjettet for 1997 fikk Vegdirektoratet fullmakt til å gi tilsagn om statsgaranti for bygging av fem nye ferjer, hvorav to ferjer basert på forsøksdrift med gass. Den første av ferjene er levert i 1998 og de to neste leveres i 1999. Ingen av gassferjene er ennå kontrahert, og fortsatt gjenstår en del arbeid før kontrahering vil kunne foretas. Forsøket i Møre og Romsdal forutsettes drevet med gass i flytende form (LNG). Gassen vil bli levert fra Tjeldbergodden, og vil kunne leveres til energiekvivalent pris. Det gjenstår avklaring av enkelte motortekniske forhold før ferja vil kunne kontraheres.

Planlegging av forsøk med gassdrift i Boknafjordsambandet hadde i utgangspunktet gass i komprimert form (CNG) som forutsetning. Drift basert på gass i komprimert form er voluminøs, løsningen har svært høy vekt i forhold til en konvensjonell løsning og det kreves lagring av drivstoffet høyt på ferja. Dette har blant annet store konsekvenser stabiliseringsmessig for fartøyet. Det synes derfor ikke lenger aktuelt å basere forsøket på gass i komprimert form, og i den videre planlegging forutsettes drift basert på gass i flytende form. Drivstoff vil kunne leveres fra anlegget på Tjeldbergodden eller eventuelt fra et nybygd rekondenseringsanlegg i Rogaland. Leveranser fra Tjeldbergodden synes å være en lite aktuell løsning, bl.a. pga. høye transportkostnader for gass fra Nordmøre til Rogaland. Da gjenstår alternativet med bygging av rekondenseringsanlegg i Rogaland, og det arbeides for tida videre med dette alternativet. Et rekondenseringsanlegg vil overslagsvis ha en kostnad på 50 mill. kr. En del spørsmål, bl.a. i tilknytning til finansiering av et rekondenseringsanlegg, er ennå ikke avklart.

For 1999 foreslås Vegdirektoratet gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 150 mill. kr for 2. prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investering i nybygg for inntil 115 mill. kr og investering i eksisterende ferjer for inntil 35 mill. kr. Totalramma for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31.12.99 ikke overstige 735 mill. kr. Summen inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

I budsjettet for 1996 fikk Vegdirektoratet tilsagnsfullmakt om statsgaranti for bygging av riksvegferje til sambandet Hasvik - Øksfjord. Begrunnelsen for fullmakten var uegnet ferjemateriell pga. manglende lasteevne, for lav gjennomkjøringshøyde og for liten transportkapasitet. Investeringen er ikke iverksatt, bl.a. fordi det har manglet investeringsmidler til ferjeleiene og fordi det har tatt tid å avklare ferjeleiets plassering i forhold til innflygnings-trasé til flyplassen i Hasvik. Dette er nå avklart. Ombyggingen av ferjeleiene er beregnet å koste om lag 40 mill. kr. Vegdirektoratet anbefaler arbeidet gjennomført og finansiert i 1999 og 2000 ved midlertidig omdisponering av tildelte midler til prosjektet rv 94 Stallorgogflågan mot tilbakeføring ved bevilgninger i 2001 og 2002. Forslaget er i samsvar med fylkestkommunens vedtak. Se nærmere omtale i kap. 4.7.2. I lys av dette vil det bli gitt investeringstilsagn for ny ferje av tilsagnsrammen for 1998.

Stortinget har vedtatt omklassifisering av fylkesvegsambandet i Lurøy til riksvegsamband med siktemål å forbedre ferjetilbudet. For 1999 er kap. 1320, post 23 økt med 9,7 mill. kr som følge av økt statlig tilskuddsansvar etter omklassifiseringen. Se nærmere omtale under programkategori 13.70. Etter Vegdirektoratets vurdering er det ønskelig med en rask bedring av ferjetilbudet i det utvidede riksvegsambandet. Pga. det store behovet for transport av vogntog og lang rute i et meget værhardt område, anser Vegdirektoratet at nybygg er eneste tjenlige måte å imøtekomme behovet i sambandet. Nybygg vil kreve ombygging av ferjeleiene. Ombyggingen av ferjeleiene i Lurøy er anslått til 12 mill. kr. Rute-tilbudet kan tilpasses en trinnvis ombygging som kan starte i 1999. Det er betydelig usikkerhet rundt kostnadene og når det vil være mulig å gjennomføre ombyggingen av ferjeleiene. Det er derfor ikke avsatt investeringsmidler til dette i 1999. Midler som det er nødvendig å bruke i 1999 vil imidlertid bli omdisponert fra Nordlands ramme til drift og vedlikehold av riksvegnettet. Som for ferja til sambandet Hasvik - Øksfjord blir det gitt investeringstilsagn for nybygg av tilsagnsrammen for 1998.

I St.prp. nr. 1 (1997-98) ble det orientert om at departementet vil gjennomgå gjeldende kriterier for omklassifisering av ferjesamband. Dette vil inngå som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011.

Sjøfartsdirektoratets risikoanalyse som ble påbegynt ved årsskiftet 1995/1996, ventes avsluttet i 1998. Eventuelle forslag til tiltak vil bli fremmet av direktoratet basert på resultatet av risikoanalysen, og bli behandlet på ordinær måte av de berørte departementer.

Investeringer i utstyr tilrettelagt for å evakuere fartøy uten at personer havner i sjøen, kan være et tiltak som vil øke sikkerheten i ferjeflåten. Dette vil også kunne gi reduserte driftskostnader. Vegdirektoratet vil derfor prioritere investeringsmidler for investering i utstyr for slik evakuering. Oppgradering søkes gjennomført innen utgangen av 2001.

I perioden 1997-1999 gjennomføres det en prøveordning med gratisferje for passasjerer og utvidet ferjetilbud i sambandet Seierstad - Ølhammeren i Nord-Trøndelag. Denne prøveordningen startet sommeren 1997. Prøveprosjektet skal vare i to år, og vil vurderes når prøveordningen er gjennomført.

Norsk vegmuseum

Det er avsatt til sammen 10,2 mill. kr til Norsk vegmuseum. Midlene skal i hovedsak nyttes til dekning av driftsutgifter.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Som forutsatt i St.prp. nr. 1 (1997-98), jf. side 69-70, er det foretatt en gjennomgang av verdien av produksjonsutstyret, dvs. bygninger og maskiner. Det er lagt til grunn at verdiene skal vurderes og avskrives etter aksje- og regnskapslovgivningen. Retningslinjene for dette arbeidet ble kvalitetssikret av et revisjonsfirma. Resultatene ble ført inn som verdier i balansen til det nye regnskapssystemet. Pr. 1. januar 1998 er det registrert 580 mill. kr som verdi for bygningsmassen og 1 090 mill. kr for maskinene, dvs. et samlet beløp på 1 670 mill. kr. Disse verdiene er høyere enn det et tilsvarende privat selskap ville ha hatt i sin balanse. Årsaken er at vegvesenet belastes med merverdiavgift på sine investeringer, mens private får fradrag for merverdiavgiften. I stedet må disse som regel betale investeringsavgift. For de verdiene som er registrert i vegvesenets balanse, er denne forskjellen anslått til om lag 6 pst., slik at vegvesenets verdier dermed er anslått til om lag 1 575 mill. kr vurdert etter samme regler som for private bedrifter.

En nedgang i bevilgningene og økte krav til effektivitet og konkurransedyktighet medfører behov for en omstrukturering av virksomheten. Dette resulterer bl.a. i at en må avhende enkelte bygninger. En vesentlig del av bygningsmassen leies av vegvesenets myndighetsavdelinger, særlig trafikkavdelingen. Volumet av og inntektene fra egen bygningsmasse påvirkes derfor i tillegg av beslutninger for myndighetsavdelingene i vegvesenet. Også for myndighetsavdelingene kan det bli nødvendig med omstillingstiltak som kan gjøre bygninger overflødige. En må anta at verdien av bygningsmassen må nedskrives i årene som kommer pga. omstillingstiltak innen hele vegvesenet. Dette skyldes at verdien i regnskapet ofte er høyere enn salgsverdi. Verdiene i balansen og vurderinger omkring dette vil departementet komme tilbake til i de årlige budsjettproposisjonene.

Samferdselsdepartementet har for 1999 lagt til grunn et avkastningskrav på 7 pst. av det reelle verdigrunnlaget. I en situasjon hvor det ikke er spesielt behov for midler utover normal fornyelse av produksjonsutstyret eller midler til andre utgifter til omstilling av vegvesenets egenproduksjon, vil dette være grunnlaget for avkastning fra vegvesenets egen produksjonsvirksomhet. Imidlertid vil det i tilknytning til det årlige budsjettforslag bli vurdert om det er nødvendig å nytte deler av avkastningen til å dekke slike utgifter.

For 1999 vurderer Samferdselsdepartementet det slik at hele avkastningen skal føres på post 24 og at verdigrunnlaget etter samme regler som for private blir lagt til grunn. Med utgangspunkt i et verdigrunnlag på 1 575 mill. kr og 7 pst. avkastningskrav blir dette 110 mill. kr. Dette er samme beløp som for 1998.

Et avkastningskrav på 7 pst. er i samsvar med hva departementet tidligere har foreslått skal legges til grunn, jf. St.prp. nr. 1 (1996-97). I Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-97) sa et flertall i samferdselskomiteén at det burde legges til grunn 2 pst. avkastning ut fra at maskinparken i vegvesenet har en høy gjennomsnittsalder og at det er såvidt stor forskjell i rammebetingelsene mellom vegvesenet og private. Departementet har imidlertid vektlagt at en høy gjennomsnittsalder vil reflekteres i verdiene av maskinene.

Post 30 Riksveginvesteringer

Etterfølgende tabell viser forslag for 1999 til fordeling på stamveger, øvrige riksveger og mindre investeringstiltak, sammenholdt med St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

	Mill. 1999-kr		
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Oppf.pst. 1998-99
Stamveger	7 880	1 945,7	54,0
Øvrige riksveger	4 010	902,5	43,5
Mindre investeringstiltak ¹⁾	5 540	1 074,8	39,6
Sum post 30	17 430	3 923,0	47,0

¹⁾ Omfatter særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak m.m. og rassikring.

Oppfølging i forhold til St.meld. nr. 37 for den enkelte stamveggrute og det enkelte fylke framgår av kap. 4.7.

Det foreslås 3 923 mill. kr til riksveginvesteringer på post 30 i 1999. Bevilgningen i 1998 sammen med forslaget for 1999 utgjør 47 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for årene 1998-2001.

Innenfor trange rammer er det lagt opp til en nominell nedgang i bevilgningen på post 30 med 6,6 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998. Innenfor post 30 har departementet lagt opp til å prioritere en videreføring av satsingen på "mindre investeringstiltak". Dette området har likevel en lav oppfølgingsprosent i forhold til St.meld. nr. 37, jf. tabellen ovenfor. Innenfor denne satsingen legges det opp til å gjennomføre viktige tiltak i forhold til

- trafiksikkerhet
- kollektivtrafikk
- miljø.

Rammen til strekningsvise prosjekter reduseres betydelig i forhold til 1998. Departementet har derfor bare lagt opp til start av et begrenset antall nye prosjekter. Disse prosjektene har dessuten dels finansiering utenfor budsjettet. Det har videre vært nødvendig å legge opp til en mindre rasjonell anleggsdrift enn ønskelig for mange prosjekter. For å drive igangsatte anlegg rasjonelt, er det behov for om lag 800 mill. kr mer enn det er funnet rom for i 1999.

Som det framgår av kap. 4.2.3 er bindingene knyttet til slike prosjekter svært store. Siden om lag 70 pst. av bindingene er på stamvegnettet, foreslås en relativ høy andel av rammen til stamveger også i 1999.

Byggetiden for en rekke prosjekter vil bli forlenget i forhold til opprinnelig forutsatt. Dette vil føre til økte anleggskostnader, bl.a. pga. urasjonelle driftsopplegg og dårligere effektivitet for mannskap og utstyr og økte driftskostnader på rigg og byggleidelse/administrasjon. Gjennomsnittlig byggetid for et veganlegg er to år. Ett års forlengelse av byggeperioden for et gjennomsnittsanlegg vil føre til at anleggskostnadene økes med i størrelsesorden 10-15 pst. Dette vil imidlertid variere mye fra anlegg til anlegg. I tillegg til økte anleggskostnader vil forlenget byggetid også gi andre samfunnsøkonomiske kostnader som følge av at virkningene av anlegg kommer senere.

Kollektivtiltak - storbymidler

Til ulike kollektivtiltak foreslås det avsatt 171,9 mill. kr. Dette er en økning på 10,4 pst. i forhold til 1998. I tillegg til midler finansiert over denne underposten blir det gjennomført strekningsvise tiltak som også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken, jf. bl.a. rv 150 Ullevålkrysset - Nydalen (Oslo), fv 427 Storhaugtunnelen (Stavanger) og rv 555 Nygårds-tangen - Gyldenpris (Bergen).

Innenfor kollektivtiltakene vil det bli gitt tilskudd for å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger med omkringliggende kommuner (storbymidler). Midlene nyttes til investeringer i kollektivtransporten tilknyttet lokale trikk- og banestrekninger, 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.

Til storbyområdene foreslås det avsatt om lag 160 mill. kr. I 1998 ble det avsatt 144,5 mill. kr.

Rassikring

Samferdselsdepartementet vil i løpet av 1998 utarbeide en nasjonal plan for rassikring, jf. Stortingets behandling av Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) hvor Stortinget ba Regjeringen utarbeide en slik plan. Departementet legger opp til at denne planen skal være et hjelpemiddel i arbeidet med budsjettet for 2000 og for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011. Det tas sikte på at planen skal gi en samlet oversikt over rassikringstiltak i vegplanperioden 1998-2007, men med hovedvekt på perioden 1998-2001. For første fireårsperiode vil planen gi en samlet oversikt over de tiltak innen vegbudsjettet, inkludert tilskuddsordninger, som har betydning i forhold til rassikring. I tillegg til beskrivelse av tiltak og kostnadsoverslag, tas det sikte på at planen skal gi en oversikt over forventet effekt av tiltakene.

Det er lagt opp til en betydelig satsing på rassikringstiltak i 1999. Dette gjelder både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. I tillegg er det satt av midler til særskilte rassikringstiltak. Totalt foreslås 232,5 mill. kr til tiltak og prosjekter med rassikringsgevinst på post 30 i 1999. I tillegg kommer midler på post 31 og post 60, jf. nærmere omtale nedenfor. Totalt foreslås 320,6 mill. kr over postene 30, 31 og 60 til slike prosjekter og tiltak. Innen-

for satsingen på slike tiltak er det en spesiell prioritering av tiltak i Hardanger og i Møre og Romsdal. Av større tiltak som foreslås prioritert i 1999 kan nevnes

- fv 281 Frafjordtunnelen i Rogaland
- Ev 134 Teigland - Håland i Hordaland
- rv 13 Skjelvik - Fresvik i Hordaland
- rv 62 Øksendalen - Kongshamn i Møre og Romsdal
- rv 651 Volda - Greifsneset i Møre og Romsdal
- Ev 10 Reinehalsen - Moskenes i Nordland.

Post 31 Tilskudd til rassikring

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1997-98) ble det vedtatt å opprette en ny post 31 Tilskudd til rassikring, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), side 31. Midlene på post 31 kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet; tilsvarende midlene på underpost 30.4 særskilte rassikringstiltak.

Det foreslås 75,6 mill. kr til rassikringstiltak på post 31 i 1999. Fordelingen framgår av etterfølgende tabell. Ved fordeling av midlene har departementet lagt vekt på prioriteringen av rassikringstiltak i fylkenes handlingsprogram for perioden 1998-2001, plansituasjonen og hvilke bindinger tildelingene vil føre til for 2000.

Fylke	Mill. 1999-kr		
	Bevilget 1998	Forslag 1999	Totalt 1998 og 1999
Rogaland	0,0	2,0	2,0
Hordaland	10,3	29,1	39,4
Sogn og Fjordane	6,2	7,7	13,9
Møre og Romsdal	6,2	22,4	28,6
Nord-Trøndelag	0,0	4,4	4,4
Nordland	8,2	10,0	18,2
Sum	30,9	75,6	106,5

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger

I 1997 ble 1 495 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. I alt betalte trafikantene 2 037 mill. kr i bompenger. Dette var om lag 7,3 pst. mer enn året før. Inntektene fra bompengerne i Oslo, Bergen og Trondheim stod for 45,7 pst. av de totale bompengelinntektene.

Pr. 1. januar 1998 var det 36 bompengeprosjekter 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 4 prosjekter er ventet nedbetalt senere enn forutsatt. Disse prosjektene er Ev 39 Nordhordlandsbroen, Ev 134 Åkrafjorden, rv 5 Fjærland - Sogndal og Ev 69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya (Fatima).

Det er imidlertid usikkerhet knyttet til flere av forutsetningene for disse vurderingene. Dette er bl.a. knyttet til forutsetninger om trafikkutvikling og rentenivå.

For 1998 er det anslått at om lag 1 900 mill. kr vil bli stilt til disposisjon fra bompengeselskapene. Dette er om lag 10 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (1997-98). Økningen skyldes i hovedsak at det legges opp til å ta igjen forsinket framdrift fra tidligere år på enkelte anlegg. For 1999 forutsettes om lag 1 900 mill. kr å bli stilt til disposisjon fra bompengeselskapene.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at Statens gjeld ved utgangen av 1997 var på 605,7 mill. kr. I 1998 ventes det innbetalt 95,0 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 155,7 mill. kr. I 1999 er det ventet innbetalt 49,5 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 150,4 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 1999 ventes følgelig å utgjøre 444,1 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil Statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 1999 utgjøre om lag 1 040 mill. kr.

I tillegg innebærer ordningen med betingede refusjoner, jf. St.prp. nr. 63 (1991-92), at Staten innenfor rammene for det enkelte fylke har pådratt seg et ansvar for eventuelt å refundere 428 mill. kr.

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål

Sett i forhold til planperioden 1998-2001 i St.meld. nr. 37 innebærer bevilgningen for 1998 og budsjettforslaget for 1999 en oppfyllingsgrad på 47,4 pst.

Innen rammen for post 60 er økt prioritering av trafikksikkerhetstiltak fulgt opp, jf. Stortingets behandling av statsbudsjettet for 1998.

Pga. store bindinger knyttet til store fylkesveganlegg som allerede er startet, samt prioritering av prosjektene bru til Tautra i Nord-Trøndelag og bru til Sundøya i Nordland, foreslår departementet at store fylkesvegprosjekter får en relativt høy andel av tilskuddet også i 1999.

Opprioritering av midler til trafikksikkerhetstiltak og store fylkevegprosjekter har i hovedsak gått ut over midler til forsterkning.

Følgende tabell viser prioriteringer mellom de enkelte tilskuddsprogram:

	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Mill. 1999-kr
			1998 og 1999 i pst. av NVVP
Forsterkningsprogrammet	208	20,6	17,4
Store prosjekter	104	51,4	95,6
Trafikksikkerhetstiltak	416	114,0	54,9
Spesielt vedlikehold	292	51,9	40,8
Sum	1020	237,9	47,4

Forsterkningsprogrammet

Midlene blir benyttet med særlig vekt på strekninger med stor nytte for næringslivet. I 1997 ble 182 km fylkesveg oppgradert til å være tillatt for 10 tonn aksellast, en økning på 0,7 pst. Hoveddelen av denne oppgraderingen har vært utført på viktige fylkesvegtruter, slik at disse ved utgangen av 1997 hadde en andel tillatt for 10 tonn aksellast på 61,4 pst.

Det foreslås 20,6 mill. kr til forsterkning og dekkelegging av fylkesveger. Egenandelen er 40 pst., slik Stortinget gikk inn for ved behandlingen av St.meld. nr. 37. Oppfyllingsgraden de to første årene er 17,4 pst.

Store prosjekter

For 1999 foreslås totalt 51,4 mill. kr til store fylkesvegprosjekter. Prioriteringene i St.meld. nr. 37 følges opp. I tillegg har Samferdselsdepartementet prioritert prosjektet bru til Tautra i Nord-Trøndelag, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98). I tråd med Stortingets behandling av St.prp. nr. 64 (1997-98) prioriteres videre prosjektet bru til Sundøya i Nordland, jf. Innst. S. nr 229 (1997-98). Det vises til omtale i kap. 4.8 Store fylkesvegprosjekter.

Trafikksikkerhetstiltak

Midlene blir nyttet til ulike fysiske trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og kommunale ve-ger. I 1997 ble det bl.a. bygd om lag 50 km fortau eller gang- og sykkelveger. I tillegg ble midlene nyttet til fartsreducerende tiltak, vegbelysning, busslommer m.m.

Innenfor tilskuddsrammen til fylkesveger er det i St.meld. nr. 37 lagt opp til en videreføring av tilskudd til trafikksikkerhet (tidligere Aksjon skoleveg). Grunnskoleelevers skoleveg, særlig på bakgrunn av skoleplikt for 6-åringer, er en viktig årsak til videreføringen. For 1999 foreslås 114 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak.

En forutsetning for bruk av midlene er at de nyttes til å sikre trafikkmiljø hvor barn ferdes gjennom fysiske tiltak i tilknytning til kommunale og fylkeskommunale ve-ger. I tillegg kan midlene nyttes til å stimulere kommunene til å lage lokale trafikksikkerhets-/tiltaksplaner og til planlegging av enkeltprosjekter/tiltak.

Fra og med 2001 vil det bli krevd at kommunene legger en kommunal tiltaksplan til grunn for søknaden om trafikksikkerhetsmidler.

Spesielt vedlikehold av fylkesveger

I denne posten inngår fra 1999 midler til Spesielt vedlikehold av fylkesveger, tidligere kap. 1321, post 60. Det foreslås 51,9 mill. kr som kompensasjon for den økte slitasje som oppstår når det ikke innføres begrensninger i tillatt aksellast i teleløsningen. I forhold til St.meld. nr. 37 blir oppfølgingsgraden 40,8 pst. for planperioden 1998-2001. Det forutsettes egenandel fra fylkeskommunen på lik linje med øvrige programmer på post 60.

Administrativ oppskrivning av fylkesveger

Vegdirektoratet vil i tett samarbeid med fylkeskommunene sette igang et arbeid for å vurdere mulighetene for en administrativ oppskrivning av deler av fylkesvegnettet, jf. St.meld. nr. 37, side 32. En oppskrivning av den del av fylkesvegnettet som har stor trafikk, vil gi vesentlige besparelser for næringslivet. Det er imidlertid allerede nå klart at en rekke fylkesvegbruer ikke kan oppskrives uten forsterkninger. På andre deler av fylkesvegnettet vil det kunne være lettere å foreta en slik oppskrivning. For hele fylkesvegnettet vil forsterkningen av bruene beløpe seg til om lag 1,4 mrd. kr. Dette setter en begrensning for omfanget av oppskrivninger.

Standard for drift og vedlikehold av fylkesveger

Vegdirektoratet vil i løpet av 1999 utarbeide et forslag til en standard for drift og vedlikehold av fylkesveger som skal gjelde for hele landet, jf. St.meld. nr. 37, side 32. Denne standarden vil som for riksveger bli differensiert i henhold til trafikkmengde.

KAP. 4320 STATENS VEGVESEN (JF. KAP. 1320)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst.
					endr. 98/99
01	Salgsinntekter m.m.	14 913	500	15 000	2 900,0
02	Diverse gebyrer	139 916	148 100	199 300	34,6
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 528			
16	Refusjon fødselspenger/adopsjons- penger	19 166			
17	Refusjon lærlinger	498			
Sum kap. 4320		176 021	148 600	214 300	44,2

Post 01, regnskap 1997 inneholder kr 28 000 fra tidligere kap. 4321, post 01 Husleieinntekter

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås at kap. 4320, post 03 Inntekter i følge fullmakt, legges inn under post 01 Salgsinntekter m.m. Alle inntektskomponentene på denne posten får dermed til felles at de omfatter salg fra produkter og tjenester under vegformål, jf. nærmere omtale under 4.6.2 Salg av produkter og tjenester. Inntektskomponentene har videre til felles at det er relativt stor usikkerhet om hvor stor inntekten blir i det enkelte år. Bevilgningsforslaget er forsiktig anslått. Det foreslås derfor at det opprettes en merinntektsfullmakt for denne posten, jf. forslag til vedtak. Forslaget for 1999 er på 15,0 mill. kr.

Post 02 Diverse gebyrer

I posten inngår inntekter fra utstedelser av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennermerker og fra lisenser for gods- og persontransportører innenfor EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodisk tekniske kontroller i hht EØS-avtalen i tillegg til påskiltingsgebyr.

Gebyret for dagprøvekjennermerker ble fra 1. juli 1998 økt fra kr 60 til kr 100.

Vegdirektoratet har vurdert kostnadsdekningen for de ulike gebyrordninger. Med utgangspunkt i dette vil en foreslå en del endringer av satsene for avleggelse av førerprøve. En slik endring vil også harmonisere størrelsen på gebyrene for prøver med samme omfang. Gebyrendringen vil for 1999 utgjøre en merinntekt på om lag 35 mill. kr.

Førerprøve klasse		1998	1999
A/A1/S	Teori	80,-	200,-
	Praktisk prøve	200,-	400,-
T	Teori	80,-	200,-
	Praktisk prøve	200,-	300,-
B	Teori	80,-	200,-
	Praktisk prøve	350,-	550,-
BE (tilhengerprøve)			
	Praktisk prøve	200,-	300,-
C1	Teori	Ny 1999	200,-
	Praktisk prøve	Ny 1999	550,-
C1E (tilhengerprøve)			
	Praktisk prøve	Ny 1999	550,-
C	Teori	150,-	200,-
	Praktisk prøve	300,-	550,-
CE (tilhengerprøve)			
	Teori	80,-	200,-
	Praktisk prøve	400,-	550,-
D1	Teori	80,-	200,-
	Praktisk prøve	200,-	550,-
D1E (tilhengerprøve)			
	Praktisk prøve	200,-	550,-
D	Teori	100,-	200,-
	Praktisk prøve	300,-	550,-
DE (tilhengerprøve)			
	Praktisk prøve	300,-	550,-

Det er stor usikkerhet knyttet til inntektene av de gebyrbelagte tjenestene. Som for 1998 gjelder usikkerheten i særlig grad Statens vegvesens andel av de periodiske kontrollene og dessuten etterspørselen etter de nye førerkortene som ble innført fra 1. januar 1998. Pga. usikkerhetene er det budsjetterte beløp anslått forsiktig. Det foreslås derfor at merinntektsfullmakten fra 1998 videreføres til 1999 og at kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., kan overskrides i den grad inntektene under kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer, overskrider det budsjetterte beløp på 199,3 mill. kr.

4.4 Virkninger av budsjettforslaget

Nedenforstående tabell gir en oversikt over beregnede virkninger av budsjettforslaget for 1999:

Status 1.1.99	Virkninger			
	NVVP 1998-2001	1999	1998-99 i pst. av 1998-2001	
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. 1999-kr)	-17 250	-2 510	25,0	
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. 1999-kr)	-5 400	-640	21,4	
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. 1999-kr)	-6 230	-950	28,2	
Antall skadde og drepte på hele vegnettet	12 126 ¹⁾	-820	-78	19,6
Antall personer ved bolig og in-stitusjon som er svært plaget av støy fra vegtrafikk langs riksvegnettet ²⁾	90 000	- ³⁾	-550	- ⁵⁾
Antall personer ved bolig og in-stitusjon utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 200 µg/m ³ (1 times midlingstid) langs riksvegnettet ²⁾	12 600	- ³⁾	0 ⁴⁾	- ⁵⁾
Antall personer ved bolig og in-stitusjoner utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 150 µg/m ³ (24 timers midlingstid) langs riksvegnettet ²⁾	29 000	- ³⁾	0 ⁴⁾	- ⁵⁾
Antall km registrert riksveg med belastning i problemlnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering	1 300	-70	-7	15
Antall km gang- og sykkelveg	2 610	290	66	37,2

1) Antall skadde og drepte i 1997.

2) Tallene for støy, NO₂ og PM₁₀ angir kun virkninger av investeringstiltak. I tillegg er det beregnet at antall personer utsatt for PM₁₀ over 150 µg/m³ vil reduseres med i størrelsesorden 6 000 personer pr. år pga. forventet økende piggfriandeler (80 pst. innen 2002). Tilsvarende beregninger viser at utviklingen i bilparken vil gi en generell nedgang i antall personer utsatt for NO₂>200 µg/m³ med om lag 1 500 personer i 1999, og en ytterligere nedgang fram til 2002 på i størrelsesorden 1 000 personer.

3) Tallene for NVVP er ikke direkte sammenlignbare med tall for virkninger i 1999 pga. forskjellige måleparametre for beregningene, jf. kartleggingsgrensen i forurensningsloven.

4) Beregnede virkninger mht. NO₂ og PM₁₀ for fylker unntatt Oslo, som følge av investeringstiltak. Tall for Oslo foreligger ikke.

5) Endringen lar seg ikke beregne, jf. ³⁾.

Det er stor usikkerhet knyttet til de beregnede virkningene i tabellen over, spesielt gjelder dette for antall personer plaget av støy, NO₂ og PM₁₀.

4.5 Effektiv ressursbruk

Effektivisering i Statens vegvesen kan deles i to:

- Skaffe kunnskap som grunnlag for å gjennomføre de rette tiltakene for å nå overordnede mål knyttet til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.
- Gjennomføre tiltak med minst mulig ressursbruk.

I det etterfølgende er det gitt en omtale av hvilke forsknings- og utviklingsoppgaver som vil bli prioritert i denne sammenheng. Videre er det gitt en omtale av valg av driftsform og effektiviseringsarbeidet innad i etaten, herunder både myndighets- og forvaltningsoppgaver og vegvesenets egen produksjonsvirksomhet.

4.5.1 Forskning og utvikling

Statens vegvesen er avhengig av et betydelig engasjement innen forskning og utvikling for å kunne møte dagens og framtidens utfordringer på en kostnadseffektiv måte. Etaten står stadig foran nye utfordringer der særlig kravene til miljø, trafiksikkerhet og effektiv utnyttelse av ressursene stadig øker. Gjennom sin egenproduksjon har Statens vegvesen et ansvar for å utvikle nye og forbedrede metoder for effektiv anleggs- og vedlikeholdsproduksjon som kommer hele bransjen til nytte. Etatens FoU-arbeid på disse områdene fører til nye og reviderte normaler, retningslinjer og veiledere som både synliggjør FoU-innsatsen og gjør resultatene tilgjengelig for alle aktuelle fagmiljøer. Utvikling av IT-verktøy er en viktig og naturlig del av denne innsatsen.

Bedre luftkvalitet i byområdene er en av de oppgavene som har blitt fokusert og som vil kreve betydelige ressurser i de kommende årene, jf. omtale av prosjektet "Bedre byluft" i kap. 4.6.8.

Utviklingen på trafiksikkerhetssiden viser at det er viktig å vurdere tiltak for å redusere trafikkulykkene gjennom påvirkning av den enkeltes atferd i trafikken. Forskning på atferd og hva som kan gjøres for å endre denne, vil bli prioritert som en viktig del av trafiksikkerhetsarbeidet. En viktig del av trafiksikkerheten består også i å tilby trafikantene vinterveger med god friksjon. Prosjektene "Effektiv vinterdrift" og "Samfunnsøkonomisk nytte av drift og vedlikehold" vil begge bidra til å sikre en riktig og effektiv vinterdrift og gjøre etaten i stand til å møte nye krav som en følge av redusert piggedekkbuk i de største byområdene. Framkommeligheten på det mest belastede vegnettet skal bedres gjennom bedre utnyttelse av det eksisterende vegnettet gjennom å utnytte mulighetene som IT-teknologien gir.

Innen tunnelbygging vil det gjennom prosjektet "Sikre og funksjonelle tunneler" arbeides for å finne riktig nivå på forundersøkelser slik at både miljøhensyn og en kostnadseffektiv drift kan gjennomføres.

Innen kollektivtransporten har etaten behov for en betydelig kunnskapsoppbygging.

I arbeidet med nasjonal transportplan vil det i de nærmeste årene være behov for utredninger innenfor flere fagområder både for Statens vegvesen alene og i samarbeid med de andre samferdselsetatene.

Internasjonalt samarbeid krever ressurser gjennom standardiseringsarbeid og forskningsprogrammer. Norge bidrar i stor grad med spisskompetanse og deltagelse i programmer hvor etaten er helt avhengig av å være oppdatert om hva som skjer i andre land, særlig innenfor EU-samarbeidet.

4.5.2 Forvaltnings- og myndighetsområdet

Spesialisering

Vegdirektoratet har satt i gang et arbeid for å få en bedre utnyttelse av etatens samlede ressurser ved å legge en del arbeidsoppgaver som i dag ligger på alle vegkontor, til ett eller flere vegkontor eller til Vegdirektoratet. Hensikten er at det skal utvikles spesialkompetanse ved enkelte vegkontor, som hele vegvesenet skal dra nytte av. Dermed vil noen vegkontor ivareta enkelte kompetansefunksjoner og oppgaver som andre vegkontor ikke har. Størrelsen på og mangfoldet av oppgaver i Statens vegvesen er slik at alle vegkontor vil ha funksjoner eller oppgaver som de har spesialkompetanse på.

Allerede fra 1999 vil noe spesialkompetanse omfordles, både innen utbygging, trafikk og administrasjon. Dette arbeidet vil videreutvikles i årene framover etter hvert som etaten får vurdert nye aktuelle områder for spesialisering og etter en vurdering av de effekter en slik spesialisering har på kostnadene.

De fleste utøvende oppgaver i vegvesenet er delegert til vegkontorene. Vegdirektoratet vil imidlertid også vurdere ytterligere delegering av oppgaver til vegkontorene. I første omgang gjelder dette oppgaver på trafikkensiden.

Kommunikasjonsnettverk

Statens vegvesen er i ferd med å installere nytt kommunikasjonsnettverk for hele etaten. Dette gjelder data og virtuelt privatnett (VPN-nett) telefoni. (VPN-nett innebærer at all telefontrafikk i vegvesenet fungerer som lokaltrafikk.) Dette er et nettverk med moderne teknologi, som er fleksibelt bl.a. i forhold til hvor man plasserer utstyr og ekspedisjonssteder, det er fremtidsrettet og vil gi "mer kommunikasjon" for hver krone i forhold til dagens løsninger.

Behovsvurdering av trafikkstasjoner

På vegvesenets trafikkstasjoner får publikum utført tjenester som blant annet kontroll og registrering av kjøretøy og praktisk og teoretisk førerprøve. I tillegg til fullverdige trafikkstasjoner hvor alle tjenester tilbys, finnes det også flere ekspedisjonssteder hvor det kun utføres en del av tjenestene, samt enkelte ekspedisjonssteder som kun betjenes enkelte dager i uken. Det finnes til sammen om lag 100 trafikkstasjoner og ekspedisjonssteder.

Som følge av flere nye oppgaver gjennom mange år og sammenslåing av myndighetsfunksjonene mellom drift/vedlikehold og de trafikant- og kjøretøyrelaterte funksjonene i 1995, og dermed økt bemanning på trafikkstasjonene, er plassbehovene i stor grad løst ved hjelp av midlertidige og lite hensiktsmessige brakker. Det er derfor et betydelig behov for å erstatte brakkeløsningene med mer permanente bygg. Dette vil igjen bety en økning av husleiekostnadene.

Som et ledd i arbeidet med effektivisering av etatens virksomhet vil det bli utarbeidet standardkrav på utnyttelse av trafikkstasjonsbygg samt minimumskrav til publikums tilgjengelighet til de tjenester som utføres på trafikkstasjonene. Arbeidet med å utvikle elektroniske tjenester som medfører at publikum i mindre grad vil ha behov for fysisk å møte frem på trafikkstasjonene i fremtiden, vil også bli intensivert.

Anskaffelsesvirksomheten

Statens vegvesen arbeider med å profesjonalisere anskaffelsesvirksomheten. Minst mulig ressurser skal benyttes til gjennomføring av anskaffelsene, samtidig som ressurser settes inn der det er størst besparingspotensial.

Det arbeides med å redusere antallet innkjøpere i etaten, og personer som tildeles kjøpsfullmakt skal oppgraderes/skoleres. Statens regelverk for anskaffelsesvirksomheten og EØS-regelverkets beløpsgrenser vil være retningsgivende for hvor store anskaffelser den enkelte innkjøper gis anledning til å foreta. Med dette vil anskaffelsesvirksomheten til Statens vegvesen fortsatt bære preg av å være desentralisert, men med skjerpet styring. Færre innkjøpere med mer innkjøpsfaglig skoling og innsikt i regelverket vil dessuten medføre at etaten blir bedre til å overholde regelverket.

Statens vegvesen er på mange områder en stor markedsaktør og vil fremover utnytte tyngden som en stor kjøper for å oppnå best mulig betingelser. Etatens avtaler skal inngås på lokalt, regionalt eller sentralt nivå, avhengig av gjeldende markedsforhold og etatens til enhver tid gjeldende behov.

Økt fylkeskommunalt ansvar

Stortinget uttrykte ved behandlingen av St.meld. nr. 37 ønske om å se nærmere på en sterkere fylkeskommunal innflytelse på det øvrige riksvegnettet, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97), side 6-7.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Vegdirektoratet vurdere ulike tiltak slik at fylkeskommunen får et større helhetlig ansvar for vegnettet i sitt fylke. Et alternativ kan være en prøveordning for enkelte fylker der investeringer på fylkes- og riksvegnettet sees i en større sammenheng.

4.5.3 Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet

Det er forutsatt at Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet skal være effektiv og konkurransedyktig sammenlignet med privat virksomhet. Bl.a. kan Statens vegvesen fungere som et korrektiv til det private markedet.

Innen vegvesenets egenproduksjon har en lagt vekt på å samordne tyngre oppgaver over fylkesgrensene for å få best mulig ressursutnyttelse. Dette gjelder arbeider som tunneldrift, ferjekaier, større bru- og betongarbeider, asfalt/materialproduksjon, vegmerking, elektroarbeider og grunnboring. Erfaringene har vist at dette har vært vellykket.

En ser nå større svingninger i ressurstilgangen fra år til år fylkene i mellom. Dette sammen med krav om mer bruk av private entreprenører, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), gjør det nødvendig med en kritisk gjennomgang av egne produksjonsressurser.

Da en slik gjennomgang vil ta noe tid, har en nå ikke oversikt over i hvilket omfang omstillingstiltak blir nødvendige.

Rammevilkårene for vegvesenets egenproduksjon og privat virksomhet

Egenproduksjon og privat virksomhet har noe ulike rammevilkår. Noen forskjeller kan det være hensiktsmessig å beholde, mens andre bør reduseres eller fjernes.

Private entreprenørers største fordel er friheten til å kunne konkurrere om oppdrag i hele bygge- og anleggsmarkedet. De har dermed muligheter til å skaffe seg fortjeneste fra andre virksomhetstyper enn vegarbeid. Egen produksjonsvirksomhets fortrinn er først og fremst at en kan planlegge på lang sikt, men er på den annen side bundet opp til Statens vegvesens virksomhetsområde.

Det er også andre forskjeller i rammebetingelser for privat og statlig virksomhet. Sykelønnsordningen og reglene for mva. og investeringsavgift er ulike. Avgiftsforskjellene blir nå kartlagt av Vegdirektoratet. Departementet vil arbeide for en harmonisering av rammebetingelsene mellom vegvesenets egenproduksjon og tilsvarende privat virksomhet.

Vegvesenet har de siste årene pga. for lave bevilgninger sett i forhold til omfang av i-gangværende prosjekter valgt å skjerme allerede inngåtte kontrakter med private entreprenører. I stedet har en tatt reduksjonene på arbeider som egenproduksjonen har ansvaret for slik at en unngår kontraktsbrudd og påfølgende erstatningskrav. For egenproduksjonen blir konsekvensen mer urasjonelle driftsopplegg og høyere kostnader enn nødvendig.

Valg av driftsform

I 1997 ble 2/3 av det totale arbeidet knyttet til drift og bygging av riks- og fylkesveger utført i regi av vegvesenets egen produksjonsvirksomhet. Dette var en liten nedgang fra 1996. Egenproduksjonen kjøper imidlertid i stor utstrekning varer og tjenester fra private entreprenører, bil- og maskineiere og leverandører av varer og tjenester. Totalt utgjør disse leveransene 70 pst. av vegvesenets egenproduksjon. Kun 20 pst. av det totale produksjonsvolumet er kostnader knyttet til lønn til ansatte innen vegvesenets egenproduksjon og utgifter til egne maskiner og bygg.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 1998 uttalte flertallet i samferdselskomiteen at det kan være ønskelig med økt bruk av anbud, lokale entreprenører og innleie av utstyr på vegvesenets arbeidsfelt, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), side 30.

På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet startet en gjennomgang av Statens vegvesen innenfor dette feltet. Utredningen blir foretatt av Statskonsult. Hensikten er i første rekke å dokumentere hvor stor del av ressursbruken i vegvesenets utbyggings- og trafikkavdelinger som er underlagt en tilfredsstillende grad av konkurranse. Utreder vil videre stå fritt til å foreslå tiltak og endringer som kan gi økt konkurranse dersom det avdekkes utilfredsstillende konkurranse. I dette arbeidet vil det også bli vurdert om enkelte sider ved rammebetingelsene kan føre til at oppdrag ikke tildeles den som kan utføre oppgaven på beste og billigste måte. Samferdselsdepartementet tar sikte på å omtale resultatet av dette arbeidet i statsbudsjettet for 2000.

I distriktene hvor vegvesenet i mange tilfeller er hovedoppdragsgiver for private, benytter egenproduksjonen seg av produksjonskjeder sammensatt av egne produksjonsressurser, mindre maskinentreprenører og enkeltmaskineiere. De priser som vegvesenet oppnår i markedet kan hele tiden relateres til vegvesenets eget selvkostnivå. Statens vegvesen har derfor et godt utgangspunkt for å vurdere og nytte de mulighetene som finnes hos private og velge rimeligste gjennomføringsmodell.

I Akershus har en satt ut en såkalt funksjonskontrakt innen drift og vedlikehold til en privat entreprenør etter forutgående utprøving av tilsvarende kontraktsopplegg mellom trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen. (En funksjonskontrakt er en kontrakt med en privat entreprenør der det settes krav til tilstand/servicenivå for drift og vedlikehold uten at det er spesifisert hvilke tiltak som skal iverksettes for å tilfredsstille funksjonskravene. Entreprenøren forplikter seg til å oppfylle de angitte krav over en nærmere angitt tidsperiode.) Vegvesenet har fra tidligere intern utprøving av et slikt avtaleopplegg vunnet erfaringer som har resultert i et lavere kostnadsnivå for egenproduksjonen. Det er lagt opp til at 5 kontrakter med årlig omsetning på 10-20 mill. kr skal settes ut på anbud til private fram mot 2001. Dette vil i sin tur medføre at etatens egen konkurranseevne i større grad blir synliggjort og at en har et godt grunnlag for å iverksette nødvendige tiltak for å effektivisere egen virksomhet.

4.6 Diverse saker

4.6.1 Nasjonale turistveger

Reiselivsprosjektet har gitt erfaringer som grunnlag for vegetatens videre satsing på reiseliv og turisme, og for videre samarbeid med reiselivsnæring, kommuner og andre. Innen-

for prosjektperioden er det investert 25 mill. kr lokalt, i tillegg til statens satsing på 100 mill. kr.

Vegdirektoratet mener at det er hensiktsmessig å dele vegnettet som har betydning i turistsammenheng i tre kategorier: Turisttransportruter, turistvennlige ruter og nasjonale turistveger.

De største utfordringene i et arbeid med et sett nasjonale turistveger vil være knyttet til organisering og samarbeid, samt hensynet til miljø og trafiksikkerhet og til finansiering. Kvalitetskravene må omfatte både selve vegen, rasteplasser, utsiktspunkt, informasjon, eiendommene langs vegen, bespisning og overnatting, samt mulighetene til aktivitet og opplevelse. Turistenes opplevelse og behov må stå i fokus i tilretteleggingen. Dette innebærer at tiltakene må omfatte hele strekningen og ikke bare utvalgte punkter. Grunnlaget må være vegstrekninger i områder med storslått natur og/eller store kulturverdier, samt vilje til privat satsing.

I et turistland som Norge bør det være et mål å kunne tilby nasjonale turistveger med høy kvalitet på opplevelse, service og tilrettelegging. Dette bør dreie seg om et fåtall utvalgte strekninger som må oppfylle fastsatte kriterier etter en grundig dokumentasjonsrunde både før og etter gjennomføring av de planlagte tiltak. På bakgrunn av opplysninger og erfaringer begrenser potensialet i Norge seg til et sted mellom 15-25 nasjonale turistveger.

Forutsetningen for en slik satsing er likevel lokalt initiativ og engasjement. Det er avgjørende at reiselivsnæringen selv er sterkt representert i de fora som må til for å sikre et forpliktende samarbeid mellom de mange aktørene. Dette samarbeidet må omfatte både planlegging, finansiering, gjennomføring og framtidig drift. Vegetatens erfaringer til bruk i dette arbeidet er samlet i en egen veileder for utvelgning og planlegging av nasjonale turistveger, samt i sammendrags- og hovedrapport fra Reiselivsprosjektet.

Miljøhensyn har vært en sentral premiss i Reiselivsprosjektet. Miljøet må ivaretas både ved aktsomhet i planleggingen, valg av løsninger og materialer, kanalisering av ferdsel og informasjon. På samme måte må det vises stor omtanke for trafiksikkerhet.

Samferdselsdepartementet vil tilrå at det i Norge i årene framover satses på å utvikle nasjonale turistveger etter de kriterier og prosedyrer man har utviklet gjennom erfaringene i Reiselivsprosjektet. Finansieringen av Statens utgifter må skje innen de fylkesfordelte rammene til øvrig riksvegnett.

4.6.2 Salg av tjenester og produkter

Det vises til St.meld. nr. 41 (1993-94) Overordnet styringssystem for Statens vegvesen, og til Stortingets behandling, jf. Innst. S. nr. 184 (1993-1994) og til St.prp. nr. 1 (1996-1997) og Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-97). Innen myndighetsområdet har Statens vegvesen både produkter og kompetanse som er etterspurt i markedet. Dette gjelder innen planlegging og prosjektering, dataprogrammer og informasjon fra sentrale dataregistre. Det er etterspørsel etter etatens kompetanse og produkter fra inn- og utland, både fra offentlig sektor og fra private.

Til i dag har etatens salg knyttet til myndighetsområdet utgjort om lag 14 mill. kr på årsbasis. Om lag 2 mill. kr av disse er via NORAD, mens de øvrige stort sett er fra salg av opplysninger fra det sentrale motorvognregisteret.

Med hensyn til vegvesenets produktivitet følger etaten de retningslinjer som er gitt av Stortinget ved behandlingen av St.meld. nr. 41 (1993-94).

Formålet med salg av tjenester og produkter er at offentlig og privat sektor skal kunne nyttiggjøre seg etatens spesialkompetanse og datasystemer. Dette medfører at etatens tilgjengelige ressurser utnyttes på en best mulig måte. Samtidig vil dette gi et bedre økonomisk grunnlag for å videreutvikle etatens kompetanse og at kompetanse på viktige myndighetsoppgaver bevares i etaten pga. at dette gir grunnlag for å ha et mer stabilt og bedre fagmiljø.

Etatens ansvarsområde avgrensner hvilke tjenester og produkter etaten kan selge. Etatens behov vil være dimensjonerende for hvilke produkter og tjenester som skal utvikles og for vegvesenets ressursbruk. Salg kan finne sted når det ikke går på bekostning av vegvesenets egen drift. Salg vil i stor grad skje til andre offentlige virksomheter og til ikke-kommersielle virksomheter som etterspør etatens spesialkompetanse og programmer, f.eks. TØI, SINTEF m.fl. Salg av tjenester og produkter til private som kan skape konkurransevridning mellom private eller mellom privat og offentlig virksomhet skal ikke forekomme.

Statens vegvesen skal fritt kunne selge programmer og tjenester til utlandet innen sitt ansvarsområde. Slikt salg bør i stor grad skje i samarbeid med privat virksomhet hvor Statens vegvesen også kan delta som døråpner for norsk næringsliv.

Med hensyn til salg av trafikkinformasjon vises det til Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1996-97). Stortinget bestemte at det ikke skal tas betaling for meldings- og informasjonssystemet om vegtrafikken. Utvikling og drift av dette basissystemet er et ansvar for etaten som myndighetsorgan. Systemet inneholder imidlertid store mengder data som det utvilsomt vil være samfunnsøkonomisk interessant å nytte til flere formål, bl.a. til et elektronisk vegnett for styring av bedrifters bilpark. Bearbeiding av data og "skreddersydd" informasjon i forlengelsen av dette basissystemet er kostnadskrevende både i utvikling, vedlikehold og oppdatering. Slike kostnader bør ikke dekkes av vegvesenets budsjetter, men gjennom salg av den "skreddersydde" informasjon.

Prisen på de produkter som selges innenlands skal baseres på selvkost. I selvkost inngår alle direkte og indirekte kostnader som knytter seg til fremstilling, salg, levering og eventuelt oppfølging av leveransen, utviklingskostnader og kalkulatoriske kostnader som kapital-kostnader og avskrivning. Salg til utlandet gjennomføres etter forretningsmessige prinsipper og til markedspris. Vegdirektoratet vil vurdere hvorvidt det er hensiktsmessig at salg skjer via forhandler/samarbeidspartner.

Inntekter fra salg av produkter og tjenester føres på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter m.m. Regnskapsføring av salg foretas i henhold til Økonomiinstruksen. Statens vegvesens regnskapssystem håndterer både utgifter og inntekter i forbindelse med salg og sikrer oversikt over de reelle kostnader og inntekter for hver gruppe av produkter og tjenester.

Vegdirektoratet vil utarbeide retningslinjer for de enkelte produkter og tjenester.

4.6.3 Samlet vurdering av føreropplæringen

Vegdirektoratet fikk i 1994/1995 i oppdrag å gjennomføre en helhetlig vurdering av opplæringskrav til alle førerkortklasser og opplæringsbehovet for trafikklærere og de private trafikkskolene som pedagogiske virksomheter.

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1997-98) vil den helhetlige gjennomgangen av føreropplæringen foreligge i 1998. Vegdirektoratets innstilling forutsettes oversendt Samferdselsdepartementet i løpet av høsten 1998.

Til foreløpig orientering kan nevnes at Vegdirektoratets anbefalinger i stor grad vil bli av prinsipiell art. Det legges bl.a. vekt på å sørge for gode grunnleggende forutsetninger for å høyne kvaliteten både på opplæringen og på førerprøven, bl.a. gjennom strengere kompetansekrav til lærerpersonell og sensorer. Det vil også bli foreslått tiltak som i større grad enn i dag sikrer at kandidatene har de nødvendige kvalifikasjonene før førerprøven.

Det er nødvendig med mer detaljerte utredninger innen enkelte områder. Dette arbeidet vil bli gitt høy prioritet i 1999.

4.6.4 Førerkortklasse C1 (kjøretøy med inntil 7500 kg og høyst 8 passasjerer) og C1E (samme som C1 men med tilhenger med samlet totalvekt på 12000 kg)

Førerkortklasse C1 er en frivillig underklasse i EU-direktivet om førerkort 91/439/EØF. Det vil si at de landene som slutter seg til EU-direktivet kan velge om de vil innføre denne klassen.

Norge har innført C1 som klasse i den forstand at personer som innehar denne klassen fra et land tilsluttet EØS-samarbeidet, kan ved innbytte til norsk førerkort beholde klassen i førerkortet. Personer med norsk førerkort med stempel (tillatelse til å kjøre inntil 7500 kg og høyst 8 passasjerplasser med førerkortklasse B), kan få klasse C1 i førerkortet ved utstedelse av ny førerkortblankett. Klassen kan ikke erverves i Norge.

Behovet for å kunne erverve førerrett for lett lastebil C1 og C1E synes å være så stort at Vegdirektoratet vil legge til rette for at det skal være mulig å avlegge førerprøve for de to klassene. Det tas sikte på at læreplan, forskrifter og teoriprøver skal være klart slik at de to førerkortklassene kan innføres som ordinære klasser tidlig 1999. Det vil bli gitt informasjon i god tid til berørte parter.

Praktisk prøve for C1 og C1E prøver vil bli av samme omfang som for C prøver, med den minimumstid som EU-bestemmelsene fastsetter på 45 minutters kjøretid ved prøven. Teoriprøven (for C1) vil få samme omfang som D1 prøven.

4.6.5 Krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring

Prisutviklingen i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag på veganlegg varierer fra år til år. Årsakene til kostnadsøkninger de siste årene er flere. Den viktigste årsaken er planendringer etter at et prosjekt er tatt opp til bevilgning, f.eks. som følge av økte miljøkrav og økte krav til trafikktekniske installasjoner.

Videre har en rekke prosjekter ikke lenger optimal bevilgningstakt. Dette fører til forlenget byggetid og økte kostnader. Forlenget byggetid fører dessuten til at prosjektene blir mer sårbare for svingninger i markedspris. De siste årene har det særlig vært betydelige prisøkninger på transport- og betongarbeider.

Arbeidstilsynet har fra 1. januar 1998 innført strengere regler om hvor det er tillatt å oppholde seg under boring i tunnel. Dette har ført til at tidsforbruket, og dermed kostnadene for sprenging av tunneler, har økt.

For de fleste prosjekter er opprinnelig kostnadsoverslag utarbeidet før overgangen til nytt budsjettssystem. Kostnader som tidligere ble dekket over administrasjonsbudsjettet, belastes nå prosjektene. Dette framstår som en kostnadsøkning, selv om det i realiteten bare er en omfordeling av kostnader.

Vegdirektoratet tar forholdet med sviktende kostnadsoverslag meget alvorlig og har skjerpet innsatsen på dette området ytterligere. Det satses på målrettet opplæring for å bygge opp kompetansen innenfor kostnadsberegning og prosjektvurdering. For større prosjekter blir det lagt opp til kvalitetssikring av plangrunnlag og kostnadsoverslag der etatens totale kompetanse trekkes inn på en mer systematisk måte enn tidligere. Opplegget med verdianalyser i planfasen, kvalitetssikring av kostnadsoverslag og prosjektrevisjoner i anleggsfasen vil bli videreført og videreutviklet.

De faktiske kostnadene for et anlegg skal ligge innenfor +/- 10 pst. av opprinnelig kostnadsoverslag. Dette er et strengt krav som forutsetter at plangrunnlaget for prosjekter som tas opp til bevilgning, minst må være vedtatt reguleringsplan. For en rekke prosjekter vil det være nødvendig å ha en detaljert byggeplan, eller til og med anbudsgrunnlag, for å kunne holde usikkerheten innenfor en margin på +/- 10 pst. Det vil likevel være en sannsynlighet på om lag 30 pst. for at faktisk kostnad vil ligge utenfor dette intervallet. Vedtatt reguleringsplan skal fortsatt være minimumskrav til plangrunnlag for å fremme et prosjekt til bevilgning, men Vegdirektoratet vil legge vekt på å prissette usikkerheten som ligger i prosjektet og oppgi dette i budsjettproposisjoner m.m.

Vegdirektoratet følger for tiden kostnadsutvikling og framdrift for 54 større prosjekter/delprosjekter. Som følge av at Statens vegvesen nylig har gått over til nytt budsjettssystem, der administrasjonskostnader nå legges til prosjektene, er det vanskelig å beregne kostnadsøkninger nøyaktig. Det er likevel beregnet at 22 av disse 54 prosjektene/delprosjektene har hatt en kostnadsøkning større enn 10 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Dette er en økning på 4 prosjekter i forhold til St.prp. nr. 64 (1997-98). Kostnadsøkningen for alle de 54 prosjektene/delprosjektene samlet er på om lag 12 pst., en økning på 2 pst. i forhold til St.prp. nr. 64. Det vises til kap 4.7 for nærmere omtale av de prosjektene som har hatt en vesentlig kostnadsøkning i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98).

4.6.6 Tiltak mot kjøring i påvirket tilstand - andre rusmidler enn alkohol

Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, alene eller i kombinasjon med alkohol, synes å være økende.

Dagens vegtrafikklov forbyr kjøring under påvirkning også av andre rusmidler enn alkohol, jf. § 22. Men vegtrafikkloven har ingen faste grenser for når en fører skal regnes som påvirket av rusmidler, slik som promillegrensen for alkohol. Det blir imidlertid foretatt en grundig individuell helhetsvurdering av påvirkningsspørsmålet som fører til at de fleste som pågripes med mistanke om ruspåvirket kjøring, straffes.

I St.meld. nr. 37 varslet Regjeringen at Samferdselsdepartementet i samarbeid med Statens rettsstoksikologiske institutt (SRI) ville foreta en nærmere vurdering av bilkjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Arbeidet er nå gjennomført, bl.a. er hensiktsmessigheten av å eventuelt innføre faste grenser for enkelte stoffer i selve loven vurdert. SRI konkluderer med at dagens system med individuell vurdering av påvirkningsspørsmålet fungerer tilfredsstillende og foreslår derfor ingen endringer i vegtrafikkloven. Liknende vurderinger er nylig foretatt i Sverige. Det ble heller ikke her foreslått innført faste grenseverdier for andre rusmidler enn alkohol i vegtrafikklovgivningen.

SRI's sammenlikninger synes også å vise at Norge avdekker og straffer flere tilfeller av slik ruspåvirket kjøring enn f.eks. Danmark, Sverige og Finland. Dette skyldes bl.a. at Norge har etablert et systematisk opplegg for avdekking av slik ruspåvirket kjøring, og

således også godt fundert bevismateriale, gjennom samarbeidsrutiner mellom politi og legemyndigheter.

Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn ikke foreslå endringer i vegtrafikklovens bestemmelser om bruk av andre rusmidler enn alkohol, alene eller i kombinasjon med alkohol nå. Departementet vil imidlertid i samarbeid med Justisdepartementet fortsatt vurdere hensiktsmessigheten av å eventuelt lovfeste faste grenser for enkelte stoffer, og/eller nullgrense for forbudte stoffer i vegtrafikklovgivningen.

Departementet ser det uansett som viktig at det satses på andre tiltak, som bl.a. økt oppdagelsesrisiko og kontroll samt forebyggende og holdningsskapende arbeid. Samferdselsdepartementet vil prioritere arbeidet rettet mot rus og bilkjøring. Det vil i denne forbindelse både bli lagt vekt på det forebyggende og holdningsskapende arbeidet knyttet til rusmisbruk og føring av motorvogn, og bli gjennomført ulike kampanjer rettet mot rus, alkohol og bilkjøring.

4.6.7 Arbeidet for å redusere piggdekkbruken

Undersøkelser viser at redusert bruk av piggdekk fører til redusert produksjon av svevestøv. Hvor stor effekt dette vil ha på konsentrasjonene av svevestøv i lufta på det enkelte sted vil bl.a. avhenge av klima og topografi i tillegg til andre trafikkmessige forhold, samt utviklingen i bidrag fra andre utslippskilder. St.meld. nr. 37 legger til grunn at piggfriandelen i byområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger trolig må være om lag 80 pst. i 2002 for at grenseverdiforskriften skal tilfredstilles mht. svevestøv. Kartleggingen så langt viser en utvikling med betydelig overgang til piggfrie dekk i disse byområdene. Vegdirektoratet følger utviklingen nøye og vil foreta en statusvurdering før vintersesongen 1999/2000. Det forberedes en avgiftsordning med oblat for å regulere bruken av piggdekk som skal kunne tas i bruk fra vintersesongen 1999/2000 hvis dette viser seg nødvendig for å nå en tilfredsstillende piggfriandel innen 2002.

Vegdirektoratet vil i samarbeid med bransje- og bilbrukerorganisasjonene på nytt gjennomføre en informasjonskampanje for å påvirke publikum til å velge piggfrie vinterdekk. Kampanjen vil også fokusere på trafikk sikkerheten ved vinterkjøring.

Videre har en gruppe med representanter fra de fire aktuelle bykommunene og Statens vegvesen utarbeidet et forslag til ny standard for vinterdrift av vegene. Forslaget tar sikte på å sikre en tilfredsstillende trafikk sikkerhet og framkommelighet i byene i en situasjon der 80 pst. av trafikkarbeidet foregår med piggfrie vinterdekk. Riksvegene holder i dag i all hovedsak denne standarden, mens det til dels er et betydelig avvik på det kommunale vegnettet. Standarden på det kommunale vegnettet bestemmes i de enkelte kommunene.

4.6.8 Bedre byluft

Samferdselsdepartementet har som et ledd i sitt arbeid med virkemidler og tiltak mot lokal luftforurensning fra vegtrafikken satt i gang prosjektet *Bedre byluft*. Gjennom dette prosjektet tas det bl.a. sikte på å etablere et helhetlig system for overvåkning og varsling av luftforurensning i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Drammen innen 1. oktober 1999. For å kunne ta i bruk aktuelle tiltak og virkemidler mot luftforurensning vil det bli vurdert alternative løsninger både på kort og lang sikt, samt utarbeiding av nødvendig regelverk. For Oslo og Bergen arbeides det med sikte på å sette i verk nye tiltak allerede vinteren 1998-99. Prosjektet ledes av Vegdirektoratet med deltakelse fra ovennevnte bykommuner samt statlige miljø-, helse- og justismyndigheter.

Investeringer og driftskostnader knyttet til overvåknings- og varslingssystemene samt kostnader ved gjennomføring av tiltakene må finansieres av staten og berørte kommuner.

4.6.9 Samlet innsats for bedre trafikk sikkerhet

Trafikk sikkerhetsarbeidet er en del av Regjeringens arbeid med trygghet og sikkerhet i hverdagen. I en slik sammenheng inngår også satsingen på rassikring over riksvegbudsjettet, jf. omtale i kap. 4.3.

Departementet ser det som viktig at trafikk sikkerhet sees i en helhetlig samfunnsmessig sammenheng, slik at de til enhver tid tilgjengelige ressurser kan brukes mest mulig effektivt. Regjeringens trafikk sikkerhetspolitikk vil derfor inngå som en integrert del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011.

Det samlede arbeidet med trafiksikkerhet involverer både ulike forvaltningsnivåer (kommuner, fylkeskommuner, stat), ulike offentlige organer (vegetat, politi, opplæring) og private foreninger. Gjennom arbeidet med den nasjonale transportplanen vil det bli laget en helhetlig strategi for å stimulere til en mest mulig koordinert innsats på tvers av ansvarsforhold, med sikte på reduksjon av antall ulykker på det norske vegnettet.

Som en oppfølging av Stortingets behandling av St.meld. nr. 37 har Vegdirektoratet opprettet en arbeidsgruppe med deltakelse fra bl.a. Trygg Trafikk, for å vurdere nærmere de svenske erfaringene når det gjelder ulykkesforebygging (0-visjonen), med sikte på omtale i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Tiltak knyttet til trafikantenes atferd og holdninger vil være viktige i tiden framover. Departementet har bl.a. startet arbeidet med å vurdere et såkalt prikkssystem for førere, med sikte på i større grad å kunne gripe inn overfor førere med risikoatferd.

Videre arbeides det med forslag om senket promillegrense, jf. omtale i St.meld. nr. 37, samt forslag til regulering av bruk av mobiltelefon under kjøring.

4.6.10 Bompengoordninger og effektiv drift av bompengeselskaper

Samferdselsdepartementet er opptatt av politiske og styringsmessige spørsmål knyttet til bompengerekrav. Politisk grunnlag og retningslinjer for utforming og styring av bompengoordninger er behandlet av Stortinget i en rekke sammenhenger; spesielt ved de løpende revisjoner av NVVP og ved behandling av St.meld. nr. 46 (1990-91) Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter.

Utforming av standardavtalen som sist ble forelagt Stortinget i St.prp. nr. 17 (1993-94), er et viktig grunnlag for statens styring av det enkelte bompengeselskap og for selskapets drift. Standardavtalen har bl.a. klargjort ansvarsdelingen mellom staten og det enkelte bompengeselskap. Et annet sentralt element i styringen knytter seg til valg av eierform for bompengeselskapene. De fleste bompengeselskaper er organisert som aksjeselskaper. Det er bl.a. et krav at lokale offentlige myndigheter skal ha flertall av aksjene. Dette gir lokale myndigheter et betydelig ansvar etter aksjelovens bestemmelser. I tillegg sikres politisk styring fra samme myndigheter som opprinnelig ønsket den enkelte bompengordningen. I hovedsak er erfaringene med denne eierformen gode, men departementet har også tatt opp enkelte tilfelle som gir grunn til å stille spørsmål ved eierformen.

Bompenger har trafikale virkninger ved at nyttetraffic kan bli avvist og at det kan oppstå kostbar og miljømessig uheldig omkjøring. Finansiering utenfor statsbudsjettet kan i tillegg gi utilsikket ressursallokering ved at prosjekter blir prioritert mer etter hvor lette de er å finansiere enn hvor nyttige de er for samfunnet. De senere år er det oppstått mange nye bompengoordninger. Dette reiser bl.a. prinsipielle spørsmål om utforming av den enkelte ordning, antallet av slike ordninger og hvor omfattende bompengefinansiering bør være.

Bruk av bompengepakker for finansiering av transportinfrastruktur for veg og jernbane vil kunne bli et nytt utviklingsstrek. Viktige elementer i slike løsninger er ofte satsing på infrastruktur for kollektivtransport og alternative finansieringsformer som alternativ bruk av riksvegmidler, lokale bidrag og bompenger. Slike pakker har en langsiktig karakter og består av mange prosjekter med ulik grad av planstatus.

Departementet vil vurdere disse og andre politiske spørsmål knyttet til bompengefinansiering bl.a. i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011.

4.7 Nærmere om investeringsprogrammet

4.7.1 Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Forslaget til investeringsprogram er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 37, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97).

Oppfølgingen i forhold til vegplanrammen varierer en del mellom stamvegrutene. Dette har sammenheng med at det er lagt vekt på å sikre rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter. Oppfølgingen mellom de enkelte stamvegruter vil derfor naturlig variere fra år til år innen planperioden. Det samme gjelder årlige variasjoner i fordeling mellom stamveger, øvrige riksveger og særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak m.m. Slike kortsiktige variasjoner vil normalt bli utjevnet i løpet av planperioden.

Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 1998-2007 er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Vegdirektoratets forslag til prioriteringer i 1999 er i varierende grad lagt fram for fylkeskommunene. Ved

behandlingen av handlingsprogrammet er det imidlertid i svært liten grad framkommet uenighet om prioriteringene innenfor vegplanrammen til den enkelte rute.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 1999 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. Dette innebærer at ikke alle stamvegruter får egen omtale i det følgende.

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 skal være innenfor en nøyaktighet på ± 10 pst. For de prosjektene som er i gang, vil usikkerheten kunne være mindre alt etter hvor langt man er kommet i byggefasen.

Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til det overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning, omtales dersom det ikke 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 (1997-98).

Alle prosjekter med start 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.

I forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) har flere prosjekter fått vesentlige kostnadsøkninger. På stamvegnettet gjelder dette spesielt prosjektene Ev 6 Korsegården - Vassum i Akershus, Ev 6 Svartdalsstunnelen og Lodalen i Oslo, rv 23 Oslofjordforbindelsen i Buskerud, Ev 18 Rannekleiv - Temse i Aust-Agder, Ev 39 Trekantsambandet i Hordaland, Ev 6 Moholt - Tunga i Sør-Trøndelag og Ev 69 Fatima i Finnmark.

Bompengepakker

Østfoldpakken

Det er nylig startet et arbeid i Østfold for å utrede mulighetene for alternativ delfinansiering av videre utbygging av infrastruktur i fylket. Arbeidet foregår på lokalt plan, og Statens vegvesen vil etter planen oversende et forslag til behandling i Østfold fylkeskommune juni 1999.

Forsert kollektivtrafikkutbygging i Oslo- og Akershusregionen - Oslopakke 2

Ved behandling av St.meld. nr. 32 (1995-96) vedtok Stortinget å be Regjeringen i samråd med lokale myndigheter om å utarbeide en samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen, "Oslopakke 2". Tiltakene omfatter jernbaneutbygging, utbygging av øvrig infrastruktur og materiell. Vegdirektoratet og Jernbaneverket arbeider med grunnlag til en stortingsproposisjon, som etter planen vil bli lagt fram for Stortinget våren 1999.

Transportplan for Nord-Jæren

Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram for Stortinget en stortingsproposisjon om bygging og delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland høsten 1998. Forslaget bygger på revidert transportplan for Nord-Jæren, jf. omtale i St.meld. nr. 37, side 121.

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø

Det er startet opp et arbeid med sikte på å utarbeide en plan for forsert utbygging av veier, kollektivtrafikktiltak, gang- og sykkelveger og miljøtiltak i Bergen. I den forbindelse vurderes trafikantbetaling, evt. et utvidet opplegg i forhold til dagens bompengering. Arbeidet ledes av en styringsgruppe med representanter fra Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Styringsgruppas forslag skal etter planen legges fram for Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i februar 1999.

Etterfølgende tabell viser forslag til fordeling av bevilgninger til stamvegruter, sammenholdt med St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

Tabell 4.7.1

Rute	Statlige bevilgninger						Ammen finansiering				Til investeringer totalt i 1998 og 1999		
	NVVP 1998-2001	Bevilget 1998	Forslag 1999	Sum 1998 og 1999 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag 1998	Anslag 1999	Sum 1998 og 1999 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag 1998		Anslag 1999	Sum 1998 og 1999 i % av NVVP
1 Ev 6 Riksgrensen/Svinestund - Oslo	967	558,2	288,6	87,6	177	82,0	86,5	95,2	177	82,0	86,5	95,2	1015,3
2 Ev 6 Oslo - Trondheim	530	150,0	45,0	36,8			20,0						215
3 Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	312	71,6	47,8	38,3									119,4
4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	739	236,9	210,6	60,6				100,0					447,5
5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	312	221,5	192,5	132,7	10	10,0							424
6 Ev 18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	114	43,3	17,0	52,9									60,3
7 Ev 18 Oslo - Kristiansand	1883	419,9	496,0	48,6	551	93,0	194,0	52,1	551	93,0	194,0	52,1	1202,9
8 Ev 39 Kristiansand - Bergen	593	57,8	99,7	26,6	530	247,0	248,0	93,4	530	247,0	248,0	93,4	652,5
9 Ev 39 Bergen - Ålesund (Vågsbotn - Spjelkavik) med tilknytning til Lærdal	479	51,6	68,8	25,1									0
10 Ev 39 Ålesund - Trondheim (Kjelbotn - Klett)	114	40,3	3,5	38,4									120,4
11 Ev 134 Drammen - Haugesund	365	130,6	110,0	65,9	322	255,0	145,0	124,2	322	255,0	145,0	124,2	43,8
12 Ev 16 Kjørbo /Sandvika - Bergen (Vågsbotn)	769	244,2	162,0	52,8	196			0,0	196			0,0	640,6
13 Rv 15 Otta - Hjelle	10	11,4	13,3										406,2
14 Ev 136 Dombås - Ålesund													13,3
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytning til Elverum (rv 20)	41	2,1											11,4
16 Rv 3 Kolomoen - Ulsberg													0
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	135	37,2	12,8	37,0	130		25,0	19,2	130		25,0	19,2	75
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Våssum	375	30,9	140,0	45,6	580	309,0	225,0	92,1	580	309,0	225,0	92,1	704,9
Sum	7738	2307,5	1907,6	54,5	2496	996,0	943,5	77,7	2496	996,0	943,5	77,7	6154,6

Rute 1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr	
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum	Statsmidler og annen finansiering 1999	
			bevilget		
			hittil/ forslag 1999		
Sum rute 1	967	288,6	847	375,1	

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag i 1999	Statsmidler og annen finansiering	Restbehov pr. 1.1. 2000
Ev 6	Lekevold - Åsgård	372	106,0	27
Ev 6	Østfold grense - Vestby	945	32,6	4
Ev 6	Korsegården - Vassum	529	130,0	117
Ev 6	Svartdalstunnelen og Lodalen	374	104,0	121

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

Ev 6 Lekevold - Åsgård

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 83.

Prosjektet omfatter bygging av 11 km ny tofelts riksveg med forbikjøringsfelt, inkl. bruer og tunneler. Det bygges toplanskryss ved Lekevold, Solli og Åsgård. I prosjektet inngår også gang- og sykkelveger og lokalveger.

Prosjektet er delt i fire anleggsparseller. Parsellen Solli - Åsgård ble åpnet for trafikk i juli 1996. Parsellene Lekevold - Tyssil, Tyssil - Børstad og Børstad - Solli ventes åpnet for trafikk i november 1999. Parsellene Lekevold - Tyssil og Tyssil - Børstad var tidligere forutsatt åpnet for trafikk i november 1998.

Ev 6 Østfold grense - Vestby

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, i St.prp. nr. 64 (1995-96), side 5, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 83.

Fase 1, som omfatter forberedende arbeider parallelt med NSBs utbygging til dobbeltspor, ble slutført i 1996. Fase 2, som omfatter videre utbygging til firefelts riksveg over en 14 km lang strekning, ble åpnet for trafikk i juni 1998.

Midlene i 1999 vil gå til restarbeider og sluttoppgjør.

Ev 6 Korsegården - Vassum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 83.

Prosjektet omfatter bygging av 4,8 km ny firefelts riksveg, inkl. tunnel og bruer. I prosjektet inngår også parallellvegssystem og kryss med framtidig Oslofjordforbindelse ved Vassum.

Kostnadsoverslaget er økt med 89 mill. kr (20 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er økningen på 102 mill. kr (24 pst.). Den største økningen er knyttet til Vassumkrysset der den valgte løsningen innebærer at store deler av krysset må bygges på bruer. Overslaget for Smiehagen tunnel er også økt, bl.a. som følge av mer omfattende trafikkstyringstiltak enn tidligere planlagt og behov for justering av den nordre portalen. Videre er byggherrekostnadene økt som følge av lengre byggetid enn opprinnelig planlagt og flere omprosjekteringer.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 40 (1997-98) ble samferdselskomiteen orientert om at 5 mill. kr av bevilgningen til Ev 6 Korsegården - Vassum i 1998 ville bli omdisponert til beredskapstiltak for tilbringersystemet til Gardermoen. Som følge av varige innsparinger på prosjektet Ev 6 Tangerud - Hvam, er det i stedet overført 5 mill. kr fra dette prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i september 1996. Ev 6-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 1999, mens Vassumkrysset ventes åpnet for trafikk høsten 2000. Pga. nødvendigheten av å koordinere åpningen av Vassumkrysset og prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen på stamvegrute 18, vil en utsettelse få konsekvenser for planlagt åpningstidspunkt for Oslofjordforbindelsen.

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 (1997-98), side 83-84. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1986-87).

Prosjektet omfatter bygging av 1,8 km ny riksveg i to tofelts tunneler mellom Ryen og Ekebergstunnelen. I Lodalen etableres planskilt kryss med rv 190. Dette vil betjene både Svartdalstunnelen, Gølgebergforbindelsen og lokalvegnettet i området.

Kostnadsoverslaget er økt med 31 mill. kr (9 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). Dette skyldes bl.a. at dagens markedspriser innenfor tunnel og betong er vesentlig høyere enn på tidspunktet for opprinnelig overslag.

Anleggsarbeidene startet i januar 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000.

Av foreslåtte midler forutsettes 84 mill kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 2 Ev 6 Oslo - Trondheim

Investeringsramme i 1999

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 2	530	45,0	195	65,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering		Restbehov pr. 1.1. 2000
		1999		
Ev 6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	-	5,0	-	-
Ev 6 Moholt - Tunga	171	60,0	41	

Ev 6 Skjerdingsstad - Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 102, i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 84-85, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 11.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk flertallet i samferdselskomiteen inn for at planarbeidet legges opp slik at anleggsarbeidene kan igangsettes tidligst mulig i 2000, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98). Som det går fram av St.prp. nr. 64 skal det videre planarbeidet avgrenses til en "justeringskorridor" mellom vedtatt trasé og jernbanen. Arbeidet med konsekvensutredning for prosjektet pågår parallelt med reguleringsplanarbeidet. Utredningsarbeidet er ventet å ta om lag ett år, og etter dette kan anleggsstart trolig skje i 2000.

Midlene i 1999 vil gå til videre planlegging. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til kostnadsoverslag for prosjektet i forbindelse med budsjettet for 2000.

Ev 6 Moholt – Tunga

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 101, i St.prp. nr. 129 (1988-89), og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 85.

Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Trondheimsområdet, jf. St.prp. nr. 129 (1988-89) og St.prp. nr. 15 (1997-98). Som følge av at Trondheim bystyre i 1992 gikk inn for å utsette større vegprosjekter til etter 1995, gikk Samferdselsdepartementet i St.meld. nr. 34 (1992-93) NVVP 1994-97, inn for å forsere utbyggingen av Ev 6 Omkjøringsvegen ved statlige midler.

Prosjektet omfatter bygging av 2 km firefelts riksveg, inkl. planskilt kryss ved Tunga, og innebærer at Omkjøringsvegen vil få sammenhengende fire felt fra Sluppen sør for Trondheim sentrum til Tunga.

Kostnadsoverslaget er økt med 19 mill. kr (13 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er økningen på 27 mill. kr (19 pst.). Kostnadsøkningen skyldes i all hovedsak at administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem var stipulert for lavt.

Anleggsarbeidene startet i januar 1998, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2000. For å kunne opprettholde planlagt åpningstidspunkt legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompengeselskapet stiller 20 mill. kr til disposisjon i 1999. Endelig fordeling mellom statlige midler og bompenger skal imidlertid være i tråd med vedtatt finansieringsplan for hovedvegutbyggingen, jf. St.prp. nr. 15 (1997-98). Departementet legger derfor til grunn at den statlige andelen til bygging av Ev 6 Nordre avlastningsveg økes tilsvarende.

Dersom Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ikke slutter seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet, må åpningen utsettes til sommeren 2001.

Rute 3 Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 3	312	47,8	119	47,8

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
		Kostnads- overslag	og annen finansiering i 1999	
Ev 6	Bjerka - Finneidfjord	232	25,2	3

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

Ev 6 Bjerka - Finneidfjord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 34, side 234, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 85.

I juni 1996 raste 300-400 meter av eksisterende Ev 6 samt om lag 60 m av anlegget i Finneidfjord ut. Merkostnadene som følge av raset er nå kostnadsberegnet til 55 mill. kr. Dette er en økning på 18 mill. kr i forhold til tidligere forutsatt. Økningen skyldes i hovedsak kompliserte forhold ved framføring av ny rv 808 over rasområdet, med bl.a. kalkstabilisering av grunnen og bygging av en stor forstøtningsmur mot jernbanen som fordyrende elementer.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) mente flertallet i samferdselskomiteén at en løsning må sikres senest i 1999, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 22. Det er lagt opp til så rask som mulig framdrift av prosjektet, men pga. klimatiske forhold vil det trolig ikke være mulig å legge fast dekke på ny rv 808 før vintersesongen 1999. Denne

ventes derfor åpnet for trafikk sommeren 2000, mens ny Ev 6 ble åpnet for trafikk høsten 1997.

Ev 6 gjennom Steinkjer (Jevika - Selli)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 103.

Kommunedelplan for Ev 6 Jevika - Selli ble vedtatt 21. februar 1996 etter den såkalte "indre linje". Vedtaket var omstridt og ble fattet med knappst mulig flertall, og diskusjonene om linjevalg har fortsatt. Det pågår nå reguleringsplanlegging for ny Ev 6 gjennom Steinkjer etter "indre linje". Reguleringsplanen for første del, Jevika - Løsberga, ble vedtatt 11. februar 1998, og arbeidet med reguleringsplan for videreføringen gjennom Steinkjer sentrum er startet opp.

Samferdselsdepartementet har bedt om at det parallelt med det pågående reguleringsplanarbeidet blir utarbeidet en konsekvensanalyse som sammenstiller virkningene av alternativene "indre-" "ytre-" og "østre linje". Konsekvensanalysen, som er planlagt gjennomført i løpet av november 1998, vil tjene som kvalitetssikring av planprosessen og grunnlagsmateriale ved behandlingen av gjenstående reguleringsplaner.

Rute 4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger

Investeringsramme i 1999

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr	
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999	
Sum rute 4	739	210,6	448	210,6	

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Mill. 1999-kr	
		Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1. 2000
Ev 8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt	302	78,0	109
Ev 10 Trollhøgda - Tverrelv	129	30,0	10
Ev 10 Lofotens fastlandsforbindelse (Hattnes - Rafsundet øst)	503	80,0	58

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

Ev 8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 104, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 86.

Prosjektet omfatter bygging av 19,8 km ny riksveg.

Anleggsarbeidene startet i desember 1995. Hele prosjektet var tidligere forutsatt åpnet for trafikk høsten 2000. Det legges nå opp til at delparsellen Seljelvnes - Laksvatnbukt (12,6 km) åpnes for trafikk høsten 2000. Delparsellen Nordkjosbotn - Seljelvnes (7,2 km) ventes åpnet for trafikk i 2001.

Ev 10 Trollhøgda - Tverrelv

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 34, side 235-236, og i St.prp.nr. 1 (1996-97), side 127.

Prosjektet omfatter bygging av 9,5 km ny veg over Veggfjellet og er den siste av tre parseller på strekningen Bjerkvik - Tverrelv.

Anleggsarbeidene startet i august 1995, og parsellen ventes åpnet for trafikk høsten 2000.

Ev 10 Lofotens fastlandsforbindelse

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 104-105, i St.prp. nr. 53 (1994-95), i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 86-87, og i St.meld. nr. 53 (1997-98).

Som det går fram av St.meld. nr. 53 (1997-98) går Samferdselsdepartementet inn for at tunnel under Hadsselfjorden legges til grunn for den videre planlegging av videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse. Uavhengig av trasévalg for videreføring av fastlandsforbindelse, skal vegen mellom Fiskebøl og Raftsundet øst fullføres, jf. Innst. S. nr. 179 (1994-95).

Hattnes - Raftsundet øst

Prosjektet omfatter bygging av om lag 17 km ny riksveg, hvorav en 3,5 km undersjøisk tunnel under Sløverfjorden og en 700 m lang bru over Raftsundet.

Anleggsarbeidene startet i januar 1994. Prosjektet er delt i tre anleggsparseller. Parsellene Hattnes - Holdøy og Holdøy - Myrland øst ble åpnet for trafikk i desember 1997. Parsellen Myrland øst - Raftsundet øst åpnes for trafikk i desember 1998, som tidligere forutsatt. For å opprettholde åpningstidspunktet er prosjektet tilført ekstra midler i 1998 gjennom midlertidige omdisponeringer internt i fylket og lån fra andre fylker. Midlene i 1999 vil bli benyttet til restarbeider og tilbakebetaling av midlertidige lån og omdisponeringer.

Rute 5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 5	312	192,5	414	192,5

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
		og annen		
		finansiering i 1999		
Ev 69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya (FATIMA)	1 060	190,0		30

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

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. 1 (1997-98), side 87-88, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 8-9.

Prosjektet omfatter bygging av 28,7 km riksveg, hvorav blant annet 6,8 km undersjøisk tunnel under Magerøysundet (Nordkaptunnelen), 4,5 km tunnel gjennom Honningsvåg-fjellet (Honningsvågtunnelen) og 500 m bru over Kobbholet.

Som det går fram av St.prp. nr. 64 (1997-98) er kostnadsoverslaget økt med 96 mill. kr (10 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og 384 mill. kr (57 pst.) i forhold til opprinnelig overslag.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 sluttet Stortinget seg til at prosjektet skal åpnes for trafikk 1. juni 1999, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 13. For å opprettholde åpningstidspunktet er prosjektet tilført ekstra midler i 1998 gjennom midlertidige omdisponeringer internt i fylket og lån fra andre fylker.

Det er ikke funnet rom for å fullfinansiere prosjektet i 1999 slik som Stortinget har forutsatt, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98). I kostnadsoverslaget er det imidlertid satt av 35 mill. kr til uforutsette kostnader i forbindelse med fullføringen av prosjektet, jf. St.prp. nr. 64. Dersom slike uforutsette forhold skulle føre til merbehov i 1999 ut over tildelte midler,

foreslås dette dekket gjennom midlertidige omdisponeringer fra prosjektet rv 94 Stallogar-goflågan. Midlene forutsettes tilbakeført i 2000. Det vises for øvrig til fylkesomtalen for Finnmark.

Rute 7 Ev 18 Oslo - Kristiansand

Investeringsramme i 1999

	Statlige investeringer				Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum		Statsmidler og annen finansiering 1999
			bevilget		
			hittil/ forslag		
		1999			
Sum rute 7	1 883	496,0	916		690,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Kostnads- overslag	Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
			og annen finansiering i 1999		
Ev 18	Gutu - Helland - Kopstad	2 900	490,0		1 315
Ev 18	Rannekleiv - Nedenes - Temse	253	65,0		111
Ev 18	Timenes - Strømsdalen	159	50,0		42
Ev 18	Bjørndalssletta - Gartnerløkka	791	64,0		645

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

Ev 18 Gutu - Helland - Kopstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 107, i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 103, og i St.prp. nr. 57 (1997-98).

Bygging av tofelts motorveg mellom Gutu og Helland startet sommeren 1994. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 57 (1997-98) sluttet Stortinget seg til bompengefinansiering av merkostnadene ved å bygge fire felt på den 30 km lange parsellen Gutu - Helland samt ny firefelts veg på den 3 km lange strekningen mellom Helland og Kopstad. Kopstadkrysset bygges ut med statlige midler.

Nytt Kopstadkryss ventes åpnet for trafikk høsten 1999. Firefelts motorveg på hele strekningen Gutu - Kopstad er planlagt åpnet for trafikk i løpet av 2002. Delstrekningen Gutu - Helland er planlagt åpnet som tofelts motorveg i 2001. I tillegg vurderes tidligere åpning av kortere parseller for spesielt å avhjelpe helgetrafikken.

Av foreslåtte midler i 1999 forutsettes 130 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 (1997-98), side 89.

Prosjektet omfatter bygging av 8,4 km ny riksveg, hvorav 3 km bygges med ekstra forbikjøringsfelt.

Kostnadsoverslaget er økt med 28 mill. kr (12 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er økningen på 50 mill. kr (25 pst.). Kostnadsøkningen skyldes bl.a. at det ene forbikjøringsfeltet er forlenget med om lag 1 km i forhold til opprinnelig planlagt. Overslaget er dessuten oppjustert som følge av prisøkning på betongarbeider den siste tiden. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjett-system stipulert for lavt.

Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2001, mot tidligere forutsatt høsten 2000.

Ev 18 Timenes - Strømsdalen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 107, og i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 108.

Prosjektet omfatter bygging av 2,1 km ny riksveg, inkl. to planskilte kryss. Anleggsarbeidene startet i august 1995, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000, mot tidligere forutsatt høsten 1999.

Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 108-109, i St.prp. nr. 69 (1996-97), og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 89-90.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts riksveg sentralt i Kristiansand, inkl. miljøtunnel gjennom boligområdene nordøst for sentrum samt tunnel under friluftsområdet Baneheia nord for Kvadraturen (sentrum) med forbindelsesveger til Vest-Agder Sentralsykehus og sentrum. I tillegg omfatter prosjektet ny bru over elva Otra og flere kryss med tilkobling til det lokale vegnettet.

Anleggsarbeidene startet i januar 1998. For delparsellen gjennom Baneheia utføres det en tilleggsutredning av alternativ trasé. Utredningen skal etter planen legges fram for lokalpolitisk behandling ved utgangen av 1998. Forutsatt at utredningsarbeidet ikke fører til vesentlige forsinkelser, legges det til grunn at Ev 18-delen av prosjektet åpnes for trafikk i 2003. Hele anlegget er planlagt å stå ferdig i 2004. Midlene i 1999 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 8 Ev 39 (Ev 18/rv 1) Kristiansand - Bergen*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
				Statsmidler
				og annen
	NVVP	Forslag	Sum	finansiering
1998-2001	1999	bevilget hittil/ forslag 1999	1999	
Sum rute 8	593	99,7	158	347,7

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. i 1999
		Kostnads-	og annen	
		overslag	finansiering	
		i 1999		2000
Ev 39	Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)	1 205	323,0	460

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

Ev 39 (rv 1) Trekantsambandet (ekskl rv 542 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 (1997-98), side 90. Som følge av reduksjonen av rammen til post 30, jf. Innst. S. nr. 252 (1997-98), er bevilgningen til prosjektet redusert med 40 mill. kr i 1998.

Trekantsambandet vil avløse fire ferjesamband og gi fastlandsforbindelse mellom Sveio, Stord og Bømlo. Prosjektet omfatter bygging av om lag 21,5 km ny riksveg. Stamvegdelene omfatter en 7,8 km lang undersjøisk trefelts tunnel under Bømlafjorden fra Dalshovda i Sveio til øya Føyeno og bru videre til Stord over Digernessundet. Delen på øvrig riksvegnett omfatter bru- og vegsamband fra Føyeno til Bømlo.

Kostnadsoverslaget for hele prosjektet, inkl. rv 542 arm til Bømlo, er økt til om lag 1770 mill. kr. Dette er en økning på 184 mill. kr (12 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er økningen 430 mill. kr (32 pst.). For stamvegdelene utgjør kostnadsøkningen i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) 134 mill. kr (13 pst.), og i forhold til opprinnelig overslag 285 mill. kr (31 pst.). For armen til Bømlo utgjør kostnadsøk-

ningen i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) 50 mill. kr (10 pst.) og i forhold til opprinnelig overslag 145 mill. kr (35 pst.).

Kostnadsøkningen i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) skyldes i hovedsak en oppjustering av overslagene for tunnelen (70 mill. kr) og hengebruene (70 mill. kr) etter innhenting av anbud. En vesentlig del av kostnadsøkningen skyldes undervurdering av enhetspriser, spesielt på betongarbeider for bruene. Ved utarbeidelsen av kostnadsoverslagene er det benyttet enhetspriser fra sammenlignbare igangsatte og fullførte bru-prosjekter, men en har ikke klart å fange opp de økte markedsprisene. I forhold til sammenlignbare bru-er er betongkostnadene nær fordoblet i løpet av de siste 3 - 4 årene.

Overslaget for veganleggene er også økt, bl.a. som følge av økte enhetspriser og bedre standard (25 mill. kr). Videre er det lagt til grunn ekstra kostnader til å føre strøm til anlegget, som følge av ny lovgivning innenfor energisektoren (10 mill. kr). Administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem var dessuten stipulert for lavt (10 mill. kr).

Økningen i forhold til opprinnelig overslag skyldes i tillegg at Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 36 (1995-96) vedtok at traséen skulle legges i miljøtunnel gjennom Digernesklubben, jf. Innst. S. nr. 222 (1995-96) og St.prp. nr. 1 (1996-97), side 112. Dette medførte en kostnadsøkning på om lag 20 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 36. I St.prp. nr. 1 (1997-98) ble kostnadsoverslaget økt med ytterligere om lag 230 mill. kr. En stor del av denne kostnadsøkningen er knyttet til bruene der overslagene ble justert opp på bakgrunn av erfaringer fra andre, sammenlignbare prosjekter i området. I tillegg kom økning som følge av mer komplisert fundamentering av tårn og viadukter for hengebruene enn tidligere antatt. I St.prp. nr. 1 (1997-98) ble det i tillegg påpekt at det fortsatt var knyttet usikkerhet til kostnadsoverslaget, særlig for den undersjøiske tunnelen.

Statens vegvesen vil gå gjennom prosjektgrunnlaget på nytt, med sikte på å redusere kostnadene. Videre vil det bli vurdert å forskyve byggingen av brua til Bømlø i tid. Det er vurdert å stanse/utsette deler av prosjektet. En slik stans/utsettelse vil imidlertid føre til store merkostnader, og Samferdselsdepartementet vil derfor ikke tilrå dette.

Anleggsarbeidene startet i februar 1997, og hele prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2001. Pga. de store kostnadsøkningene vil justering av åpningstidspunktet bli vurdert. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med budsjettet for 2000.

Av foreslåtte midler til stamvegdelene i 1999 forutsettes 248 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 39 (rv 1) Moberg - Svegatjørn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 109.

Som det framgår av St.meld. nr. 37 er prosjektet forutsatt startet opp i slutten av perioden 1998-2001, med fullføring etter 2002. Planen for prosjektet vil bli gjenstand for en egen miljørevisjon. Departementet vil avklare omfang og innretning på en slik revisjon.

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

Investeringsramme i 1999

	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 1999	Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999		
Sum rute 9	479	68,8	120	68,8	

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
		Kostnads- overslag	og annen finansiering i 1999	
Ev 39	Kleivedammen - Andenes	186	43,8	85
Ev 39	Blindheim - Breivika	293	18,0	250

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

Ev 39 (rv 1) Nordhordlandsbroen - Bognøystraumen

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 112.

Det har ikke vært behov for statlige midler utover de 70,0 mill. 1994-kr som er bevilget tidligere, 41,5 mill. kr til selve anlegget og 28,5 mill. kr som kompensasjon til bompengeselskapet (Hordaland fylkeskommune) pga. utsatt åpning av brua etter at en bruseksjon havarete under transport.

Etter at første byggetrinn av utvidelsen av Bognøystraumen sto ferdig, har en ikke fått melding om at skipstrafikken har hatt problemer pga. Nordhordlandsbroen. Samferdselsdepartementet forutsetter at behovet for andre byggetrinn av Bognøystraumen vurderes innen utløpet av bompengeperioden. En eventuell full utbygging finansieres av bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet regner følgelig ikke med at det er behov for ytterligere statlige midler til prosjektet.

Ev 39 (rv 1) Kleivedammen - Andenes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 91.

Prosjektet omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg utenom Sandane sentrum. Anleggsarbeidene startet i februar 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001.

Ev 39 (rv 1) Blindheim - Breivika

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 91.

Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km riksveg, inkl. 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa, samt miljøgate på Moa.

Midlene i 1999 vil i all hovedsak bli benyttet til dekning av grunnvervskostnader.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i 2000. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003. Dette er en forsinkelse på ett år i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98).

Rute 11 Ev 134 (rv 11) Drammen - Haugesund*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 11	365	110,0	241	255,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler	Restbehov pr. 1.1. 2000
			og annen finansiering i 1999	
Ev 134	Drammen - Mjøndalen	767	145,0	131
Ev 134	Teigland - Håland	412	110,0	115

Ev 134 (rv 11) Drammen - Mjøndalen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 1 (1994-95), side 107, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 92.

Prosjektet omfatter bygging av 12,2 km ny riksveg med 3,7 km tunnel i Strømsåsen og planskilte kryss med Ev 18 ved Bangeløkka i Drammen og ved Mjøndalen. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbyggingen i Drammensområdet, jf. St.prp nr. 1 (1994-95).

Anleggsarbeidene startet i januar 1996. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001, mot tidligere forutsatt høsten 2000.

Midlene i 1999 stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Når anlegget åpnes for trafikk, er det ventet at trafikken over Drammensbrua på Ev 18 vil øke fra om lag 16 000 kjøretøy pr. døgn i dag til om lag 26 000 kjøretøy pr. døgn. Strekingen har allerede kapasitetsproblemer, spesielt ved helgeutfart. Etter åpningen av anlegget vil brua bli en alvorlig flaskehals, bl.a. med fare for overføring av trafikk til lokalvegnettet i Drammen sentrum.

Utvidelse av Drammensbrua til fire felt inngår i planene for hovedvegutbyggingen i Drammensområdet, og er i St.meld. nr. 37 vurdert som aktuelt å gjennomføre i perioden 2002-2007. Drammen kommune har imidlertid startet opp en ny og omfattende planprosess for strekingen. Samferdselsdepartementet finner det viktig med en rask avklaring av trasévalg og kostnader, som grunnlag for eventuell prioritering i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-11 og de påfølgende handlingsprogrammer.

Ev 134 (rv 11) Torespæren - Hegstad

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 92-93, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 9-10.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk Stortinget inn for at u-disponerte midler på prosjektet Torespæren - Hegstad skal gå til videreføring av Ev 134 mot Kongsberg, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 14-15.

I St.meld. nr. 37 er videre utbygging av Ev 134 fra Hegstad mot Kongsberg først vurdert som aktuelt i perioden 2002-2007, jf. side 112. Samferdselsdepartementet er i dialog med Buskerud fylkeskommune og Kongsberg og Øvre Eiker kommuner om en eventuell kommunal/fylkeskommunal forskuttering for å forsere videreføringen av utbyggingen. Departementet avventer derfor en avklaring av dette før det tas stilling til oppstart på videreføringen. I 1998 er de disponible midlene på prosjektet midlertidig omdisponert til andre prosjekter, mot tilbakeføring i 1999.

Ev 134 (rv 11) 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 (1997-98), side 93.

Prosjektet omfatter bygging av 14 km ny riksveg, hvorav 8,7 km tunnel. Prosjektet er siste parsell på ny veg langs Åkrafjorden og finansieres delvis med bompenger.

Anleggsarbeidene startet i september 1996. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2000.

Rute 12 Ev 16 Kjørbo/Sandvika - Bergen (Vågsbotn)*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr	
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum	Statsmidler og annen finansiering 1999	
			bevilget		
			hittil/ forslag 1999		
Sum rute 12	769	162,0	406		162,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
		og annen		
		finansiering i 1999		
Ev 16 Lærdal - Aurland	1 010	162,0		245

Ev 16 Vegfylling ved Steinsfjorden

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) ba flertallet i samferdselskomiteen om at det i forbindelse med statsbudsjettet for 1999 legges fram en plan for å løse miljøproblemene i Steinsfjorden, jf. Innst. S. nr. 229, side 21.

Vegdirektoratet har tatt initiativ til et forprosjekt for å klarlegge ulike forhold i forbindelse med fyllingene mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden på Ev 16. Forprosjektet skal bl.a. vurdere virkninger for vannkvaliteten i Steinsfjorden dersom fyllingene erstattes med bruer, alternative utforminger av bruer og terreng samt kostnader ved en evt. utskifting av fyllingene.

Forprosjektet slutføres i november 1998. Arbeidet pågår delvis i tilknytning til konsekvensutredningen for prosjektet Ev 16 Rørвик - Vik. I den forbindelse vurderes alternative utforminger av bruer og terreng samt kostnader ved en eventuell utskifting av fyllingene. Samtidig gjennomfører NIVA i samarbeid med SINTEF beregninger av effekten av å skifte ut fyllingene med bruer med ulike mudringshøyder og -bredder.

På bakgrunn av forprosjektet vil Statens vegvesen legge fram en sluttrapport med forslag til konklusjon. Denne sluttrapporten må foreligge før det kan legges fram en plan for å løse miljøproblemene i Steinsfjorden. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken etter at sluttrapporten foreligger.

Ev 16 Aurland - Lærdal

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 53 (1990-91), i St.meld. nr. 37, side 112, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 93.

Prosjektet omfatter bygging av en 24,5 km lang tunnel, med et tverrslag på 2,5 km fra Tynjadalen i Lærdal.

Anleggsarbeidene startet ved årsskiftet 1994/95, og prosjektet ventes åpnet for trafikk rundt årsskiftet 2000/2001.

Ev 16 Bogeparsellen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112.

I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 1998 ba flertallet i samferdselskomitéen Regjeringen vurdere en omprioritering av midlene på rute 12 med sikte på å få bygget Bogeparsellen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), side 34. I 1999 går alle midlene på stamveggrute 12 til Ev 16 Lærdal - Aurland. En reduksjon av bevilgningen til Lærdalstunnelen vil føre til mindre rasjonell anleggsdrift. Samferdselsdepartementet går derfor ikke inn for å omprioritere midler fra Lærdalstunnelen til Bogeparsellen i 1999.

I St.meld. nr. 37 er Bogeparsellen prioritert gjennomført i første fireårsperiode. Spørsmålet om delvis bompengefinansiering av prosjektene Bogeparsellen og tunnel bak Vossevangen på rute 12 er imidlertid lansert. I forbindelse med behandlingen av vegkontorets

budsjettforslag for 1999 ber fylkeskommunen om at Statens vegvesen utreder spørsmålet om trafikantbetaling som delfinansiering av disse to prosjektene samt trafikksikkerhetstiltak, spesielt på strekningen Arna - Vågsbotn.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prioriteringen av prosjektet, herunder finansiering, i forbindelse med budsjettet for 2000.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim

Investeringsramme i 1999

	Statlige investeringer				Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999		Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 17	135	12,8	50		37,8

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering		Restbehov pr. 1.1. 2000
		i 1999		
Rv 35 Lunner - Gardermoen	590	25,0		565
Rv 174 Kverndalen - Gardermoen, inkl. Ev 6 Kverndalen - Lie	479	12,8		20

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. 1 (1997-98), side 94, og i St.prp. nr. 85 (1997-98).

Prosjektet omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Prosjektet omfatter tre delparseller; Grualia - Akershus grense, Oppland grense - Slettnoen og Slettnoen - Kneppe. Samlet veglengde blir om lag 26 km, fordelt med om lag 17 km i Akershus og om lag 9 km i Oppland.

Prosjektets netto nytte er beregnet til 310 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er beregnet til 590 mill. kr og bygger på reguleringsplaner og til dels byggeplaner. Det foreligger endelig planavklaring for alle delparseller med unntak for planparsellen lengst øst. Inklusive renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 660 mill. kr.

Som det går fram av St.prp. nr. 85 (1997-98) går Samferdselsdepartementet inn for at bompengeselskapet Hadelandsvegen AS gis tillatelse til å kreve inn bompenge til delvis finansiering av prosjektet. De statlige midlene er forutsatt bevilget i 2001-2003.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte mot slutten av 2000, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2003. Midlene i 1999 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon fra bompengeselskapet. Midlene vil gå til dekning av allerede påløpte kostnader samt videre planlegging og prosjektering.

Rv 174 Nybakk x rv 22 - Nordmorkorset x rv 120

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 115, i St.prp. nr. 90 (1991-92) og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 94.

Prosjektet omfattet i utgangspunktet tre delprosjekter; Kverndalen - Gardermoen, kryss Ev 6 - Jessheim øst og Gardermoen - Nordmorkorset. Delprosjektet Gardermoen - Nordmorkorset går ut og inkluderes i tverrforbindelsen mellom Lunner og Gardermoen, jf. omtale ovenfor. Delprosjektet kryss Ev 6 - Jessheim øst, som omfatter bygging av ny veg utenom Jessheim, inngår i øvrig riksvegnett.

Kverndalen - Gardermoen, inkl. Ev 6 Kverndalen - Lie

Rv 174 fra Ev 6 til Herva utenfor atkomstsonen og fra Herva til Lilleplassen samt Ev 6 fra Kverndalen til Hovinmoen ble åpnet for trafikk i 1996. Resten av rv 174 fram til eksedisjonsbygget ble åpnet for trafikk i juni 1998.

Midlene i 1999 vil gå til fullfinansiering av prosjektet. Etter dette gjenstår å bevilge 20 mill. kr i 2001 til dekning av grunnverv innenfor flyplassområdet, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98), side 10-11, og omtale av prosjektet rv 174 Omkjøringsveg ved Jessheim i fylkesomtalen for Akershus.

Rute 18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum*Investeringsramme i 1999*

	Statlige investeringer			Mill. 1999-kr
	NVVP 1998-2001	Forslag 1999	Sum bevilget hittil/ forslag 1999	Statsmidler og annen finansiering 1999
Sum rute 18	375	140,0	171	365,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

	Kostnads- overslag	Statsmidler		Restbehov pr. 1.1. 2000
		og annen finansiering i 1999		
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	1 306	365,0		407

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 (1997-98), side 95. Som følge av reduksjonen av rammen til post 30, jf. Innst. S. nr. 252 (1997-98), er bevilgningen til prosjektet redusert med 40 mill. kr i 1998.

Prosjektet omfatter bygging av 26,7 km ny riksveg, med kryssing under Oslofjorden i en 7,4 km lang undersjøisk tunnel.

Kostnadsoverslaget er økt med 165 mill. kr (14 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er økningen på 196 mill. kr (18 pst.).

Kostnadsøkningen skyldes flere forhold. Bl.a. var administrasjonspåslaget som følge av overgangen til nytt budsjettssystem stipulert for lavt, og forsering av svakhetssone i fjordtunnelen har medført dyrere tekniske løsninger. Videre har krav om miljøutredninger og miljøtiltak økt betydelig etter start av prosjektet, og det er bl.a. gjennomført tiltak for å opprettholde grunnvannsbalansen i Frogn. Av trafiksikkerhetshensyn er dessuten løsningen for tilkobling til Ev 6 ved Vassum blitt dyrere. Videre har økte markedspriser ført til høyere anbud enn forutsatt. Nye regler for beregning av merverdiavgift og nye forskrifter for bergarbeid under jord har også vært prisdrivende.

Det har vært en kontinuerlig prosess for å finne innsparinger på prosjektet. Statens vegvesen vil likevel gå gjennom prosjektgrunnlaget på nytt, med sikte på å redusere kostnadene.

Anleggsarbeidene startet i mars 1997, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk høsten 2000. Utsettelse av åpningstidspunktet med ett år vil føre til merkostnader i størrelsesorden 200 mill. kr. Med sikte på å opprettholde framdriften går Samferdselsdepartementet derfor inn for at spørsmålet om økt lånefinansiering til å forskuttere deler av de statlige investeringene, tas opp med bompengeselskapet snarest.

Av foreslåtte midler er det foreløpig lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille 225 mill. kr til disposisjon i 1999. For å opprettholde framdriften er det imidlertid behov for ytterligere 100 mill. kr.

4.7.2 Øvrig riksvegnett, særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak og øvrige tiltak

Forslaget til investeringsprogram for fylkene er basert på St.meld. nr. 37, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97).

Oppfølgingen i forhold til vegplanrammen varierer en del mellom fylkene. Dette har sammenheng med at det så langt mulig er lagt vekt på å sikre rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter. Variasjonen i oppfølgingsgraden vil jevne seg ut etter hvert som igangsatte prosjekter ferdigstilles, jf. også omtale av investeringsfordelingen i kap. 4.7.1.

Vegkontorenes forslag til handlingsprogram for perioden 1998-2007 er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Vegkontorenes forslag til prioriteringer i 1999 er i varierende grad lagt fram for fylkeskommunene. Ved behandlingen av handlingsprogrammet er det imidlertid i svært liten grad framkommet uenighet om prioriteringene innenfor vegplanrammen til det enkelte fylke.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 1999 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. For nye prosjekter gis en noe mer utfyllende omtale, med bl.a. netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Der- som det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 37, er dette omtalt. Dette innebærer at ikke alle fylker får egen omtale i det følgende.

Når det gjelder omtale av usikkerhet i kostnadsoverslag og kostnadsendringer, legger de- partementet til grunn samme praksis som for stamvegprosjekter, jf. kap. 4.7.1.

I omtalen av stamvegprosjektene er det vist til at enkelte prosjekter har store kostnads- økninger. På det øvrige riksvegnettet gjelder dette spesielt rv 159 Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22 i Akershus, rv 150 Ullevålskrysset - Nydalsbrua i Oslo, Ev 134 Sentrum- ring Drammen, parsell Bragernes, i Buskerud, fv 427 Storhaugtunnelen i Rogaland, rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris og rv 566 Tiråstunnelen i Hordaland, rv 757 Ørmelen - Garpa i Nord-Trøndelag, rv 862 Sentrumstangenten i Troms og rv 94 Stallogargoflågan i Finnmark.

Etterfølgende tabell viser forslag til fordeling av bevilgninger til fylkene, ekskl. strek- ningsvise tiltak på stamvegnettet, sammenholdt med St.meld. nr. 37 for perioden 1998- 2001.

Tabell 4.7.2

AKERSHUS*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen	Restbehov pr. 1.1.2000
			finansiering 1999	
Rv 4	Gjelleråsen - Slattum	300	7,2	293
Rv 150	Granfosslinjen - utskifting av tunnelhvelv	155	37,8	1
Rv 159	Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22	817	80,7	15
Rv 174	Omkjøringsveg ved Jessheim	51	29,0	2

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Utbygging av innfartsvegene til Oslo inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88). Det er forutsatt at Akershus vil få stilt til disposisjon 246 mill. kr fra bompengeringen i 1999. Dette er ekskl. 14 mill. kr som skal tilbakeføres til Oslo, jf. St.prp. nr. 1 (1996-97), side 92. Midlene i 1999 vil i hovedsak gå til finansiering av rv 159 Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22 og utbedring av tunnelhvelvene i Granfosslinjen på rv 150. I tillegg vil bompengene bidra til å finansiere særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., spesielt bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak.

I Vegdirektoratets forslag til beredkapsplan for tilbringersystemet til Gardermoen inngikk oppsetting av veglys og rekkverk på Ev 6 mellom Hvam og Kverndalen, jf. St.prp. nr. 40 (1997-98). Vurderingen av dette prosjektet ble utsatt til den ordinære budsjettbehandlingen for 1999. I 1998 er vegkapasiteten midlertidig økt mellom Hvam og Skedsmovollen ved at vegskulderen i nordre retning bl.a. nyttes som kollektivfelt. I tillegg er nordre strekning sikret med belysning og rekkverk i midtdelen. Samferdselsdepartementet har ikke funnet rom for å prioritere videre satsing på slike tiltak i 1999.

Akershus fylkeskommune gikk i forbindelse med behandlingen av vegkontorets handlingsprogram for perioden 1998-2007 inn for å øke satsingen på kollektivtrafikktiltak. Satsingen på kollektivtrafikktiltak i Oslo-området vil bli vurdert på nytt i arbeidet med Oslopakke 2. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en stortingsproposisjon om Oslopakke 2 i løpet av våren 1999.

Rv 4 Oslo grense - Slattum*Gjelleråsen - Slattum*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118-119. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88).

Prosjektet er første etappe i utbyggingen av rv 4 fra Grorud i Oslo til Slattum. Parsellen er 3,7 km, og omfatter bl.a. 2,6 km tofelts tunnel fra Slattum og forbi Haganområdet. Videre bygges veg i dagen fram til dagens rundkjøring på Gjelleråsen. Prosjektet omfatter også omlegging av lokalvegnettet og bygging av gang- og sykkelveg ved Gjelleråsen.

Prosjektets netto nytte er beregnet til -70 mill. kr. Dette er i hovedsak et tiltak for å bedre miljøet og legge til rette for kollektivtrafikk. Prosjektets andre etappe vil i tillegg gi vesentlige tidsbesparelser.

Kostnadsoverslaget er om lag 300 mill. kr og bygger på godkjent reguleringsplan. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 330 mill. kr.

Midlene i 1999 vil i hovedsak gå til planlegging og forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2002/2003.

Rv 150 Oslo grense - Økri bru x Ev 16*Granfosslinjen*

Det vises til fylkesomtalen for Oslo.

Rv 159 Oslo grense - Vigernes x rv 22*Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118, i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 97, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 10. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88).

Prosjektet omfatter bygging av 7 km riksveg samt oppryddingstiltak i Strømmen og Lillestrøm. Deler av rv 159 inngår i flomsikringen av Lillestrøm.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 1998. Som det går fram av St.prp. nr. 64 (1997-98) er kostnadsoverslaget økt med 91 mill. kr (12 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og 165 mill. kr (25 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Midlene i 1999 vil gå til å dekke allerede pådratte kostnader, i all hovedsak finansiert gjennom lånte bompengemidler fra Oslo i 1998.

Rv 174 Nybakk x rv 2 - Nordmokorset x rv 120*Omkjøringsveg ved Jessheim*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118, i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 94, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 10-11.

Omlegging av rv 174 rundt Jessheim sentrum er definert som en del av hovedvegssystemet til hovedflyplassen på Gardermoen. Prosjektet omfatter utbedring av 2,2 km eksisterende veg, inkl. bygging av to rundkjøringer, gang- og sykkelveg på hele strekningen, tre fotgjengerunderganger og bru under Hovedbanen.

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 64 (1997-98) ble Ullensaker kommune gitt tillatelse til å forskuttere 29 mill. kr til prosjektet i 1998 og 1999, mens 20 mill. kr finansieres ved at betaling av Luftfartsverkets forskutterte midler for grunnerverv innenfor flyplassområdet utsettes til 2001. De forskutterte midlene refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2003 og 2004. Det vises for øvrig til omtale av stamvegrute 17.

Anleggsarbeidene startet sommeren 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 1999.

Utskifting av brikker i bompengeringen

Det vises til fylkesomtalen for Oslo.

OSLO*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

			Mill. 1999-kr	
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000	
Rv 150 Ullevålskrysset - Nydalsbrua	569	200,0	66	
Rv 150 Granfosslinjen - utskifting av tunnelhvelv	155	51,8	2	
Rv 161 Galgebergforbindelsen	42	5,2	11	

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Det er forutsatt at Oslo vil få stilt til disposisjon 404 mill. kr fra bompengeringen i 1999, hvorav 317,5 mill. kr til investeringer på øvrig riksvegnett. Midlene er inkl. tilbakeføring av 14 mill. kr fra Akershus, jf. St.prp. nr. 1 (1996-97), side 95. Utbyggingen i 1999 vil i hovedsak være knyttet til Ev 6 Svartdalstunnelen på stamvegrute 1 og rv 150 Ullevålskrysset - Nydalsbrua. I tillegg vil bompengene bl.a. bidra til å finansiere kollektivtrafikktiltak og planlegging.

Oslo kommune går i sin uttalelse til vegkontorets budsjettforslag for 1999 bl.a. mot bruk av bompenger til å dekke kostnader ved utskifting av brikkesystemet i bomringen og utskifting av tunnelhvelvene i Granfosslinjen på rv 150.

I St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk Samferdselsdepartementet inn for at utskifting av tunnelhvelvene i Granfosslinjen finansieres med bompenger. Stortinget hadde ikke merknader til dette, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 15.

Oslo kommune går dessuten inn for at Alfasetveien forlenges til Strømsvegen og tas opp som riksveg og at det settes av midler til prosjektet i 1999. Kommunen går også inn for at satsingen på kollektivtrafikktiltak økes.

Før evt. prioritering av en forlengelse av Alfasetvegen må det skje en nærmere avklaring av hvilken funksjon og status en slik vegforbindelse skal ha. Satsingen på kollektivtrafikktiltak i Oslo-området vil bli vurdert på ny i arbeidet med Oslopakke 2. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en stortingsproposisjon om Oslopakke 2 i løpet av våren 1999.

Videre går Oslo kommune inn for fortgang i prosjekteringen av tunnel under Røa med sikte på realisering innen overskuelig framtid. På bakgrunn av dette har Statens vegvesen utført et teknisk forprosjekt for alternative tunnelløsninger for rv 168 mellom Hovseter og bygrensen. Kostnadene for de vurderte alternativene varierer fra om lag 90 til 185 mill. kr, ekskl. grunnnerværskostnader. Utredningen vil danne grunnlag for eventuell prioritering av prosjektet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 og de påfølgende handlingsprogrammer.

Rv 150 Hovin x Ev 6 - Akershus grense/Bærum

Ullevålskrysset - Nydalsbrua

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 119, i St.prp. nr. 96 (1987-88), og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 97-98. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88).

Prosjektet omfatter bygging av to tofelts tunneler mellom Berg-krysset og Maridalsveien med planskilte kryss ved Berg og Maridalsveien. Vest for Berg-krysset bygges en forenklet løsning som innebærer at Ullevålskrysset beholdes som plankryss med av- og påkjøringsmuligheter i fartsretningen, og at Sognsveien blir stengt for trafikk på tvers av rv 150. Eksisterende veg mellom Berg-krysset og Maridalsveien nedklassifiseres og bygges om til tofelts kommunal veg med sykkelveg og fortau/gangveg.

Kostnadsoverslaget er økt med 98 mill. kr (21 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og opprinnelig overslag. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak planendringer og undervurdering av mengdeberegningene for tunnelen. I tillegg er markedsprisene for anleggsarbeider innenfor veg, tunnel og betong økt.

Anleggsarbeidene startet i september 1996, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 1999. Midlene i 1999 stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Utredning av kulvertløsning over Ullevålsletta

I vedtatt reguleringsplan for prosjektet Ullevålskrysset - Nydalsbrua forutsettes at rv 150 skal senkes under Sognsveien og at det skal bygges en kort kulvert i kryssområdet med Sognsveien. Dette er andre etappe av prosjektet, som foreløpig ikke er prioritert.

I sin uttalelse til vegkontorets budsjettforslag for 1999 går Oslo kommune inn for at det settes av midler til prosjektering av en kulvert over Ullevålsletta mellom Tåsentunnelen og Sogn videregående skole. Statens vegvesen vil i løpet av høsten 1998 gjennomføre en utredning av tekniske løsninger for en slik kulvertløsning. Målet er å klarlegge lengden på en slik kulvert og kostnader ved å forlenge den vedtatte kulvertløsningen. En slik løsning vil medføre at det må utarbeides ny reguleringsplan for denne delen av vegprosjektet.

Granfosslinjen - utskifting av tunnelhvelv

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 10.

Prosjektet omfatter utskifting av hvelvene i fire tunneler i de to parallelle tunnellopene i Granfosslinjen. Kostnadene ved utskiftingen fordeles mellom Akershus og Oslo i henhold til fordelingsnøkkelen ved utbygging av Granfosslinjen, dvs. 42 pst. på Akershus og 58 pst. på Oslo.

Anleggsarbeidene startet sommeren 1998, og arbeidet ventes fullført i desember 1999. Midlene i 1999 stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 161 Galgeberg - Skøyen x Ev 18*Galgebergforbindelsen*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 119, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 98. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 400 m ny tofelts riksveg mellom St. Halvards gt. og Lodalsbruene. Videre inngår bygging av en om lag 50 m lang ny jernbanebru og 600 m gang- og sykkelveg. Prosjektet vil medføre at rv 161/Ring 2 og indre by øst vil få bedre tilknytning til hovedvegnettet i Lodalen. Bl.a. vil en ferdigbygget bru i Lodalen bli tatt i bruk.

Anleggsarbeidene startet i september 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000, samtidig med Ev 6 Svartdaltunnelen på stamvegrute 1. Midlene i 1999 stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Utskifting av brikkesystemet i bompengeringen

Som følge av krav fra Post- og teletilsynet må dagens brikkesystem i bomringen skiftes ut. Tidspunktet for en slik utskifting og forhold knyttet til kostnader og finansiering/fordeling av kostnader vil bli avklart i tilknytning til et prosjekt under ledelse av Vegdirektoratet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en redegjørelse. Foreløpige vurderinger tyder på at kostnadene ved et slikt skifte vil bli betydelige.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m*Miljøtiltak i Groruddalen*

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 40 (1997-98) vedtok Stortinget iverksetting av avbøtende tiltak for den støyutsatte bebyggelsen langs Ev 6 og Hovedbanen i Groruddalen. Stortingets vedtak følges opp ved at det settes av 9 mill. kr til slike tiltak langs Ev 6 også i 1999.

I tråd med St.prp. nr. 40 utreder vegkontoret en kryssløsning mellom Ev 6 og Smalvollveien som tiltak for å avlaste boligområder for gjennomgangstrafikk. Flere kryssløsninger med Ev 6 blir utredet. Trafikkberegningene så langt er på et overordnet nivå og svært usikre, bl.a. fordi trafikkbildet vil bli endret når hovedflyplassen på Gardermoen åpnes for trafikk i oktober 1998. Det er følgelig ikke avklart hvilke tiltak som bør legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplan og kostnadsoverslag. Bl.a. må ansvarsdelingen mellom stat og kommune avklares.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet når planer og ansvarsforhold er bedre avklart.

Bjørvikaområdet

Miljøverndepartementet har i samråd med Samferdselsdepartementet og Oslo kommune tatt initiativ til å gjennomføre en utredning vedrørende det økonomiske potensialet ved byutvikling i Bjørvika. Målet med utredningen er å få fram en samlet vurdering av utviklingspotensialet for området byplanmessig. Rapport skal etter planen foreligge høsten 1998.

OPPLAND*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

	Mill. 1999-kr		
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000
Rv 33 Hunndalen - Tobru	72	25,0	47

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2

Rv 33 Akershus grense - Bjørgo x Ev 16*Hunndalen - Tobru*

Prosjektet er ikke omtalt i St.meld. nr. 37.

Prosjektet omfatter bygging av 7,1 km ny veg utenom eksisterende bebyggelse. Eksisterende veg er sterkt innebygd og med mange direkte avkjørsler. Vegene fungerer både som fjernveg og lokalveg med sammenblanding av ulike trafikantgrupper. Prosjektet vil gi gode effekter både for framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Prosjektets netto nytte er beregnet til 40 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 72 mill. kr og bygger på godkjent reguleringsplan. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 77 mill. kr.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i januar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000.

BUSKERUD*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1998*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads-	Statsmidler	Restbehov
		overslag	og annen	pr. 1.1.2000
			finansiering	
			1999	
Ev 134	Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	803	125,0	493

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

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. 1 (1997-98), side 99, i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (1997-98), side 77, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 9. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbyggingen 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 miljøtunnel. 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.

Som det går fram av St.prp. nr. 64 (1997-98) er kostnadsoverslaget økt med 226 mill. kr (39 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og 271 mill. kr (51 pst.) i forhold til opprinnelig overslag.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (1997-98) vedtok Stortinget at prosjektet skulle gjennomføres som forutsatt, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), side 30. I St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk Samferdselsdepartementet inn for å utsette åpningen av anlegget til sommeren 2002, mot tidligere forutsatt høsten 2000. Stortinget sluttet seg til dette, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 13-14.

Anleggsarbeidene startet i juni 1998. Som følge av vedtaket om å omdisponere 18 mill. kr på post 30 til beredskapstiltak for tilbringersystemet til Gardermoen, jf. St.prp. nr. 40 (1997-98), er bevilgningen til prosjektet redusert med 13 mill. kr i 1998. Samferdselsdepartementet legger til grunn at prosjektet likevel kan åpnes for trafikk i 2002, som forutsatt.

Særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak m.m.*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 (1997-98), side 99.

Hovedplanen for Sykkelby Drammen omfatter 21 sykkelvegprosjekter til en samlet kostnad av om lag 140 mill. kr. Til videreføring av utbyggingen forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon 10,5 mill. kr i 1999. Midlene vil bli benyttet til sykkelveger i tilknytning til eksisterende Ev 134 (rv 11).

Kompensasjonstiltak Lier

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 120, i St.prp. nr. 1 (1993-94), side 103, i St.prp. nr. 37 (1996-97), side 4, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 99.

Kompensasjonsmidlene skal benyttes til nærmere definerte gang- og sykkelvegprosjekter i Lier, jf. St.prp. nr. 37 (1996-97). Samlet kostnad er om lag 55 mill. kr. Kompensasjonstiltakene finansieres i sin helhet ved bompenger. Det forutsettes at bompengeselskapet vil stille til disposisjon 37,5 mill. kr til dette formålet i 1999.

ROGALAND*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering	Restbehov
			1999	pr. 1.1.2000
Rv 13	Hove - Vatnekrossen	123	46,3	46

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

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 (1997-98), side 100.

Prosjektet omfatter bygging av 2,8 km ny riksveg, inkl. 480 m miljøtunnel. Rv 13 legges utenom Sandnes sentrum, med tilknytning til Ev 39 ved Hove.

Anleggsarbeidene startet i mai 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000. Av foreslåtte midler i 1999 forutsettes 10,5 mill. kr stilt til disposisjon som forskudd fra Sandnes kommune.

Alternativ bruk av riksvegmidler*Fv 427 Storhaugtunnelen*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, og i St.prp. nr. 42 (1997-98), side 3-4.

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.

Kostnadsoverslaget er økt til 131 mill. kr. Dette er en økning på 32 mill. kr (32 pst.) i forhold til St.prp. nr. 42 (1997-98) og opprinnelig overslag. Den største delen av kostnadsøkningen skyldes tettingstiltak for å hindre senking av grunnvannsnivået rundt tunnelen. Videre er grunnervervskostnadene økt, og administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem var stipulert for lavt. Statens vegvesen vil imidlertid gå gjennom prosjektgrunnlaget på nytt med sikte på å redusere kostnadene.

Anleggsarbeidene var planlagt å starte høsten 1998. På grunn av kostnadsøkningen er anleggsstart utsatt, og prosjektet legges med dette fram for Stortinget til fornyet vurdering. Samferdselsdepartementet går inn for at prosjektet gjennomføres som planlagt, og at statens andel av kostnadsøkningen (50 pst.) dekkes gjennom omprioriteringer innenfor fylkets ramme.

Anleggsarbeidene foreslås startet ved årsskiftet 1998/1999, slik at prosjektet kan åpnes for trafikk ved årsskiftet 2000/2001. Det foreslås 21,6 mill. kr i statlige midler til prosjektet i 1999.

HORDALAND*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen	Restbehov pr. 1.1.2000
			finansiering	
			1999	
Rv 542	Trekantsambandet, arm til Bømlo	565	205,0	260
Rv 551	Følgefonntunnelen	355	120,0	148
Rv 555	Nygårdstangen - Gyldenpris	673	140,0	12

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Rv 542 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 (1997-98), side 100.

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 om lag 7,5 km ny riksveg.

Som det framgår av omtalen av prosjektet i tilknytning til stamvegrute 8, jf. kap. 4.7.1, er kostnadsoverslaget for hele prosjektet økt med 184 mill. kr (12 pst. i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98)). Av dette utgjør kostnadsøkningen på øvrig riksvegnett 50 mill. kr (10 pst.), og økningen er i hovedsak knyttet til hengebrua, jf. omtalen i kap. 4.7.1.

Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og hele prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2001. Som det framgår av omtalen av stamvegdelene, vil imidlertid en justering av åpningstidspunktet bli vurdert. Av foreslåtte midler i 1999 forutsettes 155 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 (1997-98), side 101.

Prosjektet omfatter bygging av en 11 km lang tunnel under Følgefonna, mellom Austrepollen i Kvinnherad og Eitheim i Odda. I prosjektet inngår 14 mill. kr til utbedring av fylkesvegen fra Ænes til Austrepollen.

Anleggsarbeidene startet i mai 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000. Prosjektet finansieres gjennom en kombinasjon av kommunale tilskudd, konsesjonskraftmidler, bompenger og statlige midler. Av foreslåtte midler i 1999 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 555 Nygårdstangen - Klokkarvik ferjekai*Nygårdstangen - Gyldenpris*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, i St.prp. nr. 118 (1984-85) og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 101. Prosjektet inngår i planene for utbygging av et tjenlig vegnett i Bergen, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85).

Prosjektet er siste del av Vestre innfartsåre til Bergen, og parsellen knytter Vestre innfartsåre sammen med innfartsårene fra nord og sør på Nygårdstangen. Parsellen er 1,6 km lang, og arbeidene omfatter fullføring av toplanskryss på Nygårdstangen, bygging av tunnel under Nygårdshøyden (to løp med tre felt i hver retning), treplanskryss på Møhlenpris, bygging av ny bru over Puddefjorden parallelt med eksisterende bru og fullføring av treplanskryss på Gyldenpris.

Kostnadsoverslaget er økt med 57 mill. kr (9 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). I forhold til opprinnelig overslag er kostnadene økt med 209 mill. kr (45 pst.). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak større behov for vann- og frostsikring i Nygårdstunnelen enn tidligere forutsatt. Videre førte funn av forurenset masse ved fundamenteringsarbeidet for Puddefjordsbrua til ekstrakostnader.

Anleggsarbeidene startet sommeren 1995, og deler av prosjektet ble tatt i bruk sommeren 1998 (den nye brua og tunnelen mot sentrum). Hele prosjektet er planlagt åpnet for trafikk

sommeren 1999. For å kunne opprettholde planlagt åpningstidspunkt legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompengeselskapet stiller 95 mill. kr til disposisjon i 1999.

Dersom Bergen kommune ikke slutter seg til at prosjektet tilføres om lag 45 mill. kr av ubrukte midler fra bompenggeordningen, må åpningen utsettes til sommeren 2000.

Rv 566 Indre Arna x Ev 16 - Lonevåg x rv 567

Tiråstunnelen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, og i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 114.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i mars 1998. Kostnadsoverslaget har økt fra opprinnelig overslag på 73 mill. kr til 84 mill. kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak vanskelige driveforhold i første halvdel av tunnelen og større behov for vann- og frostsikring enn tidligere forutsatt.

I henhold til avtalen mellom Statens vegvesen Hordaland og Osterøy Bruselskap AS skal de første 10 pst. av en kostnadsøkning dekkes av staten med 44 pst (3,2 mill. kr) og av bompengeselskapet med 56 pst. (4,0 mill. kr). Resten av kostnadsøkningen på 3,8 mill. kr skal i sin helhet dekkes av staten. For staten utgjør dette til sammen 7,0 mill. kr.

Kostnadsøkningen er dekket av bompengeselskapet. Statens andel på 7 mill. kr refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2001.

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 (1997-98), side 101.

Samferdselsdepartementet foreslår at det bevilges 18 mill. kr til slike tiltak i 1999. Midlene vil gå til å videreføre arbeidet med tunnel forbi Fresvikberget på rv 13 i Ullensvang kommune. Utbyggingen skjer i henhold til vedtatte planer.

Da rassikringstiltakene på rv 13 innebærer vegutbedringstiltak i et natur- og kulturlandskap av regional betydning, er det viktig at planlegging av nye tiltak blir lagt opp på en slik måte at hensynet til landskapet blir ivaretatt. Nye vegtiltak må derfor avklares gjennom utarbeidelse av kommunedelplaner med tilhørende konsekvensutredninger; før detaljerte reguleringsplaner utarbeides.

SOGN OG FJORDANE

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000
Rv 5	Helgøy - Klavelandet	62	30,0	32
Rv 616	Kolset - Klubben	262	42,5	189

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Rv 5 Førde x rv 39 - Florø

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 77 (1997-98) fikk Sunnfjordtunnelen AS tillatelse til å forskuttere 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 forskutterte midlene refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i årene 2006, 2007 og 2008.

Helgøy - Klavelandet

Prosjektet omfatter ombygging av eksisterende riksveg over en 3,9 km lang strekning, inkl. utstrossing av en 0,3 km lang enfelts tunnel. Eksisterende veg har dårlig kurvatur, og vegbredden varierer mellom 4 og 6 meter. Prosjektet omfatter den delen av rv 5 som har dårligst standard.

Prosjektets netto nytte er beregnet til 10 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 62 mill. kr og bygger på godkjent reguleringsplan. Inkl. renter i byggetiden er kostnadsoverslaget 66 mill. kr.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i januar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2000. Midlene i 1999 forutsettes i sin helhet forskuttert av bompengeselskapet.

Rv 616 Fastlandssamband Ytre Bremanger

Kolset - Klubben

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 123, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 101-102.

Prosjektet 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 undersjøisk tunnel under Skatestraumen.

Anleggsarbeidene startet i januar 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001.

MØRE OG ROMSDAL

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen	Restbehov
			finansiering	pr.
			1999	1.1.2000
Rv 62	Øksendalen - Krogshavn	210	53,6	105
Rv 651	Volda - Greifsnestet	108	27,0	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

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 (1997-98), side 102.

Prosjektet omfatter bygging av en 6 km lang tunnel samt 1,3 km veg i dagen.

Anleggsarbeidene startet i august 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001.

Rv 651 Volda x Ev 39 - Straumshamna x Ev 39

Volda - Greifsnestet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 123, og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 102.

Prosjektet omfatter bygging av 2,1 km tunneler forbi rasutsatte partier. I tillegg bygges om lag 2 km veg i dagen. Det er bevilget midler til prosjektet over tidligere post 71 Tilskudd til rassikring både i 1995, 1996 og 1997.

Anleggsarbeidene (drift av tunnelen) startet i oktober 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 1999.

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 samferdselskomiteen at statens bidrag til bygging av ny veg til Tjeldbergodden må ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter. Flertallet fant det ikke rimelig at tilskuddet skal trekkes av riksvegrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd gis utenom ordinær riksvegramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 21.

Det foreslås 7,5 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 1999. Departementet legger til grunn ordinær fordelingsnøkkel for tilskuddet (60/40 pst.).

SØR-TRØNDELAG*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen	Restbehov pr. 1.1.2000
			finansiering 1999	
Rv 714	Hitra - Frøya	558	105,0	281
Rv 723	Bru til Stokkøya	117	25,0	64

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være den samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

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 samferdselskomitéen at statens bidrag til bygging av ny veg til Tjeldbergodden må ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter. Flertallet fant det ikke rimelig at tilskuddet skal trekkes av riksvegrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd gis utenom ordinær riksvegramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98, side 21).

Det foreslås 7,5 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 1999, jf. omtale av prosjektet og så under Møre og Romsdal.

Rv 714 Fastlandssambandet Hitra - Frøya

Fastlandssambandet til Hitra, Frøya og Fjellværøy er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124, i St.prp. nr. 97 (1989-90) og sist i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 102-103.

Fastlandssambandet består av tre delprosjekter. Hitra - Fjellværøy ble åpnet for trafikk i juni 1992, mens Hitra - fastlandet ble åpnet i desember 1994.

Hitra - Frøya

Prosjektet omfatter bygging av en 5,3 km lang tofelts undersjøisk tunnel mellom 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.

Bygging av ny bru over Dolmsundet inngår i prosjektet. Pga. usikkerheten omkring kostnadene for den undersjøiske tunnelen, utsettes beslutningen om tidspunkt for bygging av brua til arbeidene er kommet så langt at det er gjennomslag i tunnelen.

Anleggsarbeidene startet i februar 1998, og det er ventet gjennomslag i den undersjøiske tunnelen høsten 2000. Hele anlegget ventes åpnet for trafikk i 2001. Av foreslåtte midler i 1999 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av 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 (1996-97), side 122.

Prosjektet 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.

I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 1997 gikk Stortinget inn for anleggstart på prosjektet i 1997, jf. Budsjett-innst. S. nr. 14, side 28. Anleggsarbeidene startet i november 1997. For å sikre mest mulig rasjonell drift startes arbeidet med brua først i mai 1999. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001.

NORD-TRØNDELAG*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000
Rv 757	Ørmelen – Garpa	100	34,6	48

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Rv 757 Verdal havn - Vollen*Ørmelen - Garpa*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124.

Prosjektet 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, om lag 0,6 km lokalveger samt miljøtiltak på eksisterende riksveg.

Kostnadsoverslaget har økt med om lag 32 mill. kr (47 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak erosjonsskader ved flom i februar 1998 og økte brukostnader. Videre er grunnervervkostnadene økt, og administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem var stipulert for lavt.

Anleggsarbeidene startet i oktober 1997. Ny bru over Verdalselva ventes åpnet for trafikk i 1999. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001, mot opprinnelig forutsatt i 2000.

TROMS*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999*

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000
Rv 848	Bygdesambandet	161	40,0	56
Rv 862	Sentrumstangenten	109	26,7	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekt. Summen for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Rv 848 Slette x rv 84 - Harstad x rv 83*Bygdesambandet*

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 130, og i St.meld. nr. 37, side 125.

Prosjektet omfatter bygging av 4,1 km ny riksveg, hvorav 3,4 km som undersjøisk tunnel. Prosjektet vil gi hele Ibestad kommune fastlandsforbindelse.

Anleggsarbeidene startet i november 1996 ved tilskudd fra Ibestad kommune. For å få mest mulig rasjonell drift ble det i forbindelse med budsjettet for 1998 vedtatt å utsette tunneldrivingen til 1998. Investeringsforslaget for 1999 innebærer at prosjektet må stoppes for en kortere periode etter at drivingen av tunnelen er fullført. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2000, mot opprinnelig forutsatt ved årsskiftet 1999/2000.

Rv 862 Tromsdalen x Ev 8 - Bakkejord bru*Sentrumstangenten*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, i St.prp. nr. 7 (1989-90) og i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 104. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbyggingen i Tromsø, jf. St.prp. nr. 7 (1989-90) og St.prp. nr. 69 (1989-90).

Prosjektet omfatter bygging av 1,6 km riksveg i tunnel i Tromsø sentrum.

Kostnadsoverslaget er økt med 24 mill. kr (28 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og opprinnelig overslag. Opprinnelig overslag var imidlertid på hovedplannivå og hadde en usikkerhet på +/- 25 pst. Kostnadsøkningen skyldes at det i forbindelse med godkjenning av reguleringsplanen ble vedtatt å utvide prosjektet til å omfatte en arm til et eksisterende

parkeringsanlegg i fjell. I tillegg kommer høyere anbudspriser på vann- og frostsikring enn tidligere forutsatt.

Anleggsarbeidene startet i august 1996. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 1999, mot tidligere forutsatt i desember 1998.

Prosjektet var i sin helhet forutsatt finansieret ved drivstoffbidrag. I henhold til avtalen med Tromsø Veg AS skal imidlertid staten dekke kostnadsøkninger ut over 10 pst. Av midlene i 1999 forutsettes 16,7 mill. kr finansiert ved drivstoffbidrag.

FINNMARK

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 1999

		Mill. 1999-kr		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 1999	Restbehov pr. 1.1.2000
Rv 94	Stallogargoflågan	119	0	55

I denne tabellen omtales bare ett prosjekt. Beløpet for fylket vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen til kap. 4.7.2.

Rv 94 Skaidi x Ev 6 - Hammerfest

Stallogargoflågan (Kvalsund bru - Hanselv)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 104, og i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 8.

Som det går fram av St.prp. nr. 64 (1997-98) er kostnadsoverslaget økt med 41 mill. kr (53 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98) og 45 mill. kr (63 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Fylkeskommunen går inn for å utsette anleggsstart til 2002 dersom rammen til Finnmark ikke blir økt ut over forslaget i St.meld. nr. 37. I stedet prioriterer fylkeskommunen start på rv 888 Nordkynvegen i 1998, med fullføring i perioden 2002-05. Deretter prioriteres start på rv 882 Øksfjord og Hasvik ferjeleier i 1999, med fullføring i 2000.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 gikk Stortinget inn for at rv 94 Stallogargoflågan gjennomføres som forutsatt i St.meld. nr. 37, men at prosjektet først fullfinansieres etter 2001.

Samferdselsdepartementet går på denne bakgrunn inn for at videreføringen av rv 94 Stallogargoflågan utsettes. Med fullfinansiering i 2002, er det mest hensiktsmessig å utsette anleggsstart til årsskiftet 2000/2001. Prosjektet vil da kunne åpnes for trafikk til vinterseongen 2002/2003.

Rv 882 Langfjordbotn x Ev 6 - Breivikbotn

Øksfjord og Hasvik ferjeleier

Prosjektet er ikke omtalt i St.meld. nr. 37.

Samferdselsdepartementet går inn for at 20,0 mill. kr av allerede tildelte midler til rv 94 Stallogargoflågan midlertidig omdisponeres til rv 882 Øksfjord og Hasvik ferjeleier i 1999. Det vil bli bygget nye ferjeleier både i Øksfjord og Hasvik. Dette er nødvendig for å kunne ta i bruk en ny ferje i sambandet, jf. nærmere omtale i kap. 4.3.

Prosjektet er kostnadsberegnet til om lag 40 mill. kr. Reguleringsplanen er ikke vedtatt, og det er derfor knyttet usikkerhet til kostnadsoverslaget. Forutsatt godkjent reguleringsplan i løpet av 1998 kan ferjeleiene stå ferdig høsten 2000.

Rv 888 Idfjord x rv 98 - Mehamn kai

Nordkynvegen - punkttiltak

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125.

I St.meld. nr. 37 er det forutsatt 20 mill. kr til start av prosjektet rv 888 Helårsveg til Nordkyn i perioden 1998-2001. Dette gir ikke rom for å starte en full utbygging av strekningen allerede i 1998 eller 1999. Samferdselsdepartementet foreslår likevel at 5,0 mill. kr midlertidig omdisponeres fra rv 94 Stallogargoflågan til punktutbedringer på rv 888 til Nordkyn i 1999. Det forutsettes at punkttiltakene inngår i planene for ombygging av hele strekningen til helårsveg.

Øvrige disponible midler på prosjektet rv 94 Stallogargoflågan forutsettes omdisponert til Ev 69 Fatima på stamveggrute 5 dersom dette blir nødvendig for å kunne opprettholde forutsatt åpningstidspunkt, jf. nærmere omtale i kap. 4.7.1.

Rv 889 Smørfjord x Ev 69 - Havøysund kai

Havøysundvegen

Prosjektet er ikke omtalt i St.meld. nr. 37.

Prosjektet omfatter en 34 km lang vegstrekning fra Snefjord til Havøysund i Måsøy kommune. Fylkeskommunen har prioritert helårsveg til Nordkyn, ferjeforbindelse Øksfjord - Hasvik og Stallogargo foran helårsveg til Havøysund. Prosjektet er derfor ikke prioritert i vegplanperioden 1998-2007. Det ventes vedtak av reguleringsplan for punktutbedringer på strekningen høsten 1999, og vedtak av kommunedelplan for helårsveg høsten 2000.

4.8 Store fylkesvegprosjekter

Følgende prosjekter foreslås gitt tilskudd i 1999:

Prosjekt	Mill. kr
Fv 281 Frafjordvegen i Rogaland	12,5
Fv 151 Veg til Stolmen i Hordaland	11,4
Fv 67 Bru til Tautra i Nord-Trøndelag	12,5
Fv 220 Bru til Sundøya i Nordland	15,0
Sum	51,4

Fv 220 Bru til Sundøya i Leirfjord kommune i Nordland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 94, i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 105, og i St. prp. nr. 64 (1997-98), side 11-12.

Prosjektet omfatter bygging av en 548 m lang bru samt noe tilstøtende vegnett, og er kostnadsberegnet til 129 mill. kr. Et statlig tilskudd til prosjektet på 60 pst., som tidligere forutsatt, utgjør om lag 77 mill. kr.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) uttalte flertallet i samferdselskomiteen at flertallet er innstilt på å tilføre prosjektet de statlige ressursene som har vært forutsatt i finansieringsplanen og ber departementet snarest mulig ferdigforhandle forskotteringsavtalen, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 17.

I St.meld. nr. 37 ble det ikke funnet rom for tilskudd til prosjektet innenfor rammen til store fylkesvegprosjekter i perioden 1998-2001. Vegdirektoratet har derfor utarbeidet et forslag til finansieringsplan som innebærer omdisponering av midler fra post 60, forsterkningsprogrammet og midler til spesielt vedlikehold av fylkesveger som følge av oppheving av telerestriksjoner, og fra post 30 Riksveginvesteringer. Forslaget innebærer at rammen til Nordland økes med 15 mill. kr i forhold til planrammene i handlingsprogrammet, ved omprioritering av forsterkningsmidler fra andre fylker. Resten av tilskuddet, 62 mill. kr, foreslås dekket ved omprioriteringer innenfor fylkets planrammer til fylkesvegformål (41 mill. kr) og riksveginvesteringer (21 mill. kr).

Fylkeskommunen har avvist Vegdirektoratets forslag til finansieringsplan, og mener at det statlige tilskuddet til prosjektet i sin helhet må gis utenom ordinære rammer til Nordland.

Samferdselsdepartementet finner ikke rom for å øke rammen til Nordland ut over Vegdirektoratets forslag. På denne bakgrunn foreslås et tilskudd til prosjektet på 15 mill. kr i 1999. Dersom Nordland fylkeskommune opprettholder sitt standpunkt, foreslås midlene overført til forsterkningsprogrammet.

5 Programkategori 21.4 Særskilte transporttiltak**KAP. 1330 SÆRSKILTE TRANSPORTTILTAK***Utgifter*

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
60	Avgiftskompensasjon rutebiler			380 000	
70	Tilskudd til Hurtigruten	217 594	199 700	200 600	0,5
	Sum kap. 1330	217 594	199 700	580 600	190,7

Post 60 Avgiftskompensasjon bilruiter

I forbindelse med St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter, vedtok Stortinget å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser. Dette innebærer at busser f.o.m. 1999 ikke lenger kan fylle merket, avgiftsfri diesel.

I St.prp. nr. 54 (1997-98) foreslo Regjeringen at tilskuddsberettiget bussdrift med rute-løyve skulle kompenseres fullt ut for de merkostnader som oppheving av avgiftsfritaket medfører, også for økt merverdiavgiftsbelastning.

Det er lagt til grunn at kompensasjonen skal gis via fylkeskommunene, jf. Innst. S. nr. 247 (1997-98), og at midlene skal fordeles ut fra historisk drivstofforbruk. Kompensasjonsbehovet for tilskuddsberettiget bussdrift er anslått til 380 mill. kr, og bevilges som øremerkede midler.

I St.prp. nr. 1 (1998-1999) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, fra Finansdepartementet er det orientert nærmere om opphevingen av fritaket for autodieselavgift og kompensasjonsordningen.

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Forslaget på 200,6 mill. kr er i tråd med inngåtte avtaler med hurtigruteselskapene, jf. St.prp. nr. 21 (1991-92) og Innst. S. nr. 37 (1991-92).

Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 19,3 pst. fra 1996 til 1997. Denne utviklingen har fortsatt inn i 1. halvår 1998 hvor antall personkilometer har økt med 13,6 pst. sammenlignet med 1. halvår 1997. Trafikkøkningen i 1997 var større enn tilveksten i kapasitet.

Trafikkutviklingen må bl.a. ses på bakgrunn av at selskapene våren 1996 og 1997 satte inn i rute de 3 siste av i alt 6 nybygde skip samt at selskapene har drevet aktiv prispolitikk og økt markedsføringsinnsatsen.

Godstrafikken med Hurtigruten, målt i antall tonnkm., viste en økning på 14,2 pst. fra 1996 til 1997. Godsinntektene økte også med 14,2 pst. i samme periode.

Selskapene trenger fortsatt å forbedre driftsresultatet vesentlig framover for å klare omstillingen til en subsidiefri Hurtigrute f.o.m. 2002.

6 Programkategori 21.5 Jernbaneformål

6.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

Utgifter

Kap. Betegnelse	(i 1 000 kr)			
	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1350 Jernbaneverket	3 515 416	3 353 800	3 613 000	7,7
1351 Overføringer til NSB BA	983 600	930 000	980 000	5,4
1352 NSB Gardermobanen AS	2 608 937	1 122 000	0	-100,0
1353 Etablering av NSB BA	290 000	290 000	0	-100,0
1354 Statens jernbanetilsyn		6 700	6 900	3,0
Sum kategori 21.50	7 397 953	5 702 500	4 599 900	-19,3

Inntekter

Kap. Betegnelse	(i 1 000 kr)			
	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
4350 Jernbaneverket	491 270	55 300	56 700	2,5
5611 Renter av lån til NSB BA	55 855	98 400	124 000	26,0
Sum kategori 21.50	547 125	153 700	180 700	17,6

Statens utgifter

Tabellen over viser regnskap 1997, vedtatt budsjett 1998 og forslag 1999 for statens samlede utgifter til jernbaneformål. Det er i tillegg til vedtatt budsjett 1998 bevilget 72 mill. kr på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98) og 1 680 mill. kr på kap. 1350, post 32 Betaling til NSB Gardermobanen AS for overtakelse av banestrekningen Gardermobanen-Eidsvoll, jf. St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98), samt 9 mill. kr på kap 1350, post 23 Drift og vedlikehold, jf. St.prp. nr. 40/Innst. S. nr. 135 (1997-98).

Kap. 1350 Jernbaneverket, omfatter statlige bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer i jernbanens infrastruktur. Jernbaneverket har forvaltningsansvaret for jernbanens kjøreveg med tilhørende innretninger m.v., samt ansvaret for grunnerverv til Gardermobanen.

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA, omfatter statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn, omfatter utgifter til drift av Statens jernbanetilsyn.

Statens inntekter

Over kap. 4350 Jernbaneverket, inntektsføres kjørevegsavgift til staten for bruken av kjørevegen som belastes godstrafikk med jernbane, ekskl. kombitransport. Kapitlet omfatter også salg av eiendommer og utstyr, arbeid for fremmede, inkl. arbeider for NSB Gardermobanen AS, salg av elektrisitet til togdrift, salg av overkapasitet i kabelnettet, samt diverse refusjoner.

Kap. 5611 Renter på lån til NSB BA, gjelder renter på det statlige lånet til NSB BA.

6.2 Grunnlag for budsjettforslaget

6.2.1 Situasjonsbeskrivelse

Organiseringen av jernbanesektoren

Etter omorganiseringen av forvaltningsbedriften NSB den 1. desember 1996, jf. St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 og Ot.prp. nr. 2/Innst. O. nr. 10 (1996-97), er ansvaret for kjørevegen tillagt forvaltningsorganet Jernbaneverket. NSB BA som heleid statlig selskap organisert etter egen lov, står fortsatt for størsteparten av trafikken på jernbanenettet. Andre selskaper

som vil trafikere det statlige jernbanenettet i 1999 er MTAB/MTAS (malmtransporten på Ofotbanen) og NSB Gardermobanen AS. Fra 1. oktober 1996 ble det etablert et uavhengig jernbanetilsyn som er tillagt ansvaret for å påse at jernbanedriften på det nasjonale jernbanenettet utøves i samsvar med fastsatte sikkerhetsbestemmelser.

Jernbanenettet

Jernbaneverket har forvaltningsansvaret for det offentlige jernbanenettet som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. I praksis er dette hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av strekningen Etterstad-Gardermoen på Gardermobanen, private sidespor og evt. private godsterminaler.

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

For nærmere oversikt over jernbanenettets omfang og standard vises det til St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007, kap. 7 og vedlegg 1 og 2.

Trafikkmengde

I løpet av 1990-årene har det vært en økning i transporten på jernbanenettet. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at persontrafikken med jernbane, målt i antall personkm, har økt med ca. 21,6 pst. fra 1991 til 1997. Godstrafikken, målt i antall tonnkilometer, har i samme periode økt med ca. 13,5 pst. For å møte økningen i togtrafikken er det lagt opp til økt togtetthet. Dette medfører igjen økt bruk og kapasitetsutnyttelse av infrastrukturen og dermed økt behov for drift og vedlikehold.

Personale

Pr. januar 1998 hadde Jernbaneverket 3 728 fast tilsatte etter at togledelsen fra årsskiftet 1997/98 ble overført til Jernbaneverket. I første halvår 1998 ble antall fast tilsatte redusert med 45 personer. Jernbaneverket har bemanningsmessig overkapasitet i deler av produksjonsapparatet, og vil i de kommende år redusere antall fast tilsatte. Det legges opp til at reduksjonen i størst mulig grad skal skje gjennom naturlig avgang og ved intern omskolering.

6.2.2 Overordnede mål

I tråd med St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 Norsk jernbaneplan (NJP) 1998-2007 vil Regjeringen prioritere å utvikle jernbanen der den har miljø- og transportmessige fortrinn. Følgende områder vil bli prioritert i årene framover:

- nærtrafikknettet i og omkring Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger
- intercitytrafikknettet mellom Oslo, Halden, Skien og Lillehammer
- fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen
- spor- og terminalkapasitet for godstransporten
- opprettholdelse av transportstandarden på det øvrige jernbanenettet.

6.3 Hovedutfordringene

6.3.1 Utfordringer for jernbanens infrastruktur

Det settes i stadig sterkere grad krav til jernbanens infrastruktur for å kunne gjennomføre rasjonelle driftsmodeller og tilby et markedstilpasset rutetilbud. Mer effektive drifts- og vedlikeholdsrutiner for jernbanemateriell og planene om innføring av krengetog på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen ligger til grunn for infrastruktursatsingen. Det samme gjelder bygging av nye, rasjonelle godsterminaler i områdene Sandnes/Stavanger og Trondheim. Satsingsområdene og prioriteringene støtter opp om forretningsplanene til NSB BA.

For en nærmere omtale av de langsiktige mål for utviklingen av jernbanenettet, vises det til St.meld. nr. 39 (1996-97) NJP 1998-2007, pkt. 7.4.

6.3.2 Endrede rammebetingelser for jernbanevirksomheten

Regjeringen er opptatt av å få til en økt utnyttelse av jernbanen der den har sine fortrinn og sitt potensial, blant annet som en miljøvennlig, kostnadseffektiv og konkurransekraftig transportør av gods over lengre avstander, herunder godstransport til og fra utlandet.

Jernbaneinfrastrukturen i Norge har med lokale og tidsbestemte unntak, relativt store kapasitetsreserver. I så måte skulle forholdene ligge til rette for økt bruk av jernbane ved transporter av store godsmengder over landegrensene. Det er imidlertid en rekke fysiske hindringer for den grensekryssende jernbanetraffikk, herunder manglende ruteplankoordineringsring over landegrensene. På denne bakgrunn arbeider norske samferdselsmyndigheter i samarbeid med samferdselsmyndighetene i Sverige, Danmark, Finland, Italia, Nederland, Sveits, Tyskland og Østerrike for å få etablert såkalte Trans European Rail Freight Freeways (TERFF), dvs. grenseoverskridende jernbanekorridorer der godstransporten sikres høy prioritet. Intensjonen med TERFF er å legge til rette for fri tilgang til sporet for jernbaneforetak som driver internasjonale godstransporter. Norske samferdselsmyndigheter representerer v/Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har i den forbindelse vært representert i styringsgruppene til de tilknyttede pilotprosjektene "North-South Freight Freeways" og "ScanWays+".

"North-South Freight Freeways" som består av et antall tilgjengelige godsrouteleier gjennom Italia, Nederland, Sveits, Tyskland og Østerrike, ble opprettet og avtafestet fra 1. februar d.å. Innen pilotprosjektet "ScanWays+" arbeides det med å opprette tilsvarende øremerkede godskorridorer gjennom Norge, Sverige, Finland og Danmark. Etter planen skal "ScanWays+" kobles opp mot og inngå som en del av "North-South Freight Freeways" fra 1. oktober 1998. I første omgang legges det opp til at Østfoldbanen skal inngå som "Freeways-korridor" på norsk side. På lengre sikt vil det også bli vurdert om andre norske banestrekninger skal inngå i dette systemet. Dette vil imidlertid avhenge av muligheten for koblinger til korridorer i Sverige og Danmark og de øvrige transitlandene i Europa.

"North-South Freight Freeways" vil konkret bestå av et antall tilgjengelige ruteleier på de forskjellige korridorer som er øremerket internasjonal godstransport. Det legges opp til at disse ruteleiene forvaltes av et eget organ for hver korridor ("One Stop Shops") med nødvendige fullmakter fra de respektive jernbaneforvaltninger. I tillegg til de fysiske angitte korridorer inngår tilgangen til godsterminaler og jernbaneforbindelser for distribusjon på inntil 100 km fra den aktuelle korridor. I selve avtalen om "Freeways-korridorer" legges det opp til at betingelsene for operatørenes bruk av disse ruteleiene skal følge den nasjonale lovgivning.

I forskriften til jernbaneloven er det tidligere åpnet for at jernbaneforetak som driver internasjonale kombinerte transporter og internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak kan drive jernbanevirksomhet i Norge. For å kunne ivareta intensjonen med Freeways-samarbeidet legger Samferdselsdepartementet opp til at det på det såkalte "Freeways-nettet" i tillegg åpnes for andre typer jernbaneforetak som driver internasjonal godstrafikk. De juridiske sidene ved en slik utvidelse av tilgangsrettighetene er nå til vurdering i Samferdselsdepartementet. I tillegg har Samferdselsdepartementet satt i gang en utredning som grunnlag for å vurdere muligheter for en ytterligere liberalisering av tilgangen til det norske jernbanenettet som omfatter både nasjonal- og internasjonal person- og godstransport.

6.3.3 Styrking av jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske landene

I juni 1998 ble den norske samferdselsministeren og den svenske kommunikasjonsministeren enige om å nedsette en arbeidsgruppe, i samråd med det danske trafikkministeriet, med sikte på å legge forholdene bedre til rette for å samordne jernbanetraffikken mellom de tre skandinaviske landene. Arbeidsgruppen, som vil være sammensatt av representanter fra de tre landenes departementer og jernbaneforvaltninger, får til mandat å vurdere og foreslå tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Norge, Sverige og Danmark. I arbeidet vil det bli holdt nær kontakt med trafikksekskapene, dvs. NSB, SJ og DSB. Gruppen skal bl.a. vurdere forutsetningene for en konkurransedyktig hurtigtogstrafikk når Øresundforbindelsen åpner for trafikk i 2000.

Arbeidet vil bli sett i sammenheng med utbedringen av trafikkorridorer på europeisk nivå gjennom utviklingen av de transeuropeiske nettverk (TEN) på transportområdet, herunder "det nordiske triangel" (forbindelsene Stockholm-København-Oslo). Resultatene fra gruppens arbeid er også ment å inngå som en del av grunnlagsmaterialet i forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2002-2011.

6.4 Organisatoriske endringer

Ved behandlingen av St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., vedtok Stortinget et organisatorisk skille mellom trafikkdelen og kjørevege i forvaltningsbedriften NSB og at enhetenes virksomhet skulle videreføres i hhv. NSB BA og Jernbaneverket. NSBs trafikkdel ble fra 1. desember 1996 omdannet til det statlige særlovselskapet NSB BA, mens NSBs kjøreveg ble omdannet til det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket. Det ble lagt til grunn at NSB BA og Jernbaneverket skulle ledes av samme administrerende direktør og at de samme personene skulle utgjøre styrene for hhv. NSB BA og Jernbaneverket.

Etter at det nå har gått nærmere to år siden etableringen av NSB BA og Jernbaneverket har Samferdselsdepartementet foretatt en evaluering av modellen; bl.a. knyttet til habilitet, samfunnsøkonomiske kontra bedriftsøkonomiske interesser, utviklingen innenfor EU, og hensynet til den pågående omstillingsprosessen "Effekt 600".

Samferdselsdepartementets vurdering kan sammenstilles slik:

1. Innenfor dagens organisasjonsmodell der styret og administrerende direktør samtidig utgjør den øverste ledelsen for det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket som er en del av staten, og operatørselskapet NSB BA som er eget rettssubjekt, innenfor samme sektor, innebærer ledelsens dobbeltroller at det i alle saker som berører forholdet mellom Jernbaneverket og NSB vil kunne reises spørsmål ved habiliteten til ledelsen. Dette er etter departementets vurdering i seg selv uheldig, uavhengig om ledelsen i virksomhetene faktisk er seg dette bevisst og ikke misbruker sine roller.
2. Jernbaneverkets ansvar omfatter drift og vedlikehold av det eksisterende jernbanenettet, samt utvikling av eksisterende nett og bygging av nye anlegg, baner og banestrekninger. I denne sammenheng må Jernbaneverket utarbeide samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser som beslutningsgrunnlag for hvilke tiltak og prosjekter som skal realiseres og prioriteres. For å ivareta sine forretningsmessige interesser er det naturlig at NSB BA i utgangspunktet vil legge bedriftsøkonomiske hensyn til grunn for sine prioriteringer/krav til jernbanenettet. I de tilfellene hvor det ikke er sammenfall mellom hva som er bedriftsøkonomisk lønnsomt for NSB og samfunnsøkonomisk lønnsomt vil derfor NSB kunne ha andre mål og ønsker for utviklingen av infrastrukturen enn det som samfunnet er mest tjent med. Ledelsen i NSB kan for eksempel ha mindre motiv til å prioritere utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på strekninger som i hovedsak trafikkeres av tog hvor staten kjøper persontransporttjenester hos NSB og hvor staten kompenserer NSBs kostnader for denne type tog. Et fullstendig organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket vil etter departementets vurdering på en bedre måte enn i dag tydeliggjøre forskjeller mellom bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske prioriteringer.
3. I 1999 vil tre jernbaneforetak (NSB BA, NSB Gardermobanen AS og MTAS (på Ofotbanen)) være i drift. EUs jernbanepolitikk synes generelt å gå i retning av økt konkurranse på jernbanesporet som ledd i arbeidet med å gjøre jernbanetransporten mer konkurransedyktig i Europa. I forbindelse med arbeidet med å etablere såkalte "Freeways", jf. pkt. 6.3.2 over, legger Samferdselsdepartementet opp til i første omgang å åpne for at Østfoldbanen kan inngå som norsk delkorridor. Dette vil i så fall innebære at også andre europeiske jernbaneforetak i tillegg til NSB BA etter hvert vil få mulighet til å drive internasjonal godstransport på denne strekningen. I en situasjon der utviklingen går i retning av flere aktører på sporet er det etter departementets vurdering ønskelig med et mest mulig klart skille mellom på den ene side myndighetsoppgaver/regulatoransvar og infrastrukturoppgaver og på den andre forretningsmessige oppgaver.
4. Hensynet til gjennomføringen av NSBs omstillingsprogram Effekt 600 var en av hovedbegrunnelsene for dagens organisasjonsmodell med felles ledelse. Det var her viktig å sikre en helhetlig vurdering og gjennomføring av strategiske og strukturelle tiltak. Denne spesifikke tiltakspakken vil etter planen være avsluttet i løpet av 1999. Effekt 600 vil dermed ikke lenger være et relevant argument mht. forholdet mellom NSB BA og Jernbaneverket.

5. Dersom det gjennomføres et fullstendig organisatorisk skille mellom Jernbaneverket og NSB BA vil det være naturlig å avvikle styret for Jernbaneverket. Dette på bakgrunn av at Jernbaneverket ikke driver forretningsmessig virksomhet, men primært skal være et forvaltnings- og regulatørorgan som tilsvarer Statens vegvesens ansvarsområde på vegsiden. Det vil derfor være hensiktsmessig å ha den samme ledelsesstruktur for Jernbaneverket som for Statens vegvesen, som er et forvaltningsorgan uten styre.

Konklusjon

Samferdselsdepartementet legger opp til at det fra 1. juli 1999 gjennomføres et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovselskapet NSB BA og det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket, ved at de to enhetene ikke lenger skal ha samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket foreslås avviklet fra samme dato.

Samferdselsdepartementet vil understreke at selv om en avvikler dagens ordning med felles ledelse i NSB BA og Jernbaneverket vil det fortsatt være et utstrakt koordineringsbehov mellom operatørene og Jernbaneverket for å ivareta det nære avhengighetsforholdet som er knyttet til tilrettelegging av infrastrukturen og selve trafikken på sporet. Så lenge NSB BA har en så dominerende rolle i markedet vil det fortsatt være behov for nære kontakter både med tanke på daglig drift og langsiktig planlegging. Samferdselsdepartementet vil i samråd med NSB BA og Jernbaneverket, etablere et opplegg for hvordan nødvendige koordineringsoppgaver på best mulig måte kan håndteres etter 1. juli 1999.

6.5 Hovedlinjene i budsjettforslaget for 1999

Budsjettforslaget for 1999 bygger på de planer og mål som ble trukket opp ved stortingsbehandlingen av NJP 1998-2007. Følgende oversikt viser oppfølging av planrammen 1998-2001:

		(i mill. 99-kr)		
Kap.	Betegnelse	NJP 1998-2001	Bevilgning 1998 og forslag 1999	Andel av NJP 1998-2001 i pst.
1350	Jernbaneverket ¹⁾	14 779,8	7 195,5	48,7
1351	Overføringer til NSB BA	4 070,7	1 942,6	47,7
1353	Etableringen av NSB BA	290,0	290,0	100,0
1354	Statens jernbanetilsyn	29,2	13,9	47,6
Sum kat. 21.5		19 169,7	9 442	49,3

1) Planrammen for kap. 1350 Jernbaneverket, er korrigert for driften av Statens jernbanetilsyn som fra 1998 ble skilt ut på eget kap. 1354, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98), pkt. 6.4.

Budsjettforslaget for 1999 er en oppfølging av prioriteringene som er lagt til grunn ved stortingsbehandlingen av NJP 1998-2007.

I forbindelse med etableringen av NSB BA er det i åpningsbalansen lagt til grunn en samlet bevilgning på 870 mill. kr (nåverdi) til dekning av restruktureringskostnader, jf. St.prp. nr. 2 (1996-97), pkt. 7.3. Sluttbevilgningen på 290 mill. kr på kap. 1353 Etableringen av NSB BA ble gitt i 1998. Planrammen for kap. 1353 er derfor oppfylt med 100 pst.

6.6 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999

6.6.1 Jernbaneverket

Følgende oversikt viser bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer i jernbanens infrastruktur.

KAP. 1350 JERNBANEVERKET (JF. KAP. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 366 434	2 096 000	2 264 000	8,0
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 148 880	1 257 800	1 349 000	7,3
31	Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gamlebyen, <i>kan overføres</i>	102			
Sum kap. 1350		3 515 416	3 353 800	3 613 000	7,7

For å imøtekomme NSB BAs behov i forbindelse med innfasingen av de nye krengetogene ble vedtatt budsjett 1998, kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, økt med 72 mill. kr til krengetogtiltak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98). Samtidig ble det vedtatt å anvende et overført mindreforbruk på 96,1 mill. kr fra 1997 til krengetogtiltak i 1998. Bevilgningene til krengetogtiltak ble på denne måten økt med 168,1 mill. kr sammenlignet med vedtatt budsjett for 1998.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 40/Innst. S. nr. 135 (1997-98) ble det vedtatt å øke kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, med 9 mill. kr til beredskapstiltak i forbindelse med åpningen av Gardermobanen. Det ble også bevilget 1 680 mill. kr på kap. 1350, post 32 Betaling til NSB Gardermobanen AS for overtakelse av den nye banestrekningen Gardermoen-Eidsvoll, jf. St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98).

I forbindelse med behandlingen av statsregnskapet for 1997 har det fremkommet at Jernbaneverket kan ha forskjøvet utbetalinger fra 1996 til 1997 og fra 1997 til 1998 utover det som kan aksepteres i henhold til bevilgningsreglementet, paragrafene 7 og 14. Et overheng i utbetalingene, utover det som kan karakteriseres som et naturlig overheng ved vanlig kreditt- og betalingstid, er ikke i tråd med bevilgningsreglementet.

Bakgrunnen for overhenget er at Jernbaneverkets produksjon i 1996 var høyere enn hva det reelt sett var dekning for innenfor den vedtatte bevilgningen. Overproduksjonen har skjedd på prosjekter som er prioritert og godkjent av Stortinget. Det presiseres videre at det i denne sammenheng ikke er snakk om kostnadsoverskridelser, men kun terminforskyvninger i utbetalingen i forhold til vedtatte bevilgninger for perioden 1996-98 utover det som kan karakteriseres som et naturlig overheng i forhold til bevilgningsreglementet.

I forbindelse med sluttarbeidet med statsbudsjettet for 1999 er det avdekket at overhenget, bl.a. på grunn av stramme budsjettopplegg både for 1997 og 1998, fortsatt kan være for høyt i forhold til det som kan aksepteres i henhold til bevilgningsreglementet.

Samferdselsdepartementet har på denne bakgrunn bedt Jernbaneverket om en nærmere redegjørelse for å få endelig avdekket beløpets størrelse og hvilke tiltak som må gjennomføres for å få redusert overhenget innenfor rammen av vedtatt bevilgning i 1998 og foreliggende budsjettforslag for 1999 i samsvar med bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan overhengsproblematikken skal håndteres i forbindelse med nysalderingen av 1998-budsjettet.

I behandlingen av overhenget vil Samferdselsdepartementet legge vekt på å finne løsninger som gir en mest mulig optimal utnyttelse av de årlige bevilgningene innenfor rammen av bevilgningsreglementet. Det må derfor tas forbehold om at håndteringen av overhenget kan få konsekvenser for den konkrete disponeringen av den foreslåtte bevilgning for 1999 på kap. 1350 Jernbaneverket.

Post 23 Drift og vedlikehold

Tabellen nedenfor viser fordelingen mellom drift og vedlikehold i 1999, sammenholdt med regnskap 1997 og bevilgning i 1998 (løpende priser):

Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
Drift	1 585,4	1 409,3	1 426,0	1,2
Vedlikehold	781,0	686,7	838,0	22,0
Sum post 23	2 366,4	2 096,0	2 264,0	8,0

Følgende tabell viser bevilgning i 1998 og forslag til bevilgning i 1999, fordelt på drift og vedlikehold, sammenlignet med planrammen i NJP 1998-2001. Tallene er omregnet til 1999-priser:

Betegnelse	(i mill. 1999-kr)		
	NJP 1998-2001	Bevilget 1998 og forslag 1999	Andel av NJP 1998- 2001 pst.
Drift	6 022,6	2 905,3	48,2
Vedlikehold	3 753,1	1 554,2	41,4
Sum post 23	9 775,7	4 459,5	45,6

Driften

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. Rundt 80 pst. av driftsbevilgningen går til lønn, mens resten dekker forbruks- og kapitalvarer og eksterne tjenester og leie.

NSB BA og Jernbaneverket har forhandlet fram et forslag til avtaler vedrørende fordeling av eiendommene NSB hadde før 01.12.96, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1997-98), pkt. 6.3.2. Avtalene er utformet i samsvar med de prinsipper som er lagt til grunn i St.prp. nr. 2 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m. Avtalene skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

Iht. St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98) overtar Jernbaneverket ansvaret for strekningen Eidsvoll-Gardermoen fra oktober 1998. De årlige driftsutgiftene til strekningen er beregnet til ca. 12 mill. kr i 1999-priser og i forslaget til driftsbudsjett for 1999 er det tatt høyde for de økte driftsoppgavene.

Innenfor foreslått bevilgning på post 23 er det budsjettert med 1 426 mill. kr til drift. Dette er en nominell økning på 1,2 pst. i forhold til 1998. Korrigert for økte driftsoppgaver som følge av overtakelse av driftsansvaret for strekningen Eidsvoll-Gardermoen, tilsvarer driftsbudsjettet for 1999 en nominell økning på 0,3 pst. fra 1998.

Vedlikehold

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten i togframføringen, og må derfor ha høy prioritet. Vedlikeholdet omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje.

For 1999 legges det opp til at prioriteringen av vedlikeholdsarbeidene i det sentrale østlandsområdet videreføres. Dette er nødvendig pga. det store trafikkvolumet denne delen av jernbanenettet har. Vedlikeholdet på fjerntogstrekningene Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen vil også bli høyt prioritert i 1999 med tanke på den planlagte tilretteleggingen for krengetog. Det er videre et mål å opprettholde standarden på de lavere trafikkerte strekningene, bl.a. Nordlands- og Meråkerbanen.

På grunnlag av målinger og tilstandsvurderinger av jernbanenettet, samt prioriteringene som er lagt i NJP 1998-2007, foretar Jernbaneverket den detaljerte fordelingen av vedlikeholdsmidlene på de enkelte banestrekninger.

Innenfor foreslått bevilgning på post 23 for 1999 er det budsjettert med 838 mill. kr til vedlikehold. Dette er en nominell økning på 151,3 mill. kr (22 pst.) og innebærer en betydelig opprioritering i forhold til vedtatt budsjett 1998.

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 kryssningsspor, forsterkning av strømforsyning og automatisk togstopp, samt modernisering av viktige stasjoner og terminaler.

For 1999 foreslås bevilget 1 349 mill. kr til investeringer. Dette er en nominell økning på 91,2 mill. kr (7,3 pst.) i forhold til vedtatt budsjett 1998.

Følgende tabell viser planrammen i NJP 1998-2001 og andel av planrammen som er bevilget i 1998 og foreslått bevilget i 1999:

Betegnelse	NJP 1998-2001	(i mill. kr)	
		Bevilget 1998 og forslag 1999	Andel av NJP 1998-2001 pst.
Sum post 30	5 004,1	2 736,0	54,7

De høyest prioriterte investeringsprosjektene i 1999 er ferdigstillelse av Nye Nationaltheatret stasjon, støyttiltak i Gamlebyen i Oslo, videreføring av dobbeltsporparellene Såstad-Haug på Østfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen på Vestfoldbanen, samt videreføring av krengetogrelaterte investeringstiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

Samferdselsdepartementet har tidligere hatt som praksis at større jernbaneprosjekter legges fram for Stortinget og tas opp til bevilgning med basis i kostnadsoverslag utarbeidet på hovedplannivå, dvs. med en usikkerhet på +/- 20 pst. Dette er gjort ut i fra prinsippet om at kostnadene knyttet til detaljplanleggingen skal belastes prosjektet. Fra og med 1999-budsjettet endres praksis slik at en som i vegsektoren som hovedregel ikke vil ta nye prosjekter opp til bevilgning før det foreligger et kostnadsoverslag basert på godkjent reguleringsplan, dvs. innenfor en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil en slik endring av praksis redusere usikkerheten knyttet til kostnadsoverslagene og dermed bedre Stortingets beslutningsgrunnlag for utbyggingsvedtak.

Dersom det under det videre planleggingsarbeidet - men før anlegget starter - viser seg at kostnadene kan komme til å øke utover den usikkerhetsmarginen som er oppgitt, vil prosjektet bli fremmet for Stortinget til fornyet vurdering.

Departementet vil be Jernbaneverket gjennomgå det verktøy som benyttes ved utarbeidelsen av kostnadsoverslag for i størst mulig grad å sikre at alle kostnadskomponenter tas inn, og at nødvendig usikkerhet i overslaget innarbeides.

Jernbaneverket bør styrke innsatsen med kvalitetssikring av plangrunnlag og kostnadsoverslag før prosjektet tas opp til bevilgning. I anleggsfasen vil det bli lagt opp til årlig prosjekt revisjon for enkelte større prosjekter.

Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/- 10 pst. i forhold til det overslaget som blir lagt til grunn når prosjektene tas opp til bevilgning, vil bli omtalt og begrunnet i de enkelte prosjektomtalene. Mens kostnadsendringer hittil har vært sammenholdt med forrige års kostnadsoverslag, vil en for framtidige prosjekter også sammenligne med opprinnelig overslag, dvs. med utgangspunkt i kostnadsoverslaget på det tidspunktet prosjektet tas opp til bevilgning.

Usikkerheten for de prosjektene som allerede er under utbygging, varierer. I årets prosjektomtale er det derfor redegjort for alle endringer i kostnadsoverslagene ut over rene prisjusteringer, i forhold til forrige års budsjettproposisjon.

Innenfor budsjettammen på post 30 foreslås det avsatt en samlepott til detaljplanlegging av nye prosjekter under betegnelsen "Detaljplanlegging". Samferdselsdepartementet legger fortsatt opp til at planleggingskostnadene som påløper etter hovedplanfasen skal belastes det enkelte investeringsprosjektet. Planleggingsmidlene vil bli kostnadsført på det enkelte prosjekt i forbindelse med at selve anleggsarbeidet foreslås igangsatt.

Omdisponeringer mellom enkelte investeringsprosjekter og overhengsproblematikken har medført at det faktiske forbruket på noen prosjekter ikke samsvarer med hva som er bevilget i forbindelse med tidligere budsjetter. Det framgår av prosjektomtalene der det er store forskjeller mellom tidligere tildelt bevilgning og faktisk medgåtte midler.

I den følgende tabellen vises forslag til disponering av bevilgningsrammen for 1999 på prosjektnivå. Kostnadsoverslagene som presenteres, er basert på oppdaterte grunnlagstall og usikkerhetsanalyser.

Alle kostnadsoverslag er i løpende kroner der gjenstående arbeider er prisjustert til 1999-priser. I forhold til tidligere meddelte kostnadsoverslag er det nå foretatt en justering basert

på prisomregning av gjenstående produksjon for prosjektet. Tidligere var kostnadsoverslagene basert på prisjustering av gjenstående bevilgning på prosjektet. Avvik utover dette i forhold til de kostnadsoverslag som ble presentert i St.prp. nr. 1 (1997-98), er omtalt i teksten.

Prosjekter	(i mill. kr)		
	Kostnads overslag (1999- priser)	Regnskap t.o.m. 1997 og budsj. 1998	Forslag 1999
Spesifiserte prosjekter			
Østfoldbanen, Ski-Sandbukta	1 631,0	1 593,9	19,1
Østfoldbanen, Såstad - Haug	535,7	307,3	150,0
Gardermoen, grunnerverv	183,2	152,3	30,9
Hovedbanen, Forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen	442,8	416,9	25,9
Nye Nationaltheatret stasjon	920,6	561,3	290,0
Drammenbanen, Skøyen stasjon	290,0	271,4	18,6
Støytiltak i Gamlebyen i Oslo	123,4	74,2	49,2
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen	469,1	244,9	94,0
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	483,8	342,5	98,0
Vestfoldbanen/Bratsbergbanen, Skien, ny driftsbanegård	106,4	95,6	10,7
Bergensbanen, Gråskallen	280,2	165,3	60,0
Bergensbanen, Tunga-Finse	188,0	172,5	15,5
Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen (ekskl. Kjelland omformer)	1 691,1	240,2	310,0
Sum spesifiserte prosjekter	7 345,3	4 638,3	1 171,9
Detaljplanlegging			30,0
Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett			147,1
Sum post 30	7 345,3	4 638,3	1 349,0

Omtale av større enkeltprosjekter

Om ikke annet er opplyst i den enkelte prosjektomtalen er prosjektet i budsjettsammenheng senest omtalt i St.prp. nr. 1 (1997-98).

Østfoldbanen, Ski-Sandbukta

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1995-96). Prosjektet ble ferdigstilt i 1996 i den betydning at det ble åpnet for trafikk på sporet. På grunn av at det oppsto frostskafer på strekningen vinteren 1995/1996 måtte det etterisoleres for å gi økt frostbeskyttelse. Frostisoleringen ble gjennomført med midler som var avsatt til etterarbeider på dobbeltsporet, samt midler som ble omfordelt fra andre prosjekter på post 30. Frostisoleringsarbeidet har ført til at prosjektets kostnadsoverslag har økt til 1 631 mill. kr. Dette er en økning på ca. 61 mill. kr i forhold til siste godkjente kostnadsoverslag. Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 29 mill. mer til prosjektet enn tidligere bevilget.

Det er budsjettet med 19,1 mill. kr til etterarbeider i 1999. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Østfoldbanen, Såstad - Haug

Prosjektets kostnadsoverslag er på 535,7 mill. kr. Etter en revisjon av kostnadsoverslaget, der bl.a. forlenget byggetid, presset entreprenørmarked m.v. resulterte i at anlegget ble dyrere enn planlagt, har Jernbaneverket foreløpig valgt å omdefinere prosjektet fra

dobbeltspor til langt kryssingsspor i tråd med de retningslinjer som er trukket opp i NJP 1998-2007 om utvikling av Østfoldbanen på mellomlang sikt. Dette gir en noe rimeligere løsning, samtidig som det er små endringer som skal til for å gjøre kryssingssporet om til dobbeltspor.

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 31 mill. kr mer enn tidligere bevilget. Det er budsjettert med 150 mill. kr til prosjektet i 1999. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Gardermobanen, grunnerv

Prosjektets kostnadsoverslag er på 183,2 mill. kr, noe som er en reell kostnadsøkning på 15,5 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Hovedårsaken til økningen er ny erstatningspraksis som følge av en høyesterettsdom i 1996. Dommen har medført at det blir gitt tomteerstatninger på arealer hvor det etter tidligere rettspraksis ble gitt landbrukserstatninger. I tillegg har økte prosessomkostninger, økt behov for juridisk bistand og forlenget prosjektutførelse bidratt til økte kostnader for prosjektet.

Det legges opp til at det skal inngås avtale mellom Jernbaneverket og Gardermobanen AS om betaling for leie av sporgrunn som er ervervet av staten og Jernbaneverket.

For 1999 er det budsjettert med 30,6 mill. kr til prosjektet. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende aktiviteter og prosjektet er planlagt slutført i 2000.

Hovedbanen, Forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 442,8 mill. kr.

Det ble ved behandlingen av St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi vedtatt at Jernbaneverket ikke skal belastes med kostnadsoverskridelsen som ble omtalt i St.prp. nr. 1 (1997-98). Oppgitt kostnadsoverslag er iht. opprinnelig fastprisavtale med NSB Gardermobanen AS, kun justert for prisstigning og økt merverdiavgift pga. endret avgiftsmodell. Kostnadsoverslaget er nedjustert med 18 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 6 mill. kr mer til prosjektet enn tidligere bevilget.

Det er budsjettert med 25,9 mill. kr i 1999 til prosjektet for dekning av resterende del av fastprisavtalen. Prosjektet var ferdigstilt i april 1998.

Nye Nationaltheatret stasjon

Prosjektets kostnadsoverslag er på 920,6 mill. kr. Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i desember 1999, men noe etterarbeid vil pågå i 2000. Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 4 mill. kr mer til prosjektet enn tidligere bevilget.

Det er budsjettert med 290 mill. kr til prosjektet i 1999. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Drammenbanen, Skøyen stasjon

Prosjektets reviderte kostnadsoverslag er på 290 mill. kr, noe som er en reduksjon på 19,7 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Prosjektet ble gitt sluttbevilgning i 1998, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98).

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 38 mill. kr mindre enn tidligere bevilget. Prosjektet ferdigstilles i 1998 i den betydning at anlegget tas i bruk. Det vil imidlertid foregå etterarbeider i 1999 og det er derfor budsjettert med 18,6 mill. kr til prosjektet i 1999. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Støytiltak i Gamlebyen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 123,4 mill. kr. Dette er en økning på 47,7 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Økningen skyldes hovedsakelig følgende forhold knyttet til tiltak på bygninger:

- en større økning i antall berørte leiligheter som følge av nye målinger og beregninger i detaljprosjekteringsfasen har ført til en merkostnad på 13,2 mill. kr.
- kostnadene knyttet til mekanisk balansert ventilasjon har økt med 34,5 mill. kr. Dette skyldes en sterk stigning i prisnivået innen bygg- og anleggsbransjen som følge av et stramt entreprenørmarked.

Det er budsjettert med 49,2 mill. kr til slutføring av prosjektet i 1999. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 469,1 mill. kr. Kostnadsoverslaget er økt med ca. 28 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er at

utilstrekkelige bevilgninger har gjort det nødvendig med et lavere framdriftstempo enn tidligere forutsatt. Forlenget byggetid har også medført en del markedsmessige konsekvenser ved at en del entreprenørkontrakter må inngås senere, og under andre markedsforhold i anleggsbransjen enn tidligere forutsatt.

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 76 mill. kr mer enn tidligere bevilget. Det er budsjettert med 94 mill. kr til prosjektet i 1999. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i oktober 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm

Prosjektets kostnadsoverslag er på 483,8 mill. kr. Kostnadsoverslaget er økt med ca. 22 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er at utilstrekkelige bevilgninger har gjort det nødvendig med et lavere framdriftstempo enn tidligere forutsatt.

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 24 mill. kr mer enn tidligere bevilget. Det er budsjettert med 98 mill. kr til prosjektet i 1999. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i oktober 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på de gjenværende arbeidene.

Vestfoldbanen/Bratsbergbanen, Skien driftsbanegård.

Prosjektets kostnadsoverslag er på 106,4 mill. kr. Dette er en reduksjon på ca. 12 mill. kr i forhold til det som tidligere er oppgitt. Årsaken er at tidligere kostnadsoverslag også inkluderte vedlikeholdskostnader som ikke skal belastes investeringsprosjektet.

Det er budsjettert med 10,7 mill. kr til prosjektet i 1999 for slutføring av gjenværende etterarbeider.

Bergensbanen, Gråskallen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 280,2 mill. kr.

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått 30 mill. kr mindre til prosjektet enn tidligere bevilget.

Det er budsjettert med 60 mill. kr til prosjektet i 1999. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i oktober 1999. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Bergensbanen, Tunga - Finse

Prosjektets kostnadsoverslag er på 188,0 mill. kr. Det innebærer en økning på ca. 12 mill. kr som følge av omdefinering av prosjektet i en tidlig fase, men som ikke ble kostnadsmessig kompensert.

Det er budsjettert med 15,4 mill. kr til slutføring av etterarbeider på prosjektet i 1999. Prosjektet er imidlertid planlagt åpnet for trafikk allerede i oktober 1998. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Krengetogtiltak

NSB BA har bestilt krengetog for levering i 1999 og 2000 og satsingen på krengetog er vurdert som svært viktig for lønnsomheten i selskapet.

Krengetogtiltakene består av hastighets- og kapasitetsøkende tiltak som må gjennomføres for å tilrettelegge for bruk av krengetogmateriell på de tre fjerntogstrekningene Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av NJP 1998-2001 å øke investeringsplanrammen for tilrettelegging for krengetog med 600 mill. kr ut over foreslått planramme på 1 000 mill. kr for perioden 1998-2001. Samlet planramme ble imidlertid ikke økt tilsvarende. Det er bevilget 243,4 mill. kr til krengetogtiltak i 1998, jf. St.prp. nr 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98), inkl. ferdigstillelse av Kjelland omformer. For å få full effekt av de krengetogrelaterte investeringstiltakene, betinger dette samtidig en betydelig oppgradering av vedlikeholdsinnsatsen på de tre fjerntogstrekningene som det er tatt høyde for i NJP 1998-2001. For en nærmere omtale av krengetogtiltakene vises det til NJP 1998-2007, samt St.prp. nr 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98).

Krengetogrelaterte investeringstiltak vil være viktig for transporten i distriktene mellom de store byene på strekningene Trondheim-Oslo, Bergen-Oslo og Stavanger-Oslo ved at reisetiden for persontransport med tog mellom tettstedene og sentra, samt mellom de uliketettstedene vil bli redusert. Samtidig vil hyppigheten på togavgangene økes. Økt kapasitet på jernbanenettet vil også bedre vilkårene for godstransporten. Krengetogtiltakene vil derfor innebære en betydelig forbedring for både gods- og persontransporttilbudet på de aktuelle strekningene.

Ytterligere bevilgninger til krengetogtiltak i perioden 1998-2001 vil bli fulgt opp i forbindelse med de årlige av statsbudsjettene, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98).

Det vil ved utgangen av 1998 være medgått ca. 15 mill. kr mer enn tidligere bevilget til prosjektet. Det er budsjettet med 310 mill. kr til krengetogtiltak på de tre aktuelle banestrekningene i 1999.

Detaljplanlegging

Det foreslås avsatt 30 mill. kr til videreføring av detaljplanlegging i 1999 på en del sentrale prosjekter som er aktuelle for utbygging de nærmeste år. Dette gjelder først og fremst følgende prosjekter:

- nytt dobbeltspor Skøyen-Asker
- nye godsterminaler i Sandnes/Stavanger- og Trondheimsområdet
- parsellene Barkåker-Tønsberg og Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) på Vestfoldbanen

For prosjektene på Vestfoldbanen er hovedplanleggingen på det nærmeste fullført. Det legges opp til å videreføre planleggingen fram til reguleringsplannivå før prosjektene legges fram for Stortinget. For øvrig henvises det til nærmere omtale nedenfor av status for planarbeidet for en del større prosjekter.

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.

Utredning om tunnel gjennom Gamlebyen i Oslo

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 64 (1997-98). Konsekvensutredningen vil etter planen bli lagt ut til offentlig ettersyn i september 1998, samtidig med en kommunedelplan for det aktuelle området i Oslo. Utredningen inneholder i alt 6 alternativer som på ulike måter viser hvordan jernbanetrafikken helt eller delvis kan fjernes fra Gamlebyen. Samferdselsdepartementet tar sikte på å kunne legge saken fram for Stortinget i vårsesjonen 1999.

Drammenbanen, Skøyen-Asker

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 64 (1997-98). Konsekvensutredningen som grunnlag for kommunedelplaner i Asker, Bærum og Oslo, ble godkjent i januar 1998. I mai og juni 1998 ble kommunedelplaner for nytt dobbeltspor gjennom hhv. Bærum og Asker kommuner vedtatt. Dette innebærer at det foreligger vedtatt trasé for det nye dobbeltsporet på strekningen Lysaker-Hønsveien (ved Asker stasjon). For strekningen Skøyen-Lysaker i Oslo vurderes flere alternativer. Oslo kommune har bedt om at det såkalte J-alternativet hvor det nye dobbeltsporet går via Fornebu, utredes nærmere. Endelig vedtak i Oslo er ventet våren 1999.

Det er også igangsatt konsekvensutredning av ulike transportløsninger til Fornebu, slik det er omtalt i St.prp. nr. 64 (1997-98). J-alternativet foreslås lagt inn i denne utredningen slik at det kan knyttes opp mot en formell prosess. Departementet har utarbeidet et utredningsprogram som ivaretar dette. Det er lagt opp til en utredning i to deler, der del 1 skal søke å avklare prinsippet for banebetjening av Fornebu og en nærmere utredning av J-alternativet. Samferdselsdepartementet har overtatt rollen som ansvarlig myndighet for transportløsninger til Fornebu fra Bærum kommune.

Ringeriksbanen

Stortinget vedtok høsten 1996 at to alternative trasékorridorer for Ringeriksbanen 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 er i ferd med å avslutte utarbeidelsen av hovedplaner og konsekvensutredning fase II for disse korridorene i henhold til bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Som tidligere opplyst legges det opp til at Stortinget får saken til behandling på grunnlag av kommunedelplaner og godkjent konsekvensutredning fase II, antagelig i løpet av 1999.

Opprusting av Kongsvingerbanen

NSB BA og SJ har utarbeidet en rapport om nytt togkonsept mellom hovedstedene, "Oslo-Stockholm 2000+". Rapporten konkluderer med at det under gitte forutsetninger er bedriftsøkonomisk lønnsomt å kjøre krengetog på strekningen. Det forutsettes bl.a. at kjøretiden ikke overstiger 4,5 timer ved oppstart av det nye tilbudet og at jernbanenettet på norsk side må oppgraderes slik denne kjøretiden blir mulig.

For å oppnå ovennevnte kjøretid er det på norsk side nødvendig med vedlikeholdstiltak for ca. 170 mill. kr på banen og investeringer på ca. 70 mill. kr til hastighetsøkende tiltak.

Behovet for vedlikeholdsmidler er i tråd med det som er lagt til grunn i NJP 1998-2007 for perioden 1998-2001, mens investeringsmidlene ikke er prioritert innenfor planrammen i NJP for perioden 1998-2001. Jernbaneverket har satt i gang arbeidet med en hovedplan for disse tiltakene.

Tiltak på Kongsvingerbanen faller naturlig inn under mandatet til den skandinaviske arbeidsgruppen for samordning av jernbanetrafikken, jf. pkt. 6.3.3 ovenfor, og vil bli vurdert i tilknytning til dette arbeidet.

Nye godsterminaler i Sandnes/Stavanger- og Trondheimsområdet

Sandnes kommune har stilt som forutsetning for utbygging av godsterminal i Ganddal at det skal foregå en samtidig utbygging av overordnet vegnett og foreligge en dokumentasjon på finansiering av rv 44 (Skjæveland-Stangeland). På denne bakgrunn besluttet Sandnes kommune å ikke legge reguleringsplanen for Ganddal godsterminal ut til høring. Samferdselsdepartementet har valgt å se denne saken i sammenheng med en stortingsproposisjon om transportplan for Nord-Jæren, herunder bompengefinansiert utbygging av rv 44, som etter planen skal legges i løpet av høsten 1998 og vil komme tilbake til saken i denne forbindelse.

For å bedre forholdene for godstrafikken i Trondheimsområdet, planlegges en flytting av godsterminalen i Trondheim fra Brattøra til en alternativ lokalisering. Det er imidlertid lokal uenighet om lokaliseringen, noe som gjør den videre framdriften med planarbeidet usikker.

30 tonns akseltrykk på Ofotbanen

Jernbaneverket har gjennomført en utredning av 30 tonns aksellast på Ofotbanen. På bakgrunn av utredningen har Jernbaneverket og MTAB/LKAB forhandlet fram en intensjonsavtale om hvilke nødvendige vedlikeholds- og infrastrukturtiltak som må gjennomføres ved økt aksellast og hvordan dette kan finansieres. Avtalen betinger godkjenning fra overordnet myndighet og er for tiden til behandling i Samferdselsdepartementet.

Alternativ finansiering

Som følge av den stramme budsjettsituasjonen de senere år og de signaler som tidligere er gitt fra regjering og storting, jf. bl.a. St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 227 og St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 (1996-97), har NSB og Jernbaneverket igangsatt et arbeid med å finne frem til ulike alternative finansieringsmodeller i tillegg til ordinære bevilgninger over statsbudsjettet for flere infrastrukturprosjekter, herunder de nye godsterminalene i Sandnes/Stavanger- og Trondheimsområdet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette etter hvert som det foreligger planavklaringer og mer konkrete finansieringsopplegg i tråd med de retningslinjer som tidligere er trukket opp, bl.a. når det gjelder forskuttering. Det vises i denne sammenheng også til omtalen under programkategori 21.2 Luftfartsformål, pkt. 3.4.

Bestillingsfullmakter for Jernbaneverket

Bestillingsfullmakten for materiell foreslås satt til 200 mill. kr i 1999.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET (JF. KAP. 1350)

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
01	Kjørevegsavgift	78 666	55 300	56 700	2,5
02	Salg av eiendommer m.v.	10 762			
03	Arbeide for fremmede	172 801			
05	Salg til NSB Gardermobanen AS	139 349			
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	82 381			
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	528			
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjons- penger	5 509			
17	Refusjon lærlinger	1 274			
Sum kap. 4350		491 270	55 300	56 700	2,5

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften er pr. i dag kun gjort gjeldende for godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt for avgift fra og med 1. januar 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 bruksavhengig infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader, og på kostnadsdekningsiden 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 1999 legger Samferdselsdepartementet opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt holdes uendret i forhold til 1998. Prismetregnet til 1999-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken på 0,978 øre pr. brutto tonnkilometer, mens avgiftssatsen for malmtransporten på Ofofbanen blir på 1,528 øre pr. brutto tonnkilometer. For nærmere omtale av kjørevegsavgiften for Ofofbanen vises det til St. prp. nr. 1 (1996-97), s. 145.

Post 02 Salg av eiendommer m.v.

Posten nullbudsjetteres. Samferdselsdepartementet foreslår at Jernbaneverket i 1999 kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 02 Salg av eiendommer m.v., og post 03 Arbeid for fremmede med inntil 6 pst. av samlede bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket.

Post 03 Arbeid for fremmede

Posten nullbudsjetteres. Mht. overskridelsesfullmakt, vises til forslag under post 02 Salg av eiendommer m.v.

Post 04 Leieinntekter

Posten er knyttet til utleie av overskuddskapasitet i Jernbaneverkets fiberkabelnett.

Samarbeidsavtalen mellom Jernbaneverket og Telenor AS om utnyttning av overkapasiteten i jernbanens fiberkabelnett ble avsluttet 21. april 1997. Det vises i den forbindelse til nærmere omtale i St.prp. nr. 53/Innst. S. nr. 179 (1994-95) og St.prp. nr. 1 (1997-98). Samferdselsdepartementet godkjente som følge av dette at Jernbaneverket kan gå ut med tilbud til andre aktører om å leie overskuddskapasiteten i fiberkabelnettet. Jernbaneverket har i 1998 inngått avtaler med Telia Norge AS og Eltele AS om leveranser av transmisjon. Det er foreløpig usikkert hvilket beløp som vil bli postert på denne posten for 1999. Posten er derfor nullbudsjettet.

Med utgangspunkt i den avsluttede samarbeidsavtalen har det vært ført forhandlinger mellom Jernbaneverket og Telenor om hvor mye Jernbaneverket skal tilbakebetale til

Telenor AS av innbetalt leiesum. Det er imidlertid fortsatt ikke oppnådd enighet mellom partene. Samferdselsdepartementet har kontakt med partene med sikte på å få til en løsning og vil komme tilbake til saken etter at de budsjettmessige konsekvensene er nærmere klarlagt.

Post 05 Salg til Gardermobanen AS

Posten nullbudsjetteres. Posten ble opprettet første gang høsten 1995 for postering av NSB Gardermobanen AS' betaling til NBSs kjøreveg (nåværende Jernbaneverket) for utføring av jernbanespesifikke arbeider på Gardermobanen. For 1998 er det ventet at Jernbaneverket vil utføre arbeider for NSB Gardermobanen AS for 32 mill. kr som i henhold til gjeldende fullmakt i sin helhet kan brukes til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen.

Fra og med 1999 vil Jernbaneverkets arbeider på Gardermobanen gjelde drifts- og vedlikeholdsoppgaver, herunder togløse. Jernbaneverket ble valgt som leverandør av disse jernbanespesifikke oppgavene etter at det var gjennomført anbudsrunder. Kostnadene for arbeidet som Jernbaneverket etter avtalen med NSB Gardermobanen AS skal utføre i 1999 er foreløpig anslått til 40 mill. kr, men det er knyttet usikkerhet til dette beløpet.

Samferdselsdepartementet foreslår at fullmakten som er knyttet til denne posten for 1998, videreføres, dvs. at Jernbaneverket i 1999 kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS.

Post 06 Videre salg av elektrisk kraft til togdrift

Posten nullbudsjetteres. Samferdselsdepartementet foreslår at Jernbaneverket i 1999 kan overskride bevilgningene på kap 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift.

6.6.2 Overføringer

KAP. 1351 OVERFØRINGER TIL NSB BA

		(i 1 000 kr)			
				Pst.	
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
70	Betaling for persontransporttjenester	983 600	930 000	980 000	5,4
	Sum kap. 1351	983 600	930 000	980 000	5,4

Post 70 Betaling av persontransporttjenester

Etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA foreslås det bevilget 980 mill. kr til betaling av persontransporttjenester utført av NSB Persontrafikk for 1999. Forslaget er basert på en gjennomsnittlig takstøkning pr. 1. januar 1999 på 3,5 pst. for togtilbudet som er omfattet av statlig kjøp, og en effektivisering av driftskostnadene for produksjonen på ca. 2 pst. Selve takstutleggingen innenfor rammen av gjennomsnittlig takstøkning forutsettes avtalt mellom NSB og Samferdselsdepartementet.

Det legges til grunn følgende fordeling av foreslått bevilgning for 1999. Til sammenligning er tatt med regnskap for 1997 og vedtatt budsjett for 1998.

Betegnelse	(i mill. kr)			
	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
<i>Tilskuddsberettiget persontrafikk</i>				
Intercitytrafikk	263,3	190,0	213,0	12,1
Region- og lokaltog	272,3	317,0	350,0	10,4
Nærtrafikk	448,0	423,0	417,0	-1,4
Sum post 70	983,6	930,0	980,0	5,4

Økningen fra 1998 til 1999 skyldes i hovedsak økte kapitalkostnader som følge av foretatte materiellinvesteringer i henhold til NJP 1998-2007 og inngått rammeavtale for perioden 1998-2001. I rammeavtalen ble det bl.a. avtalt å investere i nytt lokaltogmateriell til Oslo-området og Jærbanen. NSB har bestilt 36 nye lokaltogsett, hvorav 17 togsett skal erstatte gammelt og nedslitt materiell, mens de øvrige 19 skal øke kapasiteten. Videre har NSB bestilt 11 dieselkrengetog til bruk på Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen. Nytt materiell vil gi grunnlag for økt frekvens og kortere reisetid på disse banestrekningene.

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. Ingen av disse toggruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse.

Nærtrafikk omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens trafikkgrunnlag. I likhet med annen kollektivtransport i byer har nærtrafikken svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper. Dette innebærer at materiellparken må ha en kapasitet som er betydelig større enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov.

Intercitytilbudet har i hovedsak relativt moderne og raske tog med få stopp på mellomlange trafikksterke strekninger. Ujevn kapasitetsutnyttelse kjennetegner også denne toggruppen på grunn av stort innslag av arbeidsreiser og en del helgetrafikk.

Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag. Deler av lokaltogtrafikken langs mer trafikkunge strekninger er godt utnyttet og har en viktig transportfunksjon i forhold til det øvrige togtilbudet.

Statlig kjøp av nærtrafikk og intercitytrafikk tjenester er hovedsakelig begrunnet ut fra miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet rundt de store byene og i de mest folkerike strøkene i det sentrale Østlandsområdet. Statlig kjøp av persontransporttjenester med region- og lokaltog er i hovedsak begrunnet ut fra distriktshensyn og transportstandard.

Etter forhandlinger med NSB legger Samferdselsdepartementet opp til et uendret omfang av rutetilbudet for den produksjonen som ikke berøres av utsettelsen av åpningen av Romeriksporten.

I nær- og intercitytrafikken i det sentrale Østlandsområdet er produksjonen før åpning av Romeriksporten i tråd med St.prp. nr. 40 (1997-98).

I forhold til ruteplan for 1998 innebærer beredskapsplanen at det blir en ekstra lokal-togavgang fra Skøyen til Gardermoen hver morgen som et ekstra tilbud til de arbeidsreisende, samt at to intercityavganger fra Vestfold forlenges fra Oslo til Gardermoen/Hamar i morgenrushet, og tilbake til Vestfold i ettermiddagsrushet.

Etter at Romeriksporten er åpnet vil togtilbudet bli etablert i tråd med NJP 1998-2007 og inngått rammeavtale for 1998-2001. Dette innebærer et økt rutetilbud for intercitytrafikken med gjennomgående tog Skien-Lillehammer med foretting til timestrafikk mellom Sandefjord og Hamar, samt flere avganger på Østfoldbanen. I nærtrafikken i Oslo vil det bli satt inn en ny langpendel mellom Oslo og Eidsvoll. Totalt sett vil produksjonen i togkilometer øke med om lag 20 pst. for nærtrafikken. For intercitytrafikken utgjør produksjonsøkningen om lag 35 pst.

6.6.3 Finansiering av NSB Gardermobanen AS**KAP. 1352 NSB GARDERMOBANEN AS**

Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten 1998 komme med et framlegg om kostnads- og framdriftsvurderinger for tetting av Romeriksporten m.m, med sikte på å oppnå en akseptabel vannbalanse i Østmarka, jf. omtale under kap. 1.7.

6.6.4 Statens jernbanetilsyn**KAP. 1354 STATENS JERNBANETILSYN**

(i 1 000 kr)					
				Pst.	
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
01	Driftsutgifter		6 700	6 900	3,0
	Sum kap. 1354		6 700	6 900	3,0

Post 01 Driftsutgifter

Statens jernbanetilsyn har som formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål m.v. til beste for de reisende og banenes personale ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporveg, tunnelbaner og forstadsbaner. Statens jernbanetilsyn 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.

I 1999 er det planlagt at 9 personer vil være ansatt i Statens jernbanetilsyn.

Hovedaktivitetene i 1998 har vært arbeid med godkjenning av NSB Gardermobanen AS samt gjennomføring av systemrevisjoner i forbindelse med sikkerhetsstyring for deler av den øvrige jernbanevirksomheten. Det har også vært arbeid med godkjenning av rullende materiell og sikkerhetsmessige forhold ved kjøreveg for ulike jernbanevirksomheter samt informasjonstiltak og veiledning i forbindelse med sikkerhetsstyring overfor jernbanevirksomhetene.

I 1999 vil informasjonsarbeidet og veiledningsarbeidet fortsette. Revisjonsaktivitetene vil trappes opp til å omfatte Jernbaneverket og NSB Gardermobanen AS i tillegg til dagens aktører. Aktiviteter i forbindelse med nye søknader om å drive jernbanevirksomhet kan også bli aktuelt.

Det foreslås bevilget 6,9 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn for 1999.

6.6.5 Renter av lån til NSB BA**KAP. 5611 RENTER AV LÅN TIL NSB BA**

(i 1 000 kr)					
				Pst.	
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
80	Renter	55 855	98 400	124 000	26,0
	Sum kap. 5611	55 855	98 400	124 000	26,0

Post 80 Renter

Iht. St.prp. nr. 2 og 4/Innst. S. nr. 31 (1996-97) er NSB BA etablert med et statslån som skal innfris i løpet av en periode på 5 år. Lånets størrelse er på 2 135 mill. kr og renten på statens lån til NSB BA for 1999 er med utgangspunkt i NIBOR (interbankrenten) notert ved utgangen av juli 1998, beregnet til ca. 124 mill. kr. Den faktiske rentebelastningen vil avhenge av den generelle renteutviklingen.

Det har for 1997 og 1998 ikke vært lagt opp til at NSB BA skulle betale utbytte til staten. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilken avkastnings- og utbyttepolitikk som

skal føres overfor selskapet for 1999 og senere år i en egen stortingsmelding om NSB BAs virksomhet som etter planen skal legges fram høsten 1998.

6.7 Miljø, FoU og effektivisering i Jernbaneverket

6.7.1 Miljø

Jernbanens transportarbeid utføres i hovedsak ved hjelp av elektrisk kraft og jernbanesektoren bidrar derfor i liten grad til lokal luftforurensning. En effektiv utnyttning av jernbanen i de områder den har sine fortrinn, er et viktig bidrag til å redusere transportsektorens totale miljøbelastning. Jernbanen har spesielt en positiv miljømessig betydning som persontransportform rundt de større byene (nærtrafikk og intercitytrafikk). Tilsvarende gjelder for jernbanetransport av store godsmengder over lengre avstander.

Jernbaneverket som infrastrukturforvalter legger også vekt på at miljøhensyn blir ivare tatt i forbindelse med drift og vedlikehold av og investeringer i jernbanenettet. I desember 1997 vedtok ledelsen i Jernbaneverket en miljøplan for perioden 1998-2001. Iht. denne planen vil Jernbaneverket innen høsten 1998 ha utarbeidet et miljøstyringssystem. En prioritert oppgave i 1999 vil være å påse at systemet er iverksatt i alle deler av virksomheten, og at det fungerer som forutsatt.

Jernbaneverket har utarbeidet en miljørapport for 1997. Miljøregnskap for hele jernbanesektoren vil bli viet oppmerksomhet i fremtidige miljørapporter. Dette innebærer at Jernbaneverket, i tillegg til å rapportere om miljøforhold i egen virksomhet, også vil beskrive de miljøvilkår og miljøforhold operatørene skal leve opp til.

Vegtrafikk er den største kilden til transportsektorens støyproblemer, men også jernbanestøy kan innebære problemer i enkelte områder. En vesentlig utfordring i tiden framover vil være å redusere støynivået for boliger langs eksisterende jernbanestrekninger der innendørs døgnequivivalent støynivå overstiger 42 dB (A). Jernbaneverket arbeider for tiden med en handlingsplan som inneholder forslag til tiltak for å komme under fastsatte grenseverdier for støy innen 2005. Parallelt med dette vil det bli arbeidet med å videreutvikle og bedre de tekniske innretningene og driftsrutinene med sikte på å redusere støy fra jernbane.

Andre større tiltak som vil bli prioritert i 1999, er bl.a. videreføring av arbeidet med opprydding av kreosotforurenset grunn, kartlegging og iverksetting av tiltak for å bedre det visuelle miljøet langs jernbanenettet og på stasjonsområdene, tiltak i Gamlebyen i Oslo for å redusere støy, samt utvikling av metoder for å spare energi, særlig oppvarming av sporvekslere. Dessuten vil Jernbaneverket legge vekt på en fortsatt styrking av etatens naturfaglige kompetanse spesielt med fokus på biologisk mangfold. Det vil i tillegg bli utarbeidet retningslinjer for hogst og rydding langs jernbanesporet, samt beplantning på nye ferdigstilte anlegg.

Samferdselsdepartementet har valgt Jernbaneverket som deltakende etat i prosjektet "Grønn stat". Prosjektet er toårig og har som formål å prøve ut tiltak og systemer for å redusere de negative miljøvirkningene av egen virksomhet.

I kulturminneåret 1997 satt Jernbaneverket i gang et omfattende arbeid for å etablere en nasjonal verneplan for kulturminner tilknyttet jernbanen. Planforslaget ventes å være ferdigstilt i løpet av 1998.

6.7.2 FoU

Foruten den 4-årige intensjonsavtalen Jernbaneverket inngikk med SND i 1997 om leverandør- og produktutvikling, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1997-98), legger Jernbaneverket opp til et nært samarbeid med bl.a. NSB BA og Statens vegvesen når det gjelder utviklingskontrakter. Jernbaneverket deltar dessuten i internasjonalt forsknings- og utviklingsarbeid gjennom den internasjonale jernbaneunionen (UIC), det europeiske jernbaneforskningsinstitutt (ERRI) og på nordisk basis. Det er også et nært samarbeid mellom Jernbaneverket og SINTEF/NTNU, mot TØI og mot NGI.

I 1998 er OFU-prosjektene knyttet til støydemping av skinner og kalksementstabilisering avsluttet. Jernbaneverket mener dette har gitt verdifulle resultater for jernbanesektoren.

I 1999 vil følgende OFU-prosjekter bli videreført:

- Togledersystem for tele
- Støydemping av sporveksler

Det pågår et kontinuerlig arbeid i Jernbaneverket for å etablere og igangsette nye utviklingskontrakter basert på SNDs OFU-ordning og andre norske og nordiske finansieringsinstitusjoner knyttet til grunnforskning, anvendt forskning og utviklingsarbeid.

I samarbeid med Statens vegvesen har Jernbaneverket satt i gang et prosjekt om tette og miljøvennlige tunneler. I regi av Norges forskningsråd er hele bredden av relevante fagmiljøer med for å drøfte viktige utfordringer knyttet til bygging og drift av tunneler og fjellrom. Det er gått ut invitasjon til samtlige fagmiljøer om å delta i et forprosjekt kalt "samfunnstjenlige tunneler og fjellrom". Invitasjonen er gått fra Vegdirektoratet og Jernbaneverket, men administreres av forskningsrådet. Forprosjektet vil pågå fram til sommeren 1999.

De øvrige satsningsområdene for forskning innen jernbanesektoren er knyttet opp mot:

- Teknisk utvikling
- Plan- og analyse
- Informasjonsteknologi
- Miljø

6.7.3 Effektivisering

I NJP 1998-2007 er det for Jernbaneverket lagt til grunn et årlig effektiviseringskrav på 1-2 pst.

Som omtalt under pkt. 6.6.3 i St.prp. nr. 1 (1997-98) har Jernbaneverket som basisorganisasjon etablert en modell som sentralt skiller ut egne leverandørenheter fra regionene og utbyggingseenheten. Denne organisatoriske oppbygging danner basis for effektivitetsutviklingen i Jernbaneverket.

Nye typer maskinelt utstyr, nye arbeidsmetoder, organisatoriske løsninger, kontinuerlig tilpassing av kompetanse, holdningsskapende arbeid m.v., vektlegges innenfor sentrale og regionale produksjonsenheter. Sammenligning (benchmarking) mot alternative leverandører gjennomføres. På samme måte gjennomføres også sammenligning mot de øvrige nordiske (og europeiske) infrastrukturforvaltere i jernbanesektoren.

Flere av Jernbaneverkets egne leverandørenheter har etter hvert fått betydelig konkurranse fra norske og europeiske jernbaneentreprenører. Jernbaneverket mener enkelte av etatens egne enheter møter en rekke hindringer i forhold til konkurrerende virksomhet bl.a. når det gjelder rekruttering og utvikling av forretningsmessig kompetanse, fleksibilitet mht. underleverandører, begrensninger i markedsadgangen, muligheter for å inngå i forpliktende forretningsmessig samarbeid m.m. Jernbaneverkets styre har på denne bakgrunn gitt tilslutning til at det iverksettes en prosess i samarbeid med de ansattes organisasjoner, hvor det vurderes hvordan disse enhetenes rammebetingelser kan bedres.

Det er gjennomført en omfattende revisjon av Jernbaneverkets styringssystem de siste år som har ført til bedre samspill mellom virksomhetens hovedenheter og mer effektive rutiner innen de ulike felter. Det er i denne forbindelse etablert en gjennomgående og effektiv virksomhetsplanlegging, som sikrer at alle resultatansvarlige enheter har godkjente virksomhetsplaner etter felles mal. All rapportering foregår med bakgrunn i disse planene.

Utarbeidelse og oppdatering av analysegrunnlag for å prioritere innsatsen i jernbanenettet til "riktige" strekninger og anlegg er vektlagt. I denne anledning er det gjennomført omfattende årganganalyser i tillegg til tekniske analyser for å prioritere vedlikeholdsinnsatsen i jernbanenettet.

7 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.

Forskriften om anbud i lokal rutetransport m.v. trådte i kraft i 1994. Noen fylkeskommuner har lyst ut/tatt i bruk anbud i deler av det lokale rutenett. Det er òg som alternativ inngått tilskuddsavtaler med ruteselskaper med krav til effektivisering som gir grunnlag for redusert tilskudd fremover. Det foreligger rapport fra et evalueringsprosjekt igangsatt av Samferdselsdepartementet (utført ved Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning) om bruk av anbud. Ifølge rapporten viser gjennomførte anbuds konkurranser en sterk nedgang i kostnadsnivået i lokal rutetransport. Dette tyder ifølge rapporten på at det er et reelt effektiviseringspotensial i lokal rutedrift på minst 10 pst., med forbehold om usikkerhet som følge av at analysen bygger på et begrenset erfaringsmateriale. Rapporten peker på at resultatene samsvarer godt med svenske erfaringer, der om lag 70 pst. av total ruteproduksjon er fordelt ved anbuds konkurranse.

For 1999 legges det opp til å trekke fylkeskommunene med 54 mill. kr pga. den reduksjonen av utgiftsbehovet som adgangen til bruk av anbud gir direkte eller ved annen form for effektivisering, jf. St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 250 (1997-98). Beløpet foreslås trukket ut av rammetilskuddet til fylkeskommunene (kap. 572). Det vises også til omtale i Kommunal- og regionaldepartementets budsjettproposisjon.

I tilknytning til oppheving av fritaket for autodieselavgift for busser fra 1. januar 1999 legges det opp til at tilskuddsberettiget bussdrift blir kompensert for sine merkostnader, jf. St.prp. nr. 54/Innst. S. nr. 247 (1997-98). Det vises for øvrig til programkategori 21.4 Særskilte transporttiltak, kap. 1330, post 60 Avgiftskompensasjon bilruter.

Fylkesvegferjesambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund ble omklassifisert til riksvegferjesamband fra 1. juli 1998, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 229 (1997-98). For 1999 legges det opp til å trekke Nordland fylkeskommune med 9,7 mill. kr over kap. 572, post 60, pga. den reduksjon i tilskuddsforpliktelsene fylkeskommunen oppnår i denne forbindelse. Tilsvarende legges det opp til en økning med samme beløp over kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. som følge av økt statlig tilskuddsansvar.

Som kompensasjon for gjennomførte funksjonsendringer/ruteomlegginger fra og med 1991 er det dessuten videreført en bevilgning på nærmere 8,3 mill. kr i 1999.

Reform 97 ble iverksatt med virkning fra skoleåret 1997/98. Når det gjelder kompensasjon for kommunesektorens merutgifter i 1999 i forbindelse med skoleskysst for 6-åringer, vises det til Kommunal- og regionaldepartementets budsjettproposisjon.

Utvikling og resultat

Nedenfor er gitt en oversikt over fylkeskommunenes faktiske utgifter i 1997 til samferdselsformål som inngår i inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Oversikten viser også fylkeskommunenes tilskudd til rutedrift sammenholdt med brutto kostnader innenfor tilskuddsberettiget rutedrift.

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Faktisk forbruk 1997		Sum	Brutto kostnader rutedrift	Tilsk.andel rutedrift	Endring tilsk.andel pst.poeng 1996-97
	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²				
Østfold	63 000	44 400	107 400	180 600	34,9	0,1
Akershus	241 200	121 400	362 600	661 600	36,5	-0,6
Oslo	512 100	58 000 ³	570 100	1 213 900	33,8	-2,3
Hedmark	73 200	93 400	166 600	126 500	57,9	23,2
Oppland	78 800 ⁴	116 800	195 600	187 400	42,1	1,6
Buskerud	63 200	71 500	134 700	226 200	28,0	-2,3
Vestfold	48 100	58 000	106 100	156 600	30,1	0,2
Telemark	93 900	79 700	173 600	160 100	58,6	17,8
Aust-Agder	41 300	33 800	75 100	118 300	34,9	1,9
Vest-Agder	74 300	69 100	143 400	191 900	38,7	0,9
Rogaland	175 400	89 100	264 500	450 600	38,9	-3,6
Hordaland	240 800	195 800	436 600	880 000	27,4	-1,2
Sogn og Fjordane	147 300	75 600	222 900	332 100	44,4	0,2
Møre og Romsdal	170 500 ⁵	64 600	235 100	402 800	42,3	0,6
Sør-Trøndelag	123 800	96 400 ⁶	220 200	394 900	31,3	0,2
Nord-Trøndelag	77 800	89 500	167 300	137 900	56,4	0
Nordland	285 500	175 100	460 600	476 400	60,3	0,6
Troms	160 400	121 900	282 300	361 100	44,4	5,8
Finnmark	115 800	51 700	167 500	175 900	65,8	-3,0
Sum	2 786 400	1 705 800	4 492 200	7 012 400	39,1	0,3

I 1997 var ca. 110 300 personer godkjent som brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Statistikk fra fylkeskommunene viser at fylkes- og primærkommunene brukte 244,2 mill. kr i 1996 og 236,2 mill. kr i 1997 til transport for funksjonshemmede, dvs. en reduksjon på 3,3 pst. fra 1996

Nedenfor er gitt en oversikt over de mest sentrale data på fylkesvegnettet for de enkelte fylkeskommuner pr. 1. januar 1987 og 1. januar 1998.

¹ Fylkeskommunale tilskudd i forbindelse med prosjekter der staten yter tilskudd over kap. 1301, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, og kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer (storbymidler) er også tatt med.

² Fylkeskommunale utgifter til vedlikehold og reinvesteringer.

³ Antatte vedlikeholdsutgifter til et normert fylkesvegnett på 288 km.

⁴ Budsjettall

⁵ Budsjettall

⁶ Inkl. utgifter til 140 km veg som ble omklassifisert fra fylkesveg i forbindelse med frikommuneforsøket.

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t. aks.l. i pst.	
	1.1.87	1.1.98	1.1.87	1.1.98	1.1.87	1.1.98	1.1.87	1.1.98
Østfold	996	989	29	28	62	72	15	41
Akershus	1063	1091	27	26	82	87	45	61
Oslo ⁷	0	0						
Hedmark	2526	2533	39	38	49	55	13	26
Oppland	1988	2044	37	36	61	72	15	42
Buskerud	1165	1149	30	28	97	98	20	52
Vestforld	666	679	28	27	100	100	20	61
Telemark	1116	1091	29	27	83	89	31	43
Aust-Agder	953	993	35	35	67	79	7	41
Vest-Agder	1266	1284	34	33	47	59	4	57
Rogaland	1732	1778	35	33	89	95	35	60
Hordaland	1746	1822	30	28	100	100	16	55
Sogn og Fjordane	1323	1444	28	28	97	100	32	67
Møre og Romsdal	1825	1794	28	28	49	63	9	31
Sør-Trøndelag ⁸	1793	1623	34	30	36	47	6	23
Nord-Trøndelag	1816	1764	33	32	25	40	9	39
Nordland	2588	2580	29	29	37	59	1	27
Troms	1767	1819	34	34	50	70	1	32
Finnmark	680	639	16	16	69	100	71	92
Sum	27009	27116	32	30	65	73	16	43

Økningen i "andel fast dekke" og "andel tillatt 10 tonn aksellast" siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring. Fra 1. januar 1987 til 1. januar 1998 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 73 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 43 pst.

Det vises for øvrig til programkategori 21.3 Vegformål, kap. 1320, post 60 Tilskudd til fylkesvegformål.

⁷ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 1998 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 288 km.

⁸ Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 1998 i tillegg lagt til grunn 140 km veg som ble omklassifisert til kommunal veg innen Trondheim kommune i forbindelse med frikommuneforsøket.

8 Programområde 05 Sivilt beredskap

8.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

KAP. 1360 SAMFERDSELSBEREDSKAP

Utgifter

		(i 1 000 kr)			
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
01	Driftsutgifter	2 895	4 161	4 050	-2,7
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 642	9 600	10 090	5,1
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 508	2 300	2 300	0,0
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. totalforsvaret		35 000		-100,0
Sum kap. 1360		16 045	51 061	16 440	-67,8

Kap 1360 dekker utgifter til beredskapskurs og -utstyr, sikring av sambandsanlegg, utgifter forbundet med beredskapslagring av reservedeler for viktige typer busser, laste- og varebiler samt tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. totalforsvaret.

Post 01 dekker utgifter til kurs for og øving av personell for den sivile transportberedskapsorganisasjonen (TBO), kurs for havneberedskapspersonell, kurs og øving for flyplassberedskapspersonell samt utgifter til beredskapssamband i TBO, i Vegvesenet og i Luftfartsverket. Posten dekker også risiko- og sårbarhetsanalyser i Vegvesenet og i Posten Norge BA.

Post 30 dekker utgifter til avsluttende bygging av en mobil "Roll on - Roll off" rampe nr. 2 til bruk for skip, samt første del av utgifter til anskaffelse av reservebru for jernbanen.

Post 70 dekker utgifter til lagring av reservedeler til busser, laste- og varebiler.

Post 71 dekker utgifter til tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. totalforsvaret iht avtale med Telenor AS. Avtale med Telenor AS om kompensasjon av merkostnader ved levering av teletjenester til totalforsvaret som spesielt samfunnspålagt oppgave (SSO) ble for 1998 inngått av Justisdepartementet på vegne av staten. Samferdselsdepartementet har ansvar for å fastsette ny kompensasjon til Telenor for 1999 og evt. senere år. Samtalene med selskapet vedrørende 1999 er foreløpig ikke sluttført. En tar derfor sikte på å komme tilbake til saken med et konkret bevilgningsforslag i en tilleggsproposisjon. Det er i avsetningen under programområde 26 Ymse utgifter tatt høyde for dette. Som en konsekvens av foranstående er post 71 ikke lagt inn i forslaget til vedtak.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til oversikten over samlede beredskapsbevilgninger i Justisdepartementets budsjettproposisjon.

8.2 Mål og resultater

Hovedmålet for samferdselsberedskapen er at totalforsvarets og det sivile samfunns behov for transport- og kommunikasjonstjenester kan bli dekket tilfredsstillende ved beredskap, krig og under fredskriser. Dette omfatter bl.a. effektiv vertslandstøtte for allierte styrker som innebærer forberedelser til de tiltak som er nødvendig for å fylle Norges forpliktelser overfor NATO, herunder å tilrettelegge videretransport av forsyninger og forsterkninger som vil ankomme Norge under krise og krig.

Det er et mål å opprettholde tilstrekkelig øvede beredskapsorganer. Gjennomføring av kurs og øvelser innen Transportberedskapsorganisasjonen (TBO), Luftfartsverket og blant havneberedskapspersonell bidrar til å sikre at beredskapen virker effektivt ved kriser og krig.

Investeringer i infrastruktur for å redusere sårbarheten er et viktig mål. Som ledd i dette er bygging av mobile "Roll on - roll off" ramper til bruk for skip et svært effektivt tiltak. Rampe nr. 1 ble levert i desember 1997, og er plassert i Bodø havn i fred. Rampen inngår dermed i vanlig kommersiell drift over Bodø havn. Første del av bevilgningen til bygging av

en Ro-ro rampe nr. 2 ble gitt med 7 mill. kr over budsjettet for 1998. Endelig plassering av denne rampen i fredstid er ikke vedtatt, men etter planen skal den plasseres et sted i Nord-Norge.

Departementet har delfinansiert Vegdirektoratets prosjekt med å utvikle, oppgradere og beredskapslagre en prototype på en mobil ferjekai. Mobile ferjekaier vil representere en betydelig økning i beredskapen under kriser og krig. Målet er å anskaffe 4 komplette sett med mobile ferjekaier. Til nå har Samferdselsdepartementet bevilget midler til bygging av spesialkomponenter til 3 mobile ferjekaier.

I samarbeid med Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet har Samferdselsdepartementet arbeidet med de beredskapsmessige konsekvensene av at Telenors gjenværende eneretter bortfalt fra 1. januar 1998. Telenors merkostnader forbundet med levering av teletjenester til Totalforsvaret må fra dette tidspunkt kompenseres, jfr. post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. totalforsvaret.

9 Programkategori 22.1 Post

9.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

Utgifter

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
1370	Kjøp av posttjenester	419 900	580 000	580 000	0,0
1371	Etablering av Posten Norge BA	800 000	140 000	200 000	42,9
Sum kategori 22.10		1 219 900	720 000	780 000	8,3

Inntekter

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
4371	Avslutning av forvaltningsbedriften Postverket	22 283			
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	111 918	101 800	26 000	-74,5
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA		72 000	86 000	19,4
5622	Grunnfondskapital i Postbanken BA	210 000	220 000	60 000	-72,7
Sum kategori 22.10		344 201	393 800	172 000	-56,3

Statens utgifter

Kap. 1370 omfatter statlige bevilgninger for å opprettholde bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester som er pålagt av staten.

Kap. 1371 gjelder tilskudd til nødvendig restrukturering av Posten Norge BA.

Statens inntekter

Kap. 5612 gjelder renteinntekter fra statlige lån som er gitt til Posten Norge BA.

Kap. 5618 gjelder utbytte fra Posten Norge BA.

Kap. 5622 gjelder utbytte fra Postbanken BA.

9.2 Kort om utviklingen i Posten Norge BA i 1997 og 1998, og hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999

9.2.1 Resultat vedr. serviceoppnåelse for 1997

Posten har hatt et krav om at 93 pst. av A-posten skulle foreligge hos adressaten senest dagen etter innlevering. Målinger gjennomført av konsultentselskapet Price Waterhouse viste at resultatet i 1997 var 80,3 pst. Ifølge Posten viser analyser at det stort sett er en positiv utvikling rundt om i landet, men at svake kvalitetstall i Oslo trekker landsnivået ned. Årsaken til dette er særlig ombygginger m.v. av Postens brevsenter i Oslo. Siden 1982 er det totale sendingsvolumet her doblet fra om lag 1 mrd. til om lag 2 mrd. sendinger. Nytt brevsenter er under planlegging, men inntil dette står ferdig vil problemene med dagens brevsenter være avgjørende for kvaliteten.

En annen årsak til den lave kvaliteten i Oslo-området har vært personalmangel i deler av omdelingstjenesten. Posten arbeider med en rekke tiltak for å bedre kvaliteten.

I Postens konsesjon som ble gjort gjeldende fra 1. oktober 1997, er det bl.a. stilt krav om at Posten skal avgi en årlig rapport til Post- og teletilsynet over virksomhetens oppfyllelse av samfunnsplagte oppgaver (bl.a. utviklingen i tilgjengelighet knyttet til inn- og utlevering av postsendinger) og service- og kvalitetsmål på området for formidling av landsdekkende postsendinger. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i den kommende stortingsmeldingen om Postens virksomhet høsten 1998.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Post- og teletilsynet satt i gang et særskilt utredningsprosjekt i 1998 med sikte på å finne fram til gode målemetoder for etterprøving av om de servicemål som er fastsatt i konsesjonen til Posten blir oppnådd.

9.2.2 Resultat for 1998

Kvalitetsmålingene i 1998 har vist at 80,8 pst. av A-posten var framme over natten i første kvartal, mens tallet for april var 79,6 pst. I mai og juni var de tilsvarende tallene 76,8 og 71,4 pst., men dette skyldes flere streiker i forbindelse med lønnsoppgjøret. Resultatene for disse to månedene vil derfor ikke inngå i Post- og teletilsynets vurderinger av oppnådd kvalitet for inneværende år.

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 1998 ble det vist til at beregningsmetodene for kvalitetsmålinger skulle gjennomgås, med sikte på å få fastsatt nye måltall. Dette arbeidet er i gang i samarbeid mellom Posten, Post- og teletilsynet og Price Waterhouse. Som nevnt foran vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til kvalitetsmålinger m.v. i den kommende stortingsmeldingen om Postens virksomhet.

9.2.3 Hovedlinjer i forslaget for 1999

I budsjettforslaget er det lagt inn 580,0 mill. kr som betaling til Posten Norge for å utføre samfunnsplagte posttjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme.

Det er foreslått 200,0 mill. kr som resterende tilskudd til restruktureringskostnader i Posten.

Samferdselsdepartementet har godkjent følgende satser for porto for A-post innenlands for 1999:

Vektgruppe	Portosats
Inntil 20 g	4,00
21-50 g	6,00
51-100 g	8,00
101-250 g	14,00
251-500 g	25,00
501-1000 g	39,00

De nye satsene fører til en gjennomsnittlig portoøkning for A-post på 4,4 pst.

Det er ført opp 86,0 mill. kr som utbytte fra Posten Norge. Det er også ført opp 60,0 mill. kr som utbytte fra Postbanken.

9.3 Nærmere omtale av budsjettforslaget for 1999

KAP. 1370 KJØP AV POSTTJENESTER

		(i 1 000 kr)			
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr.
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	419 900	580 000	580 000	0.0
	Sum kap. 1370	419 900	580 000	580 000	0.0

Modell for beregning av statlig kjøp av posttjenester

I St.prp. nr. 1 (1997-98) Samferdselsdepartementet er det gjort rede for arbeidet med modellen for beregning av statlig kjøp av posttjenester. Posten hadde foreslått et beregningsopplegg hvor merkostnadene i de bedriftsøkonomisk ulønnsomme delene av virksomheten beregnes ved bortfallsprinsippet, dvs. at man beregner inntekter og kostnader som faller bort dersom en definert aktivitet eller tjeneste fjernes fra virksomheten.

Samferdselsdepartementet sluttet seg i proposisjonen til prinsippet om å ta utgangspunkt i bortfallskostnader og -inntekter, og kunne også slutte seg til beregningsmetoden som var lagt til grunn. Det ble imidlertid pekt på at det var enkelte svakheter knyttet til datagrunnlaget. Bl.a. ville beregnede merkostnader bli anslått for lavt på grunn av

- inndeling i modellen i regioner framfor en finere inndeling

- bruk av nasjonale gjennomsnittstall ved deler av beregningene.

Samferdselsdepartementet pekte også på at det er forhold som tyder på at Posten kan ha fordelt en for stor andel av kostnadene på enerettstjenestene. Det ble derfor anbefalt å gjennomføre alternative beregninger hvor produktene som benytter den ledige kapasiteten i nettet blir belastet alternativkostnaden knyttet til den ledige kapasiteten. Beregning av merkostnader skulle bli gjennomgått på nytt, bl.a. for å vurdere om modellen kan ivareta fordelingen av merkostnadene på produkt på en bedre måte. Departementet la til grunn at det skulle arbeides videre med å forbedre datagrunnlaget for beregningene m.v., blant annet når det gjelder

- utarbeiding av normkostnader
- krav til produktivetsforbedring og styring av omstilling
- arbeidet med særskilte regnskap innenfor Postens virksomhet.

Modellutvikling og nye beregninger

Posten har videreutviklet modellen og utført nye beregninger på bakgrunn av dette. Det er foretatt en langt finere geografisk og produktmessig inndeling av datagrunnlaget, som fører til at merkostnadene i de bedriftsøkonomisk ulønnsomme deler av virksomheten kan beregnes mer nøyaktig enn tidligere. Beregningsmodellen vil fortsatt bli videreutviklet, bl.a. arbeides det med utvikling av en ny systemløsning som har sammenheng med den interne reorganiseringen i Posten fra 1. januar 1998, der Posten ble delt opp i forretningsområder med fullt resultatansvar, jf. omtale i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 1998.

Posten viser til at det er lagt ned et betydelig arbeid i å komme fram til prinsipper for produktfordeling av kostnadene. Produktkalkylene vil bli brukt både til Postens interne styring og til den pålagte rapporteringen til myndighetene. For å få et riktig bilde av produktenes lønnsomhet, er det avgjørende at kostnadsfordelingene bygger på årsaksprinsippet, dvs. at kostnadene fordeles til produkter og produktgrupper i forhold til hvilke kostnader produktene og produktgruppene har vært årsak til.

Slik Samferdselsdepartementet pekte på i budsjettproposisjonen for 1998, viser også Posten til at kostnadsfordelingsproblematikken i praksis vil være knyttet til valg av alternativkostnad. Produktene skal belastes en kostnad dersom de benytter en kapasitet som ellers kunne ha vært solgt eller vært benyttet til annen produksjon. I praksis vil man vanskelig kunne ha kjennskap til den egentlige alternativkostnaden, ettersom det sjelden er noe marked å måle dette etter. Posten har likevel forutsatt at kapasiteten alltid kunne ha vært benyttet til annen produksjon, slik at ingen produkter er blitt betraktet som marginalprodukter som ikke vil belaste produksjonen for øvrig.

Samferdselsdepartementet mener at Posten i sine nye beregninger har gitt en tilfredsstillende begrunnelse for at det ikke er fordelt en for stor del av kostnadene på enerettstjenestene.

Normaloverskudd

Normaloverskuddet for enerettsområdet er satt til 5 pst. av omsetningen. Et alternativ til nåværende omsetningsbaserte modell for beregning av normaloverskudd, er å kalkulere normaloverskuddet ut fra en kapitalavkastningsbasert modell. Samferdselsdepartementets vurdering er at det vil være styringsmessige fordeler ved å benytte et kapitalavkastningskrav ved beregning av normaloverskuddet. Posten viser til at en slik modellendring krever enerettsområdet som et eget regnskapsområde. Som følge av organisasjonsendringen pr. 1.1.98 planlegger Posten å beregne en sysselsatt kapital pr. forretningsområde for å fastsette avkastningskrav som ledd i den interne styringen. Arbeidet med dette er tenkt igangsatt høsten-vinteren 1998-99. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette arbeidet.

Normkostnader og produktivitet

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 1998 ble det også pekt på behovet for å se nærmere på spørsmålet om utarbeiding av normkostnader, og utarbeiding av krav til produktivetsforbedring og styring av omstilling. Posten har gitt uttrykk for skepsis til hensiktsmessigheten ved bruk av normkostnader, og mener i stedet at en mer hensiktsmessig tilnærming bør være at den statlige betalingen beregnes gitt at godkjente rasjonaliseringsplaner gjennomføres som forutsatt. Gjennomføring og gevinstuttak av planene vil dermed være Postens risiko.

Samferdselsdepartementet mener at det hadde vært mange fordeler ved å kunne ta utgangspunkt i "objektive" normkostnader, med bestemte krav til produktivetsutvikling. Departementet vil imidlertid vise til de rammebetingelsene Posten for tiden står overfor, med en betydelig trafikknedgang og dermed inntektsbortfall. Samtidig er det godkjent en

sterk reduksjon i det stasjonære ekspedisjonsnettet over hele landet. Dette er ventet å berøre i alt ca. 4000 ansatte, jf. St.prp. nr. 2 (1996-97). Det vil nok også i årene som kommer være et visst behov for kostnadsreduksjoner. Samtidig er Posten stilt overfor kravet om å være til stede med landsdekkende posttjenester over hele landet, med fastsatte krav til framsendingstid og tilgjengelighet. Samferdselsdepartementet har derfor forståelse for at Posten for tiden finner det vanskelig å komme lengre i arbeidet med konkrete normkostnader og produktivitetskrav. Departementet vil imidlertid fortsatt ha en dialog med Posten om dette, for å se om det etterhvert vil kunne la seg gjøre å finne fram til en bedre tilnærming til disse spørsmålene.

Produktregnskap

I Postens konsesjon av 1. oktober 1997 er det stilt krav om at Posten skal legge fram separate regnskap for sin tjenesteproduksjon innen henholdsvis enerettsområdet og landsdekkende posttjenester utenom enerettsområdet. Post- og teletilsynet fastsetter reglene for produktregnskap.

Dette vil også være av betydning for oppfølging av beregningene når det gjelder statlig kjøp av posttjenester. Posten er i samarbeid med Post- og teletilsynet i gang med utarbeiding av slikt produktregnskap.

Krysssubsidierting

Inntekter fra enerettsområdet må ikke brukes til å krysssubsidere de konkurranseutsatte produktene. Postens nye beregninger viser at de konkurranseutsatte produktene i 1997 gav et positivt produktgrupperesultat i det lønnsomme nettet. Dette viser ifølge Posten at det ikke fant sted krysssubsidierting fra enerettsproduktene. Samferdselsdepartementet er enig i en slik betraktning.

Budsjettforslag for 1999

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har det framlagte, reviderte forslaget til beregningsopplegg for fastsetting av statlig kjøp av posttjenester gitt tilfredsstillende svar på de viktigste spørsmål som tidligere er reist, og de nye beregningene bør kunne brukes som grunnlag for forslag om bevilgning til statlig kjøp av posttjenester for 1999. Samtidig vil det bli arbeidet videre med modellen.

Postens nye beregninger viser et behov for statlig kjøp av posttjenester for 1999 på 643 mill. kr. 12 mill. kr av det beregnede beløp gjelder postføring til/fra Svalbard, som tidligere ikke har vært inne i beregningsmodellen for statlig kjøp. Dette spørsmålet tar Regjeringen sikte på å komme tilbake til i forbindelse med en kommende Svalbard-melding fra Justisdepartementet. Foreløpige beregninger fra Posten viser et mindrebehov for statlig kjøp av posttjenester på 30-40 mill. kr når en tar hensyn til portoøkningen for A-post som det er redegjort for foran. Samferdselsdepartementet vil etter dette foreslå at det bevilges 580 mill. kr til statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 1999.

Bruk av førtidspensjon i Posten Norge BA

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (1996-97), jf. Budsjett-innst. S. nr. 14 Tillegg nr. 1 (1996-97), fikk Posten fullmakt for årene 1997, 1998 og 1999 til å tilby førtidspensjon til overtallige medarbeidere som følge av restruktureringen av ekspedisjonsnettet. Ordningen er også gjort gjeldende for medarbeidere som blir overtallige ved omorganisering i ledelse og administrasjon, fordi det anses å være en nær sammenheng mellom de to prosessene.

Omfang og kostnader

I tilknytning til restruktureringen er 87 personer innvilget førtidspensjon i perioden 01.01.1997 - 30.06.1998, herav 16 i ledelse og administrasjon. Fram til utløpet av ordningen 31.12.1999 er det beregnet at ytterligere 41 personer kan komme til å benytte seg av ordningen.

Førtidspensjon utbetales av Statens pensjonskasse som fakturerer Posten for samtlige kostnader knyttet til ordningen. Kostnadene vil løpe til 2007, og er beregnet til 140,5 mill. kr. Beløpet må over tid korrigeres for lønnsendringer innen det statlige tariffområdet og for eventuelle endringer i antall pensjonister.

Praktisering av førtidspensjon

Ifølge Posten har ordningen vært et nyttig og nødvendig virkemiddel i den omstillingssituasjon Posten er inne i. Ordningen har gjort det mulig å finne en god avgangsordning i tilfeller der man ikke har kunnet tilby alternativt stilling, enten på grunn av at stillingen ikke finnes eller fordi alternative stillinger vil medføre en for stor belastning for arbeidstakeren på grunn av oppgavetype eller geografisk plassering av stillingen. Førtidspensjon har bare vært benyttet der andre virkemidler har vært uaktuelle. Når antallet førtidspensjonister er relativt begrenset, henger dette sammen med at det i samsvar med statlige retningslinjer for omstilling, er ført en restriktiv praksis mht. å innvilge pensjoner.

Samferdselsdepartementets merknader

Antall personer på førtidspensjonering har vært moderat og mindre enn ventet. Etter Samferdselsdepartementets mening skyldes dette dels at Posten har forholdt seg strengt til at ordningen skal praktiseres restriktivt og dels at det gunstige arbeidsmarkedet i senere år har bidratt til å redusere problemer knyttet til omplassering av medarbeidere.

Ordningen med førtidspensjonering har sett under ett fungert etter hensikten ved at den har bidratt til å redusere bemanningen i Posten på en måte som er gunstig både for arbeidsgiver og den enkelte berørte arbeidstaker.

KAP. 1371 ETABLERING AV POSTEN NORGE BA

(i 1 000 kr)					
Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
70	Tilskudd til restrukturering	500 000	140 000	200 000	42,9
90	Egenkapital	300 000			
Sum kap. 1371		800 000	140 000	200 000	42,9

I St.prp. nr. 1 (1997-98) Samferdselsdepartementet er det opplyst at Posten har en restruktureringsforpliktelse beregnet til 1 340 mill. kr. Kostnadene skal dekkes av staten gjennom tilskudd som var forutsatt bevilget i 1996-98, og forpliktelsen for selskapet er i balansen satt til null. Det er i 1996-97 bevilget i alt 1 000 mill. kr. For 1998 var det foreslått en restbevilgning på 340 mill. kr, men denne ble ved behandlingen i Stortinget redusert til 140 mill. kr. Det foreslås derfor, i tråd med Stortingets forutsetning, at det resterende beløp på 200 mill. kr føres opp i 1999.

KAP. 5612 RENTER AV LÅN TIL POSTEN NORGE BA

(i 1 000 kr)					
Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
80	Renter av ordinært lån	111 918	78 400		-66,8
81	Renter av ansvarlig lån		23 400	26 000	11,1
Sum kap. 5612		111 918	101 800	26 000	-74,5

Det ordinære lånet på 2 164 mill. kr forutsettes tilbakebetalt pr. 30. november 1998, slik at rentebeløpet på post 80 dermed faller bort fra 1999. Beløpet på post 81 gjelder det ansvarlige lånet på 400 mill. kr.

KAP. 5618 INNSKUDDSKAPITAL I POSTEN NORGE BA

(i 1 000 kr)					
Post	Betegnelse	Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
		1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
80	Utbytte		72 000	86 000	19,4
Sum kap. 5618			72 000	86 000	19,4

Ved behandlingen av St.prp. nr. 15, jf. Innst. S. nr. 57 (1997-98) ble budsjettet utbytte fra Posten for 1998 redusert fra 72 mill. kr til null.

For 1999 legger Samferdselsdepartementet til grunn at det skal utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. Ut fra siste resultatprognose for regnskapsåret 1998 budsjetteres det etter dette med et utbytte på om lag 86,0 mill. kr i 1999. Endelig utbytte vil bli fastsatt av generalforsamlingen i Posten Norge BA.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til avkastningskrav og langsiktig utbyttepolitikk for Posten i stortingsmeldingen om Postens virksomhet senere i høst.

KAP. 5622 GRUNNFONDSKAPITAL I POSTBANKEN BA

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
80	Utbytte	210 000	220 000	60 000	-72,7
	Sum kap. 5622	210 000	220 000	60 000	-72,7

Statens utbytte fra Postbanken ble i 1998 fastsatt som en andel av bankens samlede egenkapital.

De konjunkturelle resultatsvingninger for Postbanken vil i første rekke være knyttet til endringer i rentenivå. Med den renteøkning som har vært i 1998, ligger Postbanken an til å få et betydelig svakere resultat enn opprinnelig budsjettert. Ut fra siste resultatprognose for regnskapsåret 1998 og etter en samlet vurdering, foreslås et utbytte på om lag 60 mill. kr i 1999. Endelig utbytte vil bli fastsatt av årsmøtet i Postbanken BA.

Når det gjelder spørsmålet om en mulig fusjon mellom Fokus bank, Kreditkassen og Postbanken, vises det til nærmere omtale i Nasjonalbudsjettet for 1999.

10 Programkategori 22.2 Telekommunikasjoner

10.1 Oversikt over budsjettforslaget for 1999

Utgifter

				(i 1 000 kr)
				Pst.
Kap. Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	144 047	155 700	154 100	-1,0
Sum kategori 22.20	144 047	155 700	154 100	-1,0

Inntekter

				(i 1 000 kr)
				Pst.
Kap. Betegnelse	Regnskap 1997	Vedtatt budsj. 1998	Forslag 1999	endr. 98/99
4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	136 921	142 200	144 100	1,3
5640 Aksjer i Telenor AS	950 000	570 000	375 000	-34,2
Sum kategori 22.20	1 086 921	712 200	519 100	-27,1

10.2 Post- og teletilsynet - situasjonsbeskrivelse og hovedlinjer i utviklingen

Post- og teletilsynets virksomhet er i hovedsak konsentrert om følgende:

- føre kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- føre tilsyn med aktører på post- og teleområdet
- føre registre over aktører på post- og teleområdet
- utarbeide forskrifter
- forvalte autorisasjonsordninger
- forestå typegodkjenning
- forestå markeds kontroll av teleutstyr
- ha ansvar for telestandardisering
- forestå radiofrekvensforvaltning
- forestå nummerforvaltning
- delta i internasjonalt arbeid
- rådgivning overfor Samferdselsdepartementet

Resultatbeskrivelse

Frekvensplanlegging

Etatens frekvensplanleggingsverktøy er videreutviklet for tilpasning til nye radioteknologier.

Tilsynsordninger på teleområdet

Post- og teletilsynet har i løpet av 1998 lagt grunnlaget for utøvelse av sin meklerrolle i samtrafikkspørsmål. Dette arbeidet vil fortsette i tiden fremover. Tilsynet har holdt Samferdselsdepartementet løpende orientert om markedsutviklingen i telemarkedet. Post- og teletilsynet har i 1998 konstatert at Telenor AS, Telenor Mobil AS og Netcom GSM as har sterk markedsstilling på det norske telemarkedet og er dermed underlagt strengere regulering enn andre aktører.

Laboratoriets virksomhet

Laboratoriet (ComLab) har lagt ned betydelige ressurser i å bygge opp kompetanse på nye teknologiske områder på nettsiden for å møte fremtidige kontrollbehov bl.a. som følge av planlagt omlegging av regelverket. Laboratoriet er også tildelt akkreditering etter nye standarder for analogt teleutstyr. Oppdragsmengden for målinger har i 1998 ligget på sam-

me nivå som i de senere årene, mens sertifisering og spesielt etterspørselen etter sertifikater for elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) har vist en økning.

Forskrifter

Det er utarbeidet flere forskrifter vedr. tele- og radioutstyr. Bl.a. er forskrift om nasjonal godkjenning av teleutstyr revidert i 1998. Tilsynet har videre utarbeidet utkast til forskrifter for private telenett, kabel-TV- og autorisasjonsområdene. Forslag til endringer i regelverket på nevnte områder legger opp til en reduksjon i antallet forskrifter fra 8 til 3.

Markedskontroll av tele- og radioutstyr

Det er gjennomført endringer i opplegget for merking av radioutstyr. Samarbeidet med tollvesenet, politiet og spedisjonsbransjen er videreutviklet. Rutiner for kontrollaktivitet og sanksjoner er under utarbeidelse. Slutføringen av dette arbeidet og etablering av mer systematisk stikkprøvekontroll vil skje når den planlagte omleggingen av regelverket er gjennomført.

Kontroll av frekvensbruk

Operasjonscenteret ved Ski målestasjon er tatt i bruk og har sammen med innføringen av ny oppdragsdatabase, bidratt til å effektivisere kontrollarbeidet.

Arbeidet med fjernstyring av målestasjonene pågår fortsatt. Den raske tekniske utviklingen på området gjør det hensiktsmessig å bruke mer tid for å vurdere ulike løsninger.

Posttilsynsvirksomhet

Registreringsordningen for postoperatører trådte i kraft 1.7.98. Til tross for at forskriftsbestemmelsen avgrenser registreringsplikten noe, antas det at over tusen virksomheter vil omfattes av registeret. Tilsynet har arbeidet for å gjøre ordningen kjent blant de aktuelle virksomhetene forut for og ved iverksettelsen av ordningen. Registeret vil gi tilsynet en bedre oversikt over postmarkedet. Registeret vil også være et godt grunnlag for å avdekke behov for nærmere regler om bl.a. taushetsplikt og erstatningsordninger.

Utkast til regler for et særskilt produktregnskap for Posten Norge BA (Posten) er utarbeidet og søkes tilpasset eksisterende regnskapssystemer på en mest mulig effektiv måte. Tilsynet har også gjennomgått oppfyllelse av konsesjonskravene til Posten. Arbeidet har bl.a. vist at det er behov for klargjøringer av kravene og forbedringer i informasjonstilfanget.

Bistandsvirksomhet

I henhold til avtale med NORAD er det, i samarbeid med teleforvaltningen i Eritrea, utarbeidet en plan for videreføringen av bistandsvirksomheten. Det er gitt faglig støtte til NORAD i forbindelse med evaluering og prosjektoppfølgning av telekommunikasjonsprosjekter i flere andre land i Afrika.

Informasjon

I 1998 er Post- og teletilsynets hjemmesider på Internett videreutviklet både når det gjelder grafisk profil og struktur på informasjonsinnholdet. Alle forskrifter som Post- og teletilsynet administrerer er tilgjengelig på hjemmesidene.

IT-utvikling

Post- og teletilsynet er i en prosess med utskifting av flere edb-systemer. Det er anskaffet og satt i drift et nytt arkivsystem, og et nytt økonomi- og personalsystem settes i prøvedrift i løpet av 1998. Videre er det gjort kartlegging i forbindelse med overgang til år 2000, og tiltak vil bli gjennomført i 1999.

Mål

Post- og teletilsynet har utarbeidet en langsiktig, overordnet målstruktur samt en 3-årsplan for perioden 1998-2000. Denne gjenspeiler de viktigste satsningsområdene i forhold til utviklingen på etatens virksomhetsområder:

- Sikre kunnskap om markedsforhold og post- og telepolitikk
- Utvikle regelverk for postområdet
- Bidra til hensiktsmessige samtrafikkordninger, herunder meklingsmetoder
- Videreutvikle et effektivt tilsyn
- Videreutvikle forvaltningen av nummer og nettadresser
- Styrke frekvensforvaltningen bl.a. gjennom å videreutvikle nasjonal frekvensplan

- Bedre Post- og teletilsynets profilering
- Skape en åpen, omstillingsvillig og kompetent organisasjon

Viktige mål for virksomheten i 1999:

Frekvensplanlegging

Arbeidet med frekvensplanleggingsverktøy videreføres i 1999. Det innføres en rekke nye radiosystemer som medfører behov for nye planleggingsverktøy.

Tilsynsordninger på teleområdet

Post- og teletilsynet vil etablere en database med markedsinformasjon på teleområdet.

Laboratoriets virksomhet

Med bakgrunn i planlagt omlegging av regelverket for tele- og radioutstyr vil Post- og teletilsynet søke å forankre den fremtidige laboratorievirksomheten i arbeidet med markedskontroll. Kompetanseoppbygging, samt oppbygging av instrumentutrustning og målemetoder vil fortsette i 1999 for nettrelatert teknologi. Post- og teletilsynet tar sikte på fortsatt å kunne tilby sertifiseringstjenester for terminalutstyr for å dekke behovet for slike tjenester fra næringslivet. Post- og teletilsynet vil også vurdere om en skal søke å oppnå status som sertifiseringsorgan under de kommende multilaterale MRA-avtalene (Mutual Recognition Agreement) med bl.a. USA og Canada.

Det vil bli vurdert å flytte laboratorievirksomheten til nyere og mer hensiktsmessige lokaler.

Forskrifter

Planlagt omlegging av regelverket for tele- og radioutstyr krever gjennomgang av de fleste tekniske utstyrsforskrifter.

Kontroll av nett

Kontrollvirksomheten på områdene kabel-TV nett og private telenett vil bli videreutviklet med økt vekt på veiledningsoppgaver, bl.a. i forbindelse med valg av tekniske standarder i samsvar med nytt regelverk på området.

Kontroll av frekvensbruk

Post- og teletilsynet vil videreutvikle tilsyn med frekvensbruk, og uønsket utstråling og elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Det vil bli etablert tilsynsordninger for markedskontroll av teletstyr i henhold til planlagt omlegging av regelverket.

Post- og teletilsynet vil sette i drift nytt kontroll-, måle- og analyseverktøy ved Ski målestasjon. Videre skal det etableres fjernstyrte målestasjoner i de største byene med sikte på å forenkle og effektivisere kontrolloppgavene på frekvensene opp til ca. 2 GHz.

Posttilsynsvirksomhet

Arbeidet med registrering av postoperatører og tilsynet med andre postoperatører enn Posten vil bli intensivert, særlig med tanke på sikring av brukerens rettigheter knyttet til konfidensialitet og erstatninger.

Post- og teletilsynet skal tilrettelegge for effektiv ressursbruk knyttet til klagebehandling. Arbeidet med videreutvikling av produktregnskapet for Posten vil fortsette, samtidig som det etablerte regnskapet skal anvendes som nytt verktøy for å kontrollere krav som Posten er pålagt.

Klargjøring og kontroll av servicekravene til Posten vil i hovedsak bli gjort gjennom rapportering fra selskapet, men også gjennom klagesaksbehandlingen.

Bistandsarbeid

Under avtalen med NORAD vil Post- og teletilsynet fortsatt gi opplæring i teleforvaltning i Eritrea. Det vil bli gitt generell rådgivning ved gjennomføring av utbyggingen av telenettet i Angola, Mosambik, Zimbabwe og Eritrea. Det vil også bli gitt faglig støtte til etablering av maritime kystradiostasjoner i Mosambik. Post- og teletilsynet deltar i den Internasjonale Teleunions (ITUs) arbeid med å sikre kvinner og menn i utviklingsland like muligheter til å få tilgang til og utnytte fordelene ved telekommunikasjon.

Sikkerhetsklareringer i samferdselssektoren

Som et ledd i arbeidet med å redusere antall myndigheter for sikkerhetsklarering i samferdselssektoren legges det opp til at Post- og teletilsynet overtar oppgaven som klareringsmyndighet for Telenor AS, Posten BA, NSB BA, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

10.3 Hovedlinjer i budsjettforslaget for 1999 for Post- og teletilsynet

Budsjettet for 1999 foreslås videreført på tilnærmet samme nivå som i 1998.

Inkludert i budsjettforslaget er budsjettmidler til Statens teleforvaltningsråd. Budsjettforslaget omfatter også 10 mill kr i refusjon til Telenors Radiostøykontroll. Dette beløpet skal ikke dekkes av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet.

Oppgaven som klareringsmyndighet i samferdselssektoren foreslås gebyrfinansiert på lik linje med tilsynets øvrige oppgaver. Arbeidet vil kreve 2 årsverk og de samlede utgifter budsjetteres til 0,9 mill kr.

*10.4 Nærmere omtale av de enkelte kapitler***KAP. 1380 POST- OG TELETILSYNET (JF. KAP. 4380)**

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1997 budsj.	Vedtatt 1998	Forslag 1999	Pst. endr. 98/99
01	Driftsutgifter	120 494	125 300	126 800	1,2
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 553	16 900	17 300	2,4
70	Refusjon til Telenor AS	10 000	10 000	10 000	0,0
71	Tilskudd til teletjenester vedr. Svalbard		3 500		-100,0
Sum kap. 1380		144 047	155 700	154 100	-1,0

Post 01 Driftsutgifter

Bemanningen i Post- og teletilsynet pr. 30.6.1998 tilsvarte 165 årsverk. Grunnet avgang og problemer med rekruttering av nye medarbeidere ligger bemanningen lavere enn normalnivået på ca 170 årsverk. Det er planlagt å justere opp antall årsverk til normalnivå i 1999.

Posten omfatter foruten lønn m.v. også midler til tilsynets internasjonale engasjementer, konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte og markedsføring av laboratoriets tjenester. For øvrig er det avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av instrumenter og utstyr, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres

Beløpet på denne posten fremmes på bakgrunn av Post- og teletilsynets forventede investeringsbehov i 1999. Posten omfatter fornyelse og utbedring av instrumentparken, utskifting av målebiler, samt nødvendige IT-investeringer.

Post 51 Til reguleringsfond

Post 51 Til reguleringsfond vil fremstå i statsregnskapet med et beløp tilsvarende et eventuelt inntektsoverskudd i 1998 minus ubrukt bevilgning som overføres til 1999, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Post 70 Refusjon til Telenor AS

Posten omfatter 10 mill kr som er øremerket finansiering av Telenors Radiostøykontroll. Beløpet inngår ikke i Post- og teletilsynets selvfinansiering og skal derfor ikke dekkes med tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Departementet vil vurdere å føre Radiostøykontrollen ut av Telenor og gi enheten en annen virksomhetsplassering. Ved en evt. endring vil departementet komme tilbake til saken.

Post 71 Tilskudd til teletjenester vedr. Svalbard

Spørsmål om tilskudd til teletjenester vedrørende Svalbard forutsettes som opplyst i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (1997-98) drøftet på prinsipielt grunnlag i den kommende stortingsmeldingen om Svalbard. I påvente av avklaring av spørsmålet er posten ført opp med null. Hvis tilskuddet faller bort, forutsettes at Telenor får kompensert dette gjennom prisøkninger. En vil komme tilbake til dekningsmåten etter Stortingets behandling av Svalbardmeldingen. Telenor vil vente med gjennomføringen av evt. prisøkninger til spørsmålet er avklart.

Bestillingsfullmakt

Det foreslås at Post- og teletilsynet gis fullmakt til i 1999 å foreta forskuddsvise bestillinger av materiell med 4 mill kr utover gitte bevilgninger.

KAP. 4380 POST- OG TELETILSYNET (JF. KAP. 1380)

		(i 1 000 kr)			
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
01	Diverse avgifter og gebyrer	130 360	142 200	144 100	1,3
02	Inntekter ifølge fullmakt	1 075			
16	Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger	486			
51	Fra reguleringsfondet	5 000			
Sum kap. 4380		136 921	142 200	144 100	1,3

Etatens utgifter, bortsett fra den øremerkede refusjonen på 10 mill kr til Radiostøykontrollen, er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Inntektene skal også dekke utgifter til Statens teleforvaltningsråd.

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- typegodkjenningsgebyrer
- avgifter for laboratorietester
- autorisasjonsgebyrer
- kabel-TV gebyrer

Post 51 Fra reguleringsfond

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.

*10.5 Inntekter vedrørende Telenor AS***KAP. 5640 AKSJER I TELENOR AS**

		(i 1 000 kr)			
		Regnskap	Vedtatt	Forslag	Pst.
Post	Betegnelse	1997	budsj. 1998	1999	endr. 98/99
80	Utbytte	950 000	570 000	375 000	-34,2
Sum kap. 5640		950 000	570 000	375 000	-34,2

Det budsjetteres med et utbytte på om lag 375 mill kr i 1999. Endelig utbytte vil bli fastsatt av Telenor AS's generalforsamling. Av finanspolitiske grunner er utbytteandelen av forventet overskudd i 1998 høyere enn vedtatt utbyttepolitikk.

Telenorkonsernet oppnådde i 1997 en bokført egenkapitalavkastning på 12,9 pst mot 17,8 pst i 1996. Nedgangen har sammenheng med at Telenor er inne i en internasjonal ekspansjonsfase med store investeringer som i en overgangsperiode vil gi negative bidrag til resultatregnskapet. Eksterne verdivurderinger, som er utført på oppdrag av Samferdselsdepartementet, viser på sin side at det har vært en betydelig verdistigning i Telenor det siste året. Markedsverdien av Telenors egenkapital pr. juni 1998 anslås til mellom 40 og 50 mrd kr, en økning fra 24-30 mrd kr fra 1997. Dette gir en verdistigning på 67 pst basert på gjennomsnittsverdiene. Den høye avkastningen skyldes for en stor del en kraftig generell økning i markedsverdien av teleselskaper internasjonalt, men også betydelig resultatframgang innen visse forretningsområder.

Samferdselsdepartementet

tilråd:

1. I proposisjonen om statsbudsjettet for 1999 føres de summene opp som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300-1380	kr	16 298 240 000
b. Sum utgifter under kap. 2450	kr	2 845 320 000
c. Sum inntekter under kap. 4300-4380	kr	416 880 000
d. Sum inntekter under kap. 5450	kr	323 720 000
e. Sum inntekter under kap. 5611-5612, 5618-5619, 5622-5623 og 5640	kr	1 221 000 000

2. Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak som nevnt i II, III, IV, V og VI i forslaget.

Forslag

til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 1999,

kapitlene 1300-1380, 2450, 4300-4380, 5450, 5611-5612, 5618-5619,
5622-5623 og 5640

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.					
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)				
	01 Driftsutgifter	84 700 000			
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000			
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	109 800 000		
1301	Forskning og utvikling m.v.				
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000			
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000			
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	40 400 000	106 400 000	216 200 000	
Luftfartsformål (ekskl. forretningsdriften)					
1310	Flytransport				
	70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 60</i>	263 600 000	263 600 000		
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
	60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	52 900 000			
	70 Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	140 900 000	404 500 000	
Vegformål					
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)				
	23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 420 000 000			
	24 Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000			

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr	Kr
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 923 000 000			
31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000			
60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	237 900 000	9 546 500 000	9 546 500 000	
Særskilte transporttiltak					
1330	Særskilte transporttiltak				
60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000 000			
70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	580 600 000	580 600 000	
Jernbaneformål					
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)				
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 264 000 000			
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 349 000 000	3 613 000 000		
1351	Overføringer til NSB BA				
70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	980 000 000		
1354	Statens jernbanetilsyn				
01	Driftsutgifter	6 900 000	6 900 000	4 599 900 000	
Sivilt beredskap					
1360	Samferdselsberedskap				
01	Driftsutgifter	4 050 000			
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000			
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	16 440 000	16 440 000	
Post					
1370	Kjøp av posttjenester				
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000 000	580 000 000		
1371	Etablering av Posten Norge BA				
70	Tilskudd til restrukturering	200 000 000	200 000 000	780 000 000	

Kap. Post		Kr	Kr	Kr	Kr
Telekommunikasjoner					
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)				
01	Driftsutgifter	126 800 000			
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000			
70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	154 100 000	154 100 000	
	Sum kap. 1300-1380				16 298 240 000
Statens forretningsdrift					
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)				
24.1	Driftsinntekter	-4 250 170 000			
24.2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000			
24.3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000			
24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000			
24.5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000			
24.6	Avskrivninger	2 595 600 000			
24.7	Renter av statens kapital	41 100 000			
24.8	Til investeringsformål	323 720 000			
24	Driftsresultat	-74 000 000			
30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	618 200 000			
95	Innskudd ansvarlig lånekapital	2 301 120 000	2 845 320 000	2 845 320 000	2 845 320 000
	Sum kap. 1300-1380 og 2450				19 143 560 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet					
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)				
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	1 780 000		
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)				
	01 Salgsinntekter m.m.	15 000 000			
	02 Diverse gebyrer	199 300 000	214 300 000		
4350	Jernbanelverket (jf. kap. 1350)				
	01 Kjørevegsavgift	56 700 000	56 700 000		
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)				
	01 Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	144 100 000	416 880 000	
Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift					
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)				
	35 Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	323 720 000	323 720 000	323 720 000	
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	86 000 000	86 000 000		
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS				
	80 Renter	500 000 000	500 000 000		
5622	Grunnfondskapital i Postbanken BA				
	80 Utbytte	60 000 000	60 000 000		
5623	Aksjer i SAS Norge ASA				
	80 Utbytte	50 000 000	50 000 000		
5640	Aksjer i Telenor AS				
	80 Utbytte	375 000 000	375 000 000	1 221 000 000	
	Sum kap. 4300-4380, 5450, 5611-5612, 5618-5619, 5622-5623 og 5640				1 961 600 000

II

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill. kr ut over bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling m.v., post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

III

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - a) Avvike sitt driftsbudsjett
 - b) Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kr.
2. Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill. kr av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinntskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
3. Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kr ut over gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kr utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
5. 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.
6. 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.
7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

IV

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 200 mill. kr utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kr for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill. kr. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 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.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 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.

V
Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap. 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 02 Salg av eiendommer m.v. og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst. av de samlede bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap. 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill. kr utover gitte bevilgninger.

VI
Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kr utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet.

VEDLEGG*Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheters deltakelse i aksjeselskaper mv.*

I vedlegget gis en redegjørelse for virksomheten i aksjeselskaper hvor staten ved Samferdselsdepartementet eller underliggende virksomheter eier minst 50 pst. av aksjene eller på annen måte har dominerende innflytelse.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET*Telenor AS, Posten Norge BA, NSB BA, Postbanken BA*

Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA, samt eventuelt også datterselskaper under disse, vil bli omtalt i stortingsmeldinger om virksomhetene som Regjeringen legger fram annet hvert år.

Stortingsmeldingen om Posten Norge BA og NSB BA blir lagt fram høsten 1998, mens stortingsmeldingen om Telenor AS ventes lagt fram høsten 1999. Disse selskapene er 100 pst. eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Staten ved Samferdselsdepartementet eier også Postbanken BA 100 pst.

SAS Norge ASA

Selskapets formål er å drive luftfart og alt hva som dermed står i forbindelse, herunder hotell-, restaurant- og annen reiselivsnæring. Dets konsesjon til å drive regelbunden luftfart vil som følge av Stortingets behandling av St.meld. nr. 26 (1996-97) Om skandinavisk luftfartspolitik og forlengelse av SAS-samarbeidet, jf. Innst. S. nr. 175 (1996-97), bli forlenget fra 30. september 2005 til 30. september 2020.

Aksjekapitalen er på kr 470 000 000. Staten ved Samferdselsdepartementet eier halvparten av aksjene og oppnevner halvparten av styremedlemmene.

Flyelskapet SAS eies av de tre nasjonale luftfartsselskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB, i forholdet 2/7, 2/7 og 3/7. Innen hvert av moderselskapene er aksjene eiet med 50 pst. av staten og 50 pst. av private. Denne eierstrukturen har vært uendret siden etableringen av SAS i 1951. De tre selskapene har dannet konsortiet SAS Commuter som er et rent produksjonsselskap som utfører flyginger for SAS i Skandinavia og Nord-Europa. Eierforholdet i SAS Commuter er det samme som i SAS.

Regnskapet for 1997 viste et driftsresultat på 400 mill. kr, mot 405 mill. kr i 1996. Årsoverskuddet (resultat etter skatter) ble 336 mill. kr. Staten ved Samferdselsdepartementet mottok for 1997 et utbytte på 86,95 mill. kr.

SAS Norge ASAs egenkapital var på 3 571 mill. kr pr. 31. desember 1997, mot 3 396 mill. kr pr. 31. desember 1996.

For første halvår 1998 ble resultatet etter skatter 234 mill. kr mot 158 mill. kr for tilsvarende periode i 1997. Driftsresultatet ble 229 mill. kr mot 151 mill. kr for første halvår 1997.

LUFTFARTSVERKET*Oslo Lufthavn AS*

I samsvar med Stortingets vedtak av 8. oktober 1992 har Luftfartsverket opprettet aksjeselskapet Oslo Hovedflyplass AS som i 1996 endret navn til Oslo Lufthavn AS til å forestå utbyggingen og senere driften av den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Selskapet hadde i 1997 rekordhøy aktivitet og fremdriftsmålingene viste at 89 pst. av flyplassutbyggingen var fullført ved årsskiftet. Ved utgangen av 1997 hadde selskapet 615 ansatte mot 230 ved forrige årsskifte.

Pr. 31. desember 1997 var det tatt opp langsiktige lån fra staten på 7.200 mill. kr. Selskapets aksjekapital er 210 mill. kr og ansvarlig lånekapital i selskapet er 900 mill. kr.

Regnskapet for 1997 viste et årsunderskudd på 140,8 mill. kr. Oslo Lufthavn AS er nærmere omtalt i budsjettproposisjonens pkt. 1.7.

Nordic Aviation Resources AS

Luftfartsverket opprettet i 1993 selskapet Nordic Aviation Resources AS med en aksjekapital på 3,0 mill. kr. Aksjekapitalen ble i 1997 utvidet til 6,45 mill. kr. Selskapets formål er å yte konsulenttjenester innenfor luftfartssektoren. Selskapet er for tiden engasjert i prosjekter i Estland, Latvia, Russland og Polen og har i tillegg overtatt ansvaret for kompetansesenteret for sivil luftfart på Sandefjord lufthavn, Torp samt operatøransvaret for Luftfartsverkets kontrollfly.

Selskapet hadde ved utgangen av 1997 syv fast ansatte og en på engasjement. Driften for øvrig baseres på innleie av ekspertise fra blant annet Luftfartsverket.

Regnskapet for 1997 viste et årsunderskudd på kr 398 557. Det ble ikke utbetalt utbytte fra selskapet for 1997.

Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS

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

Regnskapet for 1997 viste et overskudd på 9,6 mill. kr. Formelt sett er selskapets aksjekapital tapt, men fremtidig inntjening i henhold til foreliggende avtaler om leie og kjøp av byggene gjør selskapets finansielle situasjon betryggende.

Selskapet inngikk i 1997 avtale med Oslo Lufthavn AS om bygging av parkeringshus for ansatte og avtale med Luftfartsverket om investering i tak på toppetasjen på parkeringshuset på Stavanger lufthavn, Sola.