

St.prp.nr. 1

(1999-2000)

FOR BUDSJETTERMINEN 2000

Utgiftskapitler: 1300-1380, 2450

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

Dette er side 2.

Den skal være blank

Ryggtittel:

St.prp.nr. 1 (1999-2000) Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet

St.prp. nr. 1

(1999-2000)

FOR BUDSJETTERMINEN 2000

Utgiftskapitler: 1300-1380, 2450

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

Innholdsfortegnelse:

Del I Innledning og oversikt	7
1 Overordnede utfordringer og hovedmål	7
2 Oversikt over budsjettforslaget 2000	9
3 Viktige oppfølgingsområder	12
3.1 Innledning	12
3.2 Utbygging av infrastruktur	12
3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur	13
3.4 Styring av store investeringsprosjekter	14
3.5 Kollektivtransport	15
3.6 Utøvelse av eierskap i selskaper	15
3.7 Kjøp av samferdselstjenester	15
3.8 Regulering og tilsyn	16
3.9 Trafikksikkerhet på veg	16
4 Særskilte omtaler	17
4.1 Organisasjons- og strukturendringer	17
4.2 Forskning og utvikling	18
4.3 År 2000-forberedelser	20
4.4 Fullføring av Gardermoprojektet	22
4.5 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede	23
4.6 Samferdsel og miljø	24
5 Diverse tabeller	30
Del II Nærmere om de enkelte budsjettforslag	33
Programområde 05 Sivilt beredskap	33
Programkategori 05.10 Sivilt beredskap	33
Kap. 1360 Samferdselsberedskap	34
Programområde 21 Innenlands transport	35
Programkategori 21.10 Administrasjon mm.	35
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	36
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	38
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	38
Programkategori 21.20 Luftfartsformål	43
Kap. 1310 Flytransport	46
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	48
Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	49

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	49
Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart.....	50
Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	50
Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	56
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	67
Kap. 5623 Aksjer i SAS Norge ASA	67
Programkategori 21.30 Vegformål	69
Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320).....	77
Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320).....	87
Nærmere om investeringsprogrammet.....	93
Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.....	131
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	132
Programkategori 21.50 Jernbaneformål	135
Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	140
Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	149
Kap. 1351 Overføringer til NSB BA.....	156
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	158
Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA	159
Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	163
Programkategori 22.10 Post	163
Kap. 1370 Kjøp av posttjenester	166
Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA	166
Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA	167
Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge BA	167
Kap. 5622 Aksjer i Postbanken AS.....	167
Programkategori 22.20 Telekommunikasjoner	171
Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	175
Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	176
Kap. 5640 Aksjer i Telenor AS.....	177
Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner.....	179
Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2000	183

St.prp. nr. 1

(1999-2000)

FOR BUDSJETTERMINEN 2000

Utgiftskapitler: 1300-1380, 2450

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 17. september 1999,
godkjent i statsråd samme dag.*

Del I

Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

Et godt transporttilbud innen veg, jernbane, luftfart og sjøtransport er av stor viktighet for næringsliv og bosetting over hele landet. Utbygging og vedlikehold av transporttilbudet er derfor både et viktig distriktpolitisk virkemiddel og av grunnleggende betydning for trafikkavviklingen i sentrale strøk. For å stimulere næringsutvikling og bosetting over hele landet er det også av avgjørende betydning at det foreligger et landsdekkende og likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester.

De siste årene har det funnet sted vesentlige endringer av rammebetingelsene i samferdselssektoren. Omfattende teknologiske endringer har resultert i en internasjonalisering av store deler av sektoren. Internasjonaliseringen har også ført til at internasjonale regelverk og avtaler har fått økt betydning. Dette har samtidig gjort det nødvendig å foreta omfattende endringer, både når det gjelder organisering av markedene, samt styring og organisering av statlige samferdselsvirksomheter. Målene for samferdselspolitikken kan ikke lenger nås utelukkende ved styring av produksjonen i statlige monopoler organisert som en del av statsforvaltningen og statsbudsjettet. Brorparten av samferdselsvirksomhetene har fått endret organisering og er i økende grad utsatt for konkurranse. Statens rolle har endret seg til stadig mer omfattende regulering og tilsyn av markeder, samtidig som staten har blitt eier av en rekke selvstendige selskaper og er en stor kjøper av samferdselstjenester.

I transportsektoren er det fortsatt store udekkede behov både for utbygging av ny infrastruktur og ikke minst for utbedring og vedlikehold av den eksisterende. Regjeringen vil arbeide for videre utbedring av vegnettet i Norge. Utbedring av standarden på det sekundære vegnettet og fylkesvegnettet er spesielt viktig for å sikre bosetting og styrke næringslivet i distriktene. Mange vegstrekninger trenger rassikring, og det er fortsatt mange veger som mangler fast dekke. Et godt ferjetilbud er også viktig, særlig i områder der det mangler alternative transportveger. I byområdene må utbedring av hovedvegnettet kombineres med en styrking av kollektivtilbudet. Reisetid, avgangshyppighet og komfort må bedres for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. Utbygging og forbedring av jernbanenettet på de mest trafikkerte strekningene er en viktig del av kollektivtilbudet. Utbygging av gang- og sykkelveger må påskyndes. Alle deler av landet må tilbys et tilfredsstillende tilbud på transportstrekninger der fly er det eneste reelle alternativ. Tilbudet på de regionale flyrutene må være godt. Regjeringen ønsker at det skal legges til rette for at funksjonshemmede i størst mulig grad skal kunne bruke ordinære transport-, post- og teletjenester. Tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede bør i hovedsak være integrert i den generelle aktiviteten i samferdselssektoren.

Økonomisk vekst, økt mobilitet i befolkningen, internasjonalisering og økt konkurranse fører til transportvekst som vil belaste infrastrukturen ytterligere. Den demografiske utviklingen tilsier samtidig at finansiering av helse- og omsorgstjenester framover vil kreve større andeler av de offentlige budsjetter. Det vil derfor bli en stadig større utfordring å finne rom for en ønsket styrking av samferdselssektoren innenfor de årlige statsbudsjetter, som må tilpasses en forsvarlig realøkonomisk ramme. Ytterligere fokus må således rettes mot effektiv utnyttelse av bevilgningene, alternativ finansiering og økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi.

Transportutviklingen, og økte krav til miljø og trafiksikkerhet, stiller store krav til utformingen av samferdselspolitikken og til samordning mellom de ulike delene av samferdselssektoren. Disse problemstillingene vil bli særlig viktige å behandle i Nasjonal transportplan som skal legges fram våren 2000. Regjeringen vektlegger en samordning mellom de forskjellige transportformene som gir mer miljøvennlige,

Samferdselsdepartementet

fleksible og rasjonelle transportløsninger. Alternativ finansiering vil bli vurdert for utbyggingsprosjekter der forsert framdrift er av særlig stor betydning for trafikkavvikling, miljø og trafikk sikkerhet. Norge skal være et foregangsland når det gjelder trafikk sikkerhet. Ved utforming av politikken er det viktig å ta hensyn til at transport- og miljøproblemene i byområdene ofte er annerledes enn i distriktene. Det er behov for et bredt samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter. Den teknologiske og markedsmessige utviklingen vil kunne føre til endringer i de ulike transportformenes relative betydning. Ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi vil også kunne få stor betydning for bedre utnyttelse av infrastrukturen, det framtidige transportmønsteret og omfanget. Videre forskning og kunnskapsoppbygging både på telekommunikasjons- og transportområdet er derfor av stor betydning.

Samferdselsdepartementet er Regjeringens utøvende organ for å utrede og iverksette tiltak innenfor sektorene transport og kommunikasjon. Et hovedmål i samferdselspolitikken er å sikre god framkommelighet og gode kommunikasjoner for befolkning og næringsliv i alle deler av landet. Bedringen av transporttilbudet må samtidig skje innenfor rammene av en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Miljøbelastningen må søkes minimalisert ved en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsmidler. Høy grad av sikkerhet er viktig innenfor alle transportsektorer. Departementet arbeider bl.a. i forhold til følgende strategier for å nå målene for samferdselspolitikken:

- Samferdselspolitikken hovedhensyn er framkommelighet, miljø, trafikk sikkerhet og distriktutvikling.
- De ulike deler av samferdselssektoren skal sees i sammenheng. Dette krever fortsatt utvikling av plan- og styringssystemer og av det faglige kunnskaps- og metodegrunnlag. Transportplanleggingen og planprosessene vil bli lagt opp med sikte på å presentere en samlet transportplan.
- Investeringer bør vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Bruk av transport- og kommunikasjonsmidler skal i hovedsak påvirkes gjennom generelle rammebetingelser.
- Priser og avgifter skal utformes slik at de dekker kostnadene samfunnet påføres, herunder eksterne effekter knyttet til miljø og trafikk sikkerhet.
- Der staten ønsker å opprettholde et tilbud som er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, skal dette i hovedsak skje ved avtale om kjøp av transport- og kommunikasjonstjenester, eventuelt ved samfinansiering av pålagte landsdekkende tjenester blant aktørene i markedet.
- Avvikling av enerett og innføring av regulert konkurranse skal gjennomføres der dette fremmer ønsket samfunnsutvikling.
- Det skal påses at eneretts- og konkurranseområder ikke blandes sammen slik at det gir konkurransevidringer.
- Det skal arbeides aktivt for å påvirke utformingen av og harmoniseringen med internasjonalt regelverk.
- Transportens negative konsekvenser for miljøet skal reduseres. De betydelige miljøutfordringene sektoren står overfor stiller krav til bruk av kostnadseffektive virkemidler.
- Departementet skal bidra til at areal- og sektorovergrepene transportplanlegging blir sett i sammenheng på regionalt nivå.
- Norge skal være et foregangsland når det gjelder trafikk sikkerhet.
- Departementet skal bidra til å utvikle rasjonelle rammebetingelser for kollektivtrafikken med sikte på en miljøvennlig, sikker og kvalitativt bedre transport.
- Kollektivtransporten skal prioriteres i byer og tettsteder
- Transporttilbudet skal tilrettelegges slik at alle grupper skal kunne delta i samfunnslivet på en likeverdig måte.
- Departementet vil fremme en politikk som reduserer avstandsulempene i distriktene.
- Departementet skal fremme samarbeid mellom private interesser, kommunal sektor og statlig sektor for å oppnå en rasjonell arbeidsdeling innenfor rammen av helhetlige løsninger.

Samferdselsdepartementet

- Departementet skal legge økt vekt på mål- og resultatstyring både i egen virksomhet og overfor etatene. Dette skal særlig skje ved utviklingen av styringssystemene og gjennom ytterligere delegasjon av ansvar og myndighet.
- Departementet skal løpende evaluere samferdselsvirksomhetenes tilknytningsform og egen organisasjon sett i lys av endringer i eksterne rammebetingelser. Regulatorrollen skal videreutvikles og vurderes adskilt fra eierrollen.
- Departementets eierinteresser i utskilte selskaper skal forvaltes på en måte som i størst mulig grad ivaretar både samfunnsmessige og bedriftsøkonomiske hensyn.
- Tilsynsfunksjonene skal utvikles og styrkes.
- Departementets organisasjon skal tilpasses økte krav til samordning og helhetlig samferdselspolitikk.
- Det skal legges vekt på å utvikle administrative systemer og utforme en personalpolitikk som fremmer kompetanse, initiativ, omstillingsevne og godt arbeidsmiljø.
- Departementet vil legge økt vekt på aktiv informasjon om samferdselsspørsmål.

2 Oversikt over budsjettforslaget 2000

Utgifter fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)			
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
	Sivilt beredskap				
1360	Samferdselsberedskap	47 047	37 140	15 620	-57,9
	<i>Sum kategori 05.10</i>	<i>47 047</i>	<i>37 140</i>	<i>15 620</i>	<i>-57,9</i>
	Sum programområde 05	47 047	37 140	15 620	-57,9
	Administrasjon mm.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	126 706	109 800	107 000	-2,6
1301	Forskning og utvikling mv.	70 563	101 400	103 800	2,4
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>197 269</i>	<i>211 200</i>	<i>210 800</i>	<i>-0,2</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	249 100	271 100	355 300	31,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	173 944	115 900	118 400	2,2
1312	Oslo Lufthavn AS	1 695 000	490 000		-100,0
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			108 800	
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart			8 500	
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	1 293 477	2 905 320	605 000	-79,2
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>3 411 521</i>	<i>3 782 320</i>	<i>1 196 000</i>	<i>-68,4</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 324 055	9 616 500	9 993 400	3,9
1321	Spesielt vedlikehold	136 620			
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>9 460 675</i>	<i>9 616 500</i>	<i>9 993 400</i>	<i>3,9</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	199 498	600 600	725 200	20,7
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>199 498</i>	<i>600 600</i>	<i>725 200</i>	<i>20,7</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	5 815 970	3 548 000	3 946 100	11,2
1351	Overføringer til NSB BA	930 000	980 000	987 000	0,7
1352	NSB Gardermobanen AS	2 401 178	615 000		-100,0
1353	Etablering av NSB BA	290 000			
1354	Statens jernbanetilsyn	6 101	6 900	10 100	46,4
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>9 443 249</i>	<i>5 149 900</i>	<i>4 943 200</i>	<i>-4,0</i>
	Sum programområde 21	22 712 212	19 360 520	17 068 600	-11,8

Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)					
		Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Kap	Betegnelse				
	Post				
1370	Kjøp av posttjenester	580 000	570 000	730 000	28,1
1371	Etablering av Posten Norge BA	140 000			
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>720 000</i>	<i>570 000</i>	<i>730 000</i>	<i>28,1</i>
	Telekommunikasjoner				
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	155 350	154 100	162 400	5,4
1390	Egenkapital i Telenor AS	2 000 000			
	<i>Sum kategori 22.20</i>	<i>2 155 350</i>	<i>154 100</i>	<i>162 400</i>	<i>5,4</i>
	Sum programområde 22	2 875 350	724 100	892 400	23,2
	Sum utgifter	25 634 609	20 121 760	17 976 620	-10,7

Inntekter fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
		Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Kap	Betegnelse				
	Administrasjon mm.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		1 780	1 800	1,1
	<i>Sum kategori 21.10</i>		<i>1 780</i>	<i>1 800</i>	<i>1,1</i>
	Luftfartsformål				
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			33 900	
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	920 306	353 720	360 400	1,9
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		500 000	500 000	0,0
5623	Aksjer i SAS Norge ASA	86 950	50 000	50 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 007 256</i>	<i>903 720</i>	<i>944 300</i>	<i>4,5</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	207 026	214 300	235 200	9,8
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>207 026</i>	<i>214 300</i>	<i>235 200</i>	<i>9,8</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	474 336	106 700	387 300	263,0
5611	Renter av lån til NSB BA	95 556	124 000	124 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>569 892</i>	<i>230 700</i>	<i>511 300</i>	<i>121,6</i>
	Sum programområde 21	1 784 174	1 350 500	1 692 600	25,3
	Post				
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	121 731	26 000	26 000	0,0
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA		86 000	86 000	0,0
5622	Aksjer i Postbanken AS	220 000	60 000	300 000	400,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>341 731</i>	<i>172 000</i>	<i>412 000</i>	<i>139,5</i>
	Telekommunikasjoner				
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	137 489	144 100	152 400	5,8
5640	Aksjer i Telenor AS	570 000	700 000	500 000	-28,6
	<i>Sum kategori 22.20</i>	<i>707 489</i>	<i>844 100</i>	<i>652 400</i>	<i>-22,7</i>
	Sum programområde 22	1 049 220	1 016 100	1 064 400	4,8
	Sum inntekter	2 833 394	2 366 600	2 757 000	16,5

Fullføringen av byggarbeider knyttet til den nye flyplassen på Gardermoen, innebærer en betydelig demping av aktivitetsnivået i samferdselssektoren fra årene 1998/99 til 2000. På utgiftsiden er budsjettforslaget for 2000 redusert med om lag 2,1 mrd. kr eller 10,7 pst. sammenlignet med vedtatt budsjett 1999. Målt mot regnskap 1998 er nedgangen på om lag 7,7 mrd. kr. Den viktigste årsaken til det store avviket mellom budsjettforslaget og henholdsvis vedtatt budsjett 1999 og spesielt regnskap 1998, er at det i 1998 og 1999 er bevilget store beløp som har sammenheng med utbyggingen av flyplassen på Gardermoen. I tallene for regnskap 1998 og vedtatt budsjett 1999 inngår

Samferdselsdepartementet

samlet bevilgninger på om lag 4,1 mrd. kr og 1,1 mrd. kr i lån til Oslo Lufthavn AS og NSB Gardermobanen AS. I regnskap 1998 og vedtatt budsjett 1999 inngår i tallene foran også bevilgninger på henholdsvis 0,5 mrd. kr og 2,3 mrd. kr til Luftfartsverket som innskudd av ansvarlig lånekapital i Oslo Lufthavn AS. Sistnevnte 2,3 mrd. kr har sammenheng med tidligere avtalt kompensasjon til Luftfartsverket for salget av den tidligere flyplassen på Fornebu. I 1998 ble det dessuten engangsbevilget 2 mrd. kr til styrking av egenkapitalen i Telenor AS og om lag 0,3 mrd. kr til restrukturering i forbindelse med etableringen av NSB BA.

Budsjettforslaget for departementets driftsbudsjett er redusert noe målt mot vedtatt budsjett 1999, bl.a. som følge av at Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er etablert som eget et forvaltningsorgan under luftfartsformål. Departementets forskningskapittel er noe styrket, spesielt med tanke på økt innsats innenfor telekommunikasjonsforskning.

Innen luftfartsformål er budsjettforslaget for kjøp av ulønnsomme flyruter økt med omlag 84,2 mill. kr eller 31 pst. målt mot vedtatt budsjett 1999. Dette har sammenheng med nye anbud fra 01.04.2000, som tilsier en kraftig kostnadsøkning for staten for å opprettholde tilbudet på ulønnsomme flyruter. Stortingets pålegg i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 1999 om å opprettholde statens tilskudd til flyruter på Fagernes lufthavn, Leirin, vil kunne kreve ekstra ressurser utover dagens om lag 8 mill. kr årlig til opprettholdelse av ruta. Luftfartstilsynet vil bli opprettet som et eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000. Luftfartsverkets investeringsbudsjett er økt med om lag 59 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett 1999.

Budsjettforslaget for vegformål innebærer en økning både for drift og vedlikehold samt investeringer sammenlignet med vedtatt budsjett 1999. Det er lagt vekt på å opprettholde standarden på driften av vegnettet og ferjetilbudet, styrke arbeidet med trafiksikkerhet og holde et høyt nivå på vedlikeholdet av vegnettet. Regjeringen går inn for at det over en periode på fire år skal bevilges 400 mill. kr ekstra for å få lagt fast dekke på riksveger som i dag kun har grusdekke. Det er satt av 100 mill. kr til formålet i 2000. Ekstrasatsingen på rassikring fra 1999 er videreført og økt med 25 mill. kr til totalt vel 100 mill. kr. Regjeringen legger opp til at det over en 6-årsperiode skal bevilges/tilbakeføres nærmere 1 mrd. kr til distriktene for at enkelte næringer må betale full arbeidsgiveravgift. Av dette foreslås at 100 mill. kr årlig bevilges til vegformål. Inkludert forslaget til bevilgning i 2000, vil etter dette graden av oppfylling av planrammen i Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2001 være 72,6 pst. etter tre år av planperioden.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak er økt med om lag 125 mill. kr målt mot vedtatt budsjett 1999. Økningen er i hovedsak en konsekvens av Stortingets vedtak ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 1999 om håndtering av kompensasjon for bortfallet av avgiftsfritaket for autodieselavgift for både ikke-tilskudsberettiget og tilskudsberettiget rutedrift. Tilskuddet til Hurtigruten er budsjettet i henhold til den gjeldende avtalen med hurtigruteselskapene.

Sett bort fra lån til NSB Gardermobanen AS i 1999, er budsjettforslaget for jernbaneformål tilnærmet en videreføring av nivået fra vedtatt budsjett 1999. Den betydelige prosentvise økningen som framstår på Jernbaneverkets budsjett målt mot vedtatt budsjett 1999, skyldes i hovedsak en parallell oppjustering av utgifts- og inntektskapitlet for bedre å ivareta hensynet til realistisk budsjettering og innebærer ingen reell endring i aktivitetsnivået. Innenfor Jernbaneverkets budsjett er det gitt prioritet til å fase inn den ekstra satsingen på krengetogtiltak som Stortinget gikk inn for i forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan (NJP) 1998-2001. Det er i budsjettet satt av 25 mill. kr ekstra (totalt 120 mill. kr) til planlegging, grunnerverv og oppstart av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker som en del av Oslopakke 2. Inkludert forslaget til bevilgning for 2000, er 72,5 pst. av planrammen i NJP oppfylt etter tre år av planperioden. Ekstrasatsingen på krengetogtiltak er da finansiert innenfor planrammen. Statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA er holdt på et omtrent uendret nivå målt mot vedtatt budsjett 1999. Budsjettet til Statens

Samferdselsdepartementet

jernbanetilsyn er styrket for at tilsynet skal betale for tjenester som Jernbaneverket tidligere har levert uten vederlag.

Budsjettforslaget for statens utgifter knyttet til Postens virksomhet er økt med 160 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett 1999. Det er forutsatt utdelt 300 mill. kr fra Postbanken i forbindelse med den planlagte sammenslåingen med Den norske Bank ASA, jf. St.prp. nr. 76 (1998-99)/ Innst. S. nr. 216 (1988-99). Det foreslås at 150 mill. kr av dette benyttes til statlig kjøp av posttjenester for å styrke postnettet. Beløpet inkluderer kjøp av Postens samfunnspålagte oppgaver på Svalbard samt postfrakt til/fra øygruppen.

Budsjettforslaget for telekommunikasjoner er i hovedsak uendret målt mot vedtatt budsjett 1999. Heller ikke budsjettforslaget på inntektssiden innebærer samlet sett større endringer målt i forhold til vedtatt budsjett 1999 og regnskap 1998.

Nærmere forklaringer til budsjettforslaget for de ulike formål og kapitler gis under del II i proposisjonen.

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

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

En rekke tidligere forvaltningsorganer er skilt ut fra kjernestaten/statsbudsjettet som egne selskaper (Telenor, NSB, Posten og Postbanken). Som en følge av endrede tilknytningsformer og utvikling av eneretter, er det etablert nye forvaltningsorganer som skal føre tilsyn med markedene og ivareta sikkerheten (Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og fra 01.01.2000 Luftfartstilsynet). Det er også etablert flere ordninger for statlig kjøp av samferdselstjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde.

I tillegg kan nevnes betydningen av at sektortilskuddet til samferdselsformål ble innlemmet i det generelle rammetilskuddet til fylkeskommunene fra og med 1994. Dette innebærer at viktige virkemidler i kollektivtransporten styres av fylkeskommunenes prioriteringer. Nevnes bør også at bompengefinansiering for vegprosjekter er mer omfattende enn tidligere. En betydelig del av veginvesteringene finansieres i dag utenfor statsbudsjettet.

Konsekvensen av den utvikling som er beskrevet foran, er at en ikke lenger får et fullt ut dekkende bilde av helheten i samferdselspolitikken og Samferdselsdepartementets ansvarsområde ved utelukkende å fokusere på bevilgningene. Departementet har derfor i proposisjonens innledningsdel valgt å gi en kortfattet omtale av en del viktige oppfølgingsområder, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med forslag til bevilgninger i statsbudsjettet for 2000.

3.2 Utbygging av infrastruktur

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

Når det gjelder infrastrukturen for overføring av kommunikasjonstjenester, har det skjedd store endringer de seneste årene og den består i dag av et omfattende sett av

Samferdselsdepartementet

distribusjonskanaler. Hoveddelen av investeringene i denne typen infrastruktur skjer i selvstendige bedrifter, herunder i statlige selskaper. Denne infrastrukturen påvirkes indirekte ved statens eierskap i Posten Norge BA og Telenor AS, samt ved konsesjonspolitikk og markedsregulering. I tillegg vil statens kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester ha betydning for utviklingen av postnettet.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket har ansvar for planlegging utbygging, samt drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur innenfor sine respektive ansvarsområder. Luftfartsverkets aktivitet er selvfinansiert ved ulike luftfartsavgifter, men både driftsresultatet og investeringene fastsettes gjennom bevilgningsvedtak i Stortinget. For Statens vegvesen og Jernbaneverket vedtas både bevilgninger til drift og vedlikehold og investeringer av Stortinget. Bevilgningene til infrastrukturen er de mest sentrale virkemidlene for å utvikle et effektivt transportnett. Grunnlaget for prioriteringene i budsjettsammenheng er stortingsmeldingene om Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan og Norsk luftfartsplan for 1998-2007, som alle ble lagt fram våren 1997 og Stortingets behandling av disse. Tabellen i det følgende viser bevilgninger til infrastruktur i regnskap 1998, vedtatt budsjett 1999 og forslag 2000.

Tabell 3.1 Oversikt over bevilgninger til investeringer i infrastruktur

(i 1 000 kr)					
Kap./ post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
1320	Statens vegvesen				
30	Riksveginvesteringer	4 140 380	4 053 000	4 079 600	0,7
31	Tilskudd til rassikring	69 459	75 600	101 900	34,8
32	Legging av fast dekke på riksveger			100 000	-
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift			100 000	-
60	Tilskudd til fylkesvegformål	104 747	225 900	225 900	0,0
	Sum investeringer over vegbudsjettet	4 314 586	4 354 500	4 607 400	5,8
1350	Jernbaneverket				
30	Investeringer i linjen	1 387 761	1 319 000	1 219 100	-7,6
2450	Luftfartsverket				
30	Flyplassanlegg	867 448	648 200	699 000	7,8
	Sum investeringer i infrastruktur	6 569 795	6 321 700	6 525 500	3,2

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

3.3 Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering på vegsiden er bompenger. I tillegg kommer øremerket drivstoffavgift i Tromsø og enkelte tilskudd fra lokale myndigheter og næringsliv. For 1999 er det anslått at om lag 2 420 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2000 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 1 388 mill. kr. Nedgangen fra 1999 skyldes i hovedsak at større deler av bompengeinntektene i 2000 vil gå med til å nedbetale bompengeselskapenes gjeld. Til sammenlikning vil "ordinære" riksvegmidler (kap. 1320, post 30) utgjøre om lag 4 080 mill. kr. For 2000 vil dermed bompenger utgjøre om lag 25 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige midler/bevilgninger.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der det lokalt legges opp til å bidra med bompenger. Departementet legger vekt på at alle prosjektene i størst mulig grad blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengeinnkreving. I tillegg vil departementet vise til omtalen under punkt 4.6.10 i St.prp. nr. 1 (1998-99) der bl.a. ulike sider ved de mange bompengeordningene ble tatt opp.

Samferdselsdepartementet

Høsten 1998 ble Regjeringen bedt om å utrede og legge fram for Stortinget en vurdering av mulige prøveprosjekter for privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekter, jf. Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-99). Departementet har derfor bedt Vegdirektoratet gjøre rede for forhold knyttet til budsjettssystemet, vegloven, forskrifter osv. som må klarlegges for at private aktører kan få et økt ansvar for vegutbygging, drift og vedlikehold. Videre er Vegdirektoratet bedt om å foreslå mulige prøveprosjekt.

Samferdselsdepartementet har i tillegg gitt ECON i oppdrag å vurdere hensiktsmessigheten av slike ordninger og hvilke type prosjekter som kan egne seg for slik organisering. Erfaringene fra andre land viser at innføring av Offentlig Privat Samarbeid (OPS) er en omfattende og komplisert sak der bl.a. en rekke praktiske og juridiske spørsmål må avklares.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å omtale disse sakene i Nasjonal transportplan som legges fram våren 2000, og viser også til omtale under vegformål, andre saker.

3.4 Styling av store investeringsprosjekter

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket gjennomfører en rekke store investeringsprosjekter. På grunn av investeringenes størrelse og karakter er det viktig at det gjennomføres grundige analyser før investeringsbeslutningene tas og at oppfølgingen av prosjektene skjer profesjonelt og etter anerkjente prinsipper. Det er særlig viktig at det foretas usikkerhetsanalyser og at disse i tilstrekkelig grad oppdateres gjennom prosjektets ulike faser. Detaljgraden i slike analyser vil måtte variere fra prosjekt til prosjekt, og vil bl.a. være avhengig av prosjektenes størrelse og kompleksitet.

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

I de siste årene er det satt i verk en rekke tiltak både for å bedre kostnadsoverslagene og kostnadsstyringen. Kostnadsoverslagene i budsjettforslaget for 2000 har tatt utgangspunkt i at vegprosjekter 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 en 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 (1998-99). Fortsatt er det et stort regionalt/lokalt press med tanke på å få fram prosjekter for Stortinget i en tidlig planfase.

For jernbaneprosjekter har praksis vært at større jernbaneprosjekter legges fram for Stortinget og tas opp til bevilgning med basis i kostnadsoverslag på grunnlag av hovedplaner, som innebærer en usikkerhet på +/- 20 pst., jf. omtale i St.prp. nr1 (1998-99), side 126. I budsjettforslaget for 2000 tas ikke prosjekter opp til bevilgning før det foreligger et kostnadsanslag basert på godkjent reguleringsplan, dvs. innenfor en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst.

Det arbeides med å bedre styringen av statlige investeringer, jf. nærmere omtale i Gul bok for 2000. Dette vil få betydning for planlegging, budsjettering og oppfølging av investeringene på Samferdselsdepartementets budsjett.

3.5 Kollektivtransport

Regjeringen legger i sin politikk vekt på samordnet areal- og transportplanlegging, der bebyggelsen planlegges for at transportsystemet ikke belastes mer enn nødvendig, og slik at flest mulige reiser kan finne sted med kollektivtransport framfor egen bil. Bruken av virkemidler vil variere mellom områder, f.eks. kan det i byer med trafikkvekst være vel så viktig å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud som å bygge nye veger. Sammen med andre virkemidler som vegprising, vil dette være gunstig for helse og miljø. Dessuten vil det kunne opprettholde tilstrekkelig kapasitet for andre funksjoner som næringslivets transporter.

Regjeringen ønsker å bruke buss og bane som virkemidler for å avlaste vegnettet. Tilsvarende gjelder hensynet til sikkerhet og miljø. Fortsatt vekst i biltrafikken er ikke forenlig med de kvaliteter som etterspørres lokalt. Regjeringen ønsker gjennom tilpasning av statlige og lokale virkemidler å styrke kollektivtransportens trafikkandeler slik at overordnede mål for bedre by- og tettstedsutvikling kan bli nådd. Tilbudet med buss og bane må bli mer synlig, lettere tilgjengelig og mer effektivt.

Kollektivtransporten er et ansvarsområde for mange instanser, også på ulike forvaltningsnivå. Dette hemmer framdriften i utviklingen av kollektivtrafikken. Departementet har derfor startet et utviklingsarbeid for å bedre dette. I tillegg vil departementet i år etablere og lede Forum for kollektivtransport bestående av de aktuelle forvaltningsorganer, bransjer mv.

Det er i 1999 opprettet en egen kollektivtransportseksjon i Samferdselsdepartementet.

3.6 Utøvelse av eierskap i selskaper

I løpet av 1990-årene er forvaltningsvirksomhetene Televerket, Postverket og NSBs trafikkdel omgjort til selvstendige selskaper, Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA (samferdselsbedriftene). Statens eierrolle i selskapene ivaretas bl.a. ved at samferdselsministeren er generalforsamling i selskapene. Generalforsamlingen fastsetter selskapenes vedtekter. I følge vedtektene skal styret forelegge for generalforsamlingen alle saker som er av prinsipiell politisk eller samfunnsmessig betydning. Hvert år legger styret i selskapene fram en plan for virksomheten. Planen omfatter bl.a. hovedvirksomheten de kommende år, herunder større omorganiseringer og endringer av tjenestetilbudet. Styrets plan danner grunnlag for en melding til Stortinget annet hvert år som gir Stortinget mulighet til å drøfte overordnet politikk og rammevilkår for virksomhetene.

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

3.7 Kjøp av samferdselstjenester

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det etableres et mer forretningsmessig forhold mellom det offentlige som kjøper og den enkelte virksomhet. Over statsbudsjettet er det etablert ordninger for statlige kjøp av flyrutetjenester (kap. 1310), posttjenester (kap. 1370) og persontransporttjenester fra NSB BA (kap. 1351). Mer indirekte kjøper staten også tjenester fra hurtigruteselskapene ved et årlig tilskudd over statsbudsjettet (kap. 1330, post 70) og fra Luftfartsverket i form av en årlig overføring for delvis dekning av utgifter knyttet til drift og investeringer ved de regionale flyplasser som staten overtok i 1997/1998 (kap. 1311).

Tabell 3.2 Oversikt over kjøp av samferdselstjenester

		(i 1 000 kr)			
Kap./ post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
1310	Flytransport				
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	249 100	271 100	355 300	31,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Overføringer til Luftfartsverket	96 800	88 000	90 500	2,8
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Tilskudd til Hurtigruten	199 498	200 600	185 800	-7,4
1351	Overføringer til NSB BA				
70	Betaling for persontransporttjenester	930 000	980 000	987 000	0,7
1370	Kjøp av posttjenester				
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000	570 000	730 000	28,1
	Sum kjøp av tjenester	1 958 598	2 021 600	2 348 600	16,2

Kjøp av tjenester benyttes for å opprettholde et tilbud som ikke nødvendigvis er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som er samfunnsøkonomisk ønskelig. En begrunnelse kan være et ønske om at det skal være et tilfredsstillende tilbud av en samferdselstjeneste i hele landet. En annen kan være å opprettholde et transporttilbud av andre trafikale og/eller miljømessige årsaker. Det siste gjelder kjøp fra NSB BA av bl.a. nærtrafikk-tjenester rundt de største byene. I budsjettet for 2000 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester innenfor ovennevnte ordninger på til sammen 2 348,6 mill. kr, jf. for øvrig omtale under de respektive programkategoriene i del II i proposisjonen.

3.8 Regulering og tilsyn

Avvikling av statlige eneretter og åpning av markeder for konkurranse har på flere områder ført til mer effektiv produksjon og lavere priser. Statens rolle har endret seg fra styring av enerettsvirksomheter til regulering og styring av markedene. Ut over den generelle lovgivningen er de ulike samferdselsområdene regulert i egne lover, og det er opprettet tilsynsorganer, Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet (fra 01.01.2000), som bl.a. fører tilsyn med at utøverne oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i lov. For en nærmere orientering om oppgaver og de ulike tilsyns budsjett for 2000, vises det til omtalen under de respektive programkategoriene i del II i proposisjonen. De statlige samferdselsbedriftene driver sin virksomhet, bl.a. på grunnlag av gitte konsesjoner. I konsesjonen er selskapene gitt rettigheter og plikter, herunder spesielle samfunnspålagte oppgaver.

3.9 Trafikksikkerhet på veg

Trafikksikkerhetsarbeidet er høyt prioritert i Samferdselsdepartementet. Norge skal være et foregangsland når det gjelder trafikksikkerhet. Nullvisjonen – ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken – skal ligge til grunn som langsiktig målsetting for dette arbeidet. (I etatenes utfordringsdokument i forbindelse med Nasjonal transportplan er dette satt som visjon for år 2030.) På tross av stor innsats i regi av bl.a. Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk, har ulykkesantallet og antall drepte i trafikken vist en beklagelig økning i 1998.

Departementet vil i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 utarbeide en Nasjonal trafikksikkerhetsplan. Som en del av grunnlaget for trafikksikkerhetsplanen er det arrangert en idédugnad (Trygg Trafikk i samarbeid med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet) og et trafikksikkerhetsseminar. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på en åpen prosess i forhold til bl.a. frivillige organisasjoner i arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.

Samferdselsdepartementet

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det i tillegg til fysiske tiltak på vegnettet viktig med kunnskapsoppbygging og atferdsrelaterte tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Departementet har lagt fram forslag om endring i vegtrafikklovgivningen som gir departementet mulighet til å gi nærmere bestemmelse om forbud mot bruk av elektronisk utstyr i motorvogn som kan forstyrre fører, jf. Ot.prp. nr. 85 (1998-99). Et forslag om senking av promillegrensen til 0,2 promille har vært ute på høring med høringsfrist 22. september 1999. Samferdselsdepartementet vil forelegge saken for Stortinget så snart høringsuttalelsene er vurdert. Statens vegvesen arbeider med å opprette generelle ulykkesanalysegrupper, for å få økt kunnskap om årsakene til trafikkulykkene.

Samferdselsdepartementet prioriterer dessuten trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak, bl.a. i form av informasjonskampanjer og økt kontrollvirksomhet. Sommeren 1999 arrangerte Statens vegvesen i samarbeid med bl.a. politiet en sommerkampanje langs Ev 18 i Vestfold. Kampanjen innebar nedskilting av fartsgrensen til 70 km/t, informasjonsvirksomhet og økt kontroll. Denne kampanjen synes å ha gitt gode resultater, og det har ikke vært registrert alvorlige ulykker på strekningen i kampanjeperioden. Kampanjen vil bli nærmere evaluert.

4 Særskilte omtaler

4.1 Organisasjons- og strukturendringer

Havarikommisjonen for sivil luftfart

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ble opprettet i sin nåværende form 01.01.1989. Ved opprettelsen ble HSL organisert som en administrativ enhet i Samferdselsdepartementet, som var frittstående i alle faglige spørsmål. Med virkning fra 01.07.1999 ble HSL organisert som et eget forvaltningsorgan under departementet. Omorganiseringen medfører ingen endringer i kommisjonens mandat, arbeidsområde eller personalstruktur på det faglige området. Den nye organisasjonsformen medfører at kommisjonen tillegges eget ansvar for økonomi og personalforvaltning. Kommisjonen er derfor styrket med en stilling som kontorsjef på den administrative siden.

Luftfartstilsynet

Regjeringen la 10.05.1999 fram St.prp. nr. 66 (1998-99) Om tilsyn og myndighet i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket, jf. Innst. S. nr. 226 (1998-99). Stortinget samtykket 17.06.1999 i at Luftfartstilsynet opprettes som ordinært forvaltningsorgan med virkning fra 01.01.2000 og gis myndighet i samsvar med de prinsipper som framgår av nevnte proposisjon.

Opprettingen av Luftfartstilsynet vil medføre endring i ansvars- og oppgavefordelingen innen sivil luftfart. Endringen innebærer at tilnærmet alle tilsyns- og myndighetsfunksjoner som i dag er tillagt Luftfartsverket i stedet blir delegert til Luftfartstilsynet. Når disse funksjoner skilles fra Luftfartsverkets forretningsmessige drift, vil Luftfartsverkets hovedoppgave bli å bygge ut, eie og drive lufthavner og luftfartsanlegg, og på forretningsmessig grunnlag yte lufthavn- og flysikringstjenester til flyselskaper og andre brukere. Omorganiseringen vil gi klarere rolledeling, og luftfartsmyndigheten og Luftfartsverket vil kunne opptre med integritet og habilitet overfor brukerne.

Opprettingen av Luftfartstilsynet vil medføre nødvendig tilpasning av den interne organisering i Luftfartsverket. Luftfartsverket vil videre bli underlagt eksternt tilsyn fra Luftfartstilsynets side, eksempelvis på områdene navigasjonstjenester, flygeledelse og mht. de lufthavner som Luftfartsverket forvalter.

Tilsatte i Luftfartsverket som følger med de arbeidsoppgaver de i dag har over i Luftfartstilsynet, vil beholde alle sine rettigheter som før i henhold til

Samferdselsdepartementet

tjenestemannsloven, tjenestetvistloven og det statlige regelverk for øvrig. Det er i samsvar med redegjørelse i St.prp. nr. 66 (1998-99) budsjettert med et betydelig netto tilskudd til Luftfartstilsynet. Det vises til nærmere omtale under kap. 1313 Luftfartstilsynet og kap. 5450 Luftfartsverket.

Luftfartsverket

I Innst. S. nr. 226 (1998-99) ble det uttrykt ønske om å få Luftfartsverkets organisering og oppgaveløsning ytterligere klarlagt før det tas stilling til Luftfartsverkets framtidige organisasjons- og tilknytningsform. Spørsmålet om endret tilknytningsform for Luftfartsverket ble på denne bakgrunn vedtatt sendt tilbake til Regjeringen. Samferdselskomitéen mente i innstillingen bl.a. at Regjeringen bør gjennomgå organiseringen av flysikringstjenesten for å oppnå mer effektiv drift, bedre bemanningssituasjon og ressursutnyttelse, og viste til tidligere vedtak ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 182 (1998-99) hvor Regjeringen ble bedt om å legge fram en plan som sikrer tilstrekkelig kapasitet til flygeledertjenesten i framlegg til statsbudsjettet for 2000. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.20 Luftfartsformål. Regjeringen vil i egen sak komme tilbake med forslag om å omgjøre Luftfartsverket til statsforetak eller særlovselskap.

Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet ga i 1998 Statskonsult i oppdrag å kartlegge konkurranseforholdene i Statens vegvesens produksjonsvirksomhet og eventuelt skissere mulige tiltak for å forbedre denne. Statskonsult ble også bedt om å analysere mulige problemer knyttet til det faktum at statlig entreprenørvirksomhet er organisert på ulike måter. Det foreligger nå en rapport fra Statskonsult. (1999:14 Vegen videre – En drøfting av konkurranseforholdene i Statens vegvesen), som vil inngå i departementets videre behandling av saken.

Statens vegvesen har satt i gang et arbeid med å effektivisere egen produksjonsvirksomhet. Målet er å redusere kostnadene med 20 pst. innen 2003.

Jernbaneverket

I tråd med behandlingen av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) ble det 1. juli 1999 gjennomført et fullstendig organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket. Som en konsekvens av dette har de to enhetene ikke lenger samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket ble avviklet fra samme dato. I samsvar med Stortingets forutsetninger er det fra samme dato også opprettet et organ for samordning av jernbanens infrastruktur- og operatørinteresser. Samordningsorganet består av Jernbaneverkets og NSB-konsernets øverste ledelse. I tillegg har Statens jernbanetilsyn plass i organet som observatør.

Hensikten med samordningsorganet er utveksling av informasjon slik at partenes behov for forutsigbarhet, interesser og prioriteringer kan ivaretas ut fra det som til enhver tid vil være det beste for jernbanen som et integrert transportsystem. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det foretas en løpende vurdering av behovet for å utvide organet til også å omfatte andre selskaper enn NSB. Dette må vurderes ut fra det omfanget av transporter det enkelte selskap utfører på det statlige jernbanenettet som forvaltes av Jernbaneverket. For eksempel legges det opp til at selskapet Malmtransport AS skal trekkes inn når forholdene på Ofothbanen er tema i samordningsorganets møter.

4.2 Forskning og utvikling

Formålet med satsing på forskning og utredning og annen kunnskapsoppbygging er å bedre grunnlaget for å treffe riktige valg. Forskningsbevilgningene over Samferdselsdepartementets budsjett har vært trappet opp de seneste årene. Også underliggende etater og bedrifter under departementet står for en ikke ubetydelig

Samferdselsdepartementet

forsknings- og utviklingsinnsats, ofte i samarbeid med næringsliv og forskningsinstitusjoner.

Over kap. 1301 Forskning og utvikling mv., foreslås det for 2000 bevilget 103,8 mill. kr mot 101,4 mill. kr for 1999. Samferdselsdepartementet har i sitt bevilgningsforslag gitt økt prioritet til langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikkssikkerhet mv. foreslås det bevilget 13,2 mill. kr. For 1999 ble det bevilget 12,8 mill. kr. Midlene vil bli brukt til generell forsknings- og utredningsvirksomhet.

Det foreslås bevilget 61,7 mill. kr over post 50 Samferdselsforskning for 2000, hvilket innebærer en økning i forhold til 1999. For 1999 ble det bevilget 53,2 mill. kr over denne posten. Bevilgningen over post 50 Samferdselsforskning vil i hovedsak bli brukt til å videreføre støtte til ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. Departementet har i tillegg i sitt bevilgningsforslag lagt opp til å øke basisfinansieringen av Transportøkonomisk institutt. Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 20,7 mill. kr og 41 mill. kr.

På transportforskningsområdet planlegges videreført støtte til forskningsprogram om logistikk, IT-anvendelser og transport (LOGITRANS), miljøforurensning og helse og regional utvikling. I tillegg vil Samferdselsdepartementet vurdere å støtte et nytt forskningsprogram som er under planlegging. Det nye programmet tar bl.a. sikte på å følge opp en del av problemstillingene i forskningsprogrammet om lokal transport- og arealplanlegging (LOKTRA) som avsluttes i 1999. Innen telekommunikasjonsforskning planlegges videreført 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).

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport over post 70 vil bli videreført i 2000 med en foreslått bevilgning på til sammen 28,9 mill. kr. For 1999 ble det opprinnelig bevilget 35,4 mill. kr over denne posten. I forbindelse med behandlingen av revidert nasjonal budsjett for 1999 vedtok Stortinget, etter forslag fra Regjeringen å redusere bevilgningen med 10 mill. kr, til 25,4 mill. kr. Departementet vil i 2000 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. I det følgende gis en kortfattet oversikt over FoU-virksomheten i etatene.

Luftfartsverket vil for 2000 gjennomføre FoU-prosjekter innen miljø som omfatter forurensning i grunn, utslipp fra fly i cruise-høyde og målestasjon for flystøy. Innen flysikringssektoren vil det bli satset på utvikling av bakkestatjon for Satellitt Landing System (SLS), felttestsystem for ATS-kommunikasjonssystemer og varsling av turbulens.

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. I 2000 vil FoU-virksomheten være rettet mot følgende hovedområder:

- Miljøspørsmål, bl.a. to etatsprosjekt "miljø langs eksisterende veg" og "IT for bedre utnytting av vegnettet".
- Trafikkssikkerhetsspørsmål, bl.a. ulykkenes alvorlighetsgrad og økt sikkerhet gjennom bedre friksjon på vegene om vinteren.

Samferdselsdepartementet

- Tunnelteknologi.
- Kollektivtransport, bl.a. nytte-/kostnadsberegninger.
- IT - inngår også som viktig del av de fleste områder nevnt over.

I tillegg gjennomfører Statens vegvesen FoU-prosjekter for å utvikle en mer effektiv anleggsvirksomhet. En undersøkelse om effekten av informasjonskampanjer i trafiksikkerhetsarbeidet vil også bli prioritert.

Jernbaneverket deltar i internasjonalt forsknings- og utviklingsarbeid gjennom den internasjonale jernbaneunionen (UIC), det europeiske jernbaneforskningsinstituttet (ERRI) og på nordisk basis.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan er det innledet et nærmere samarbeid om tettere koordinering av forskningsinnsatsen til de ulike transportetatene. Samarbeid med Vegdirektoratet i prosjektet "Miljø- og samfunnstjenlige tunneler" er i gang med et forprosjekt og videreføres i 2000.

Øvrige satsingsområder for forskning innen jernbanesektoren for 2000 er knyttet opp mot:

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

4.3 År 2000-forberedelser

Innledning

Samferdselsdepartementet har siden år 2000-problematikken ble satt på dagsorden fulgt opp de retningslinjer som har kommet fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Justisdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet om forberedelser for å takle de eventuelle problemer som kan tenkes å oppstå ved årsskiftet 1999/2000. Et sentralt mål er å unngå svikt eller bortfall av de tjenester etater og selskaper under departementet har ansvar for, og dermed unngå problemer for brukerne. Nedenfor vil det blir redegjort i korte trekk for de forberedelser som gjøres innen departementets forvaltningsorganer og forvaltningsbedrift og dernest departementsområdets analyser av risiko og sårbarhet for mulige svikt og feil ved årsskiftet.

Forberedelser innen statsforvaltningen

Med om lag et halvt års mellomrom er det innhentet statusrapporter angående år 2000 forberedelser i forvaltningsorganer og forvaltningsbedrifter med mer enn 20 ansatte. Innen Samferdselsdepartementets ansvarsområde omfatter dette Luftfartsverket, Vegvesenet, Jernbaneverket og Post- og teletilsynet. Siste innrapportering til Arbeids- og administrasjonsdepartementet fant sted 02.08.99. Følgende hovedpunkter kan trekkes ut for samtlige virksomheter:

- Det er etablert egne år 2000-prosjekter med prosjektledelse som rapporterer til toppledelsen i virksomhetene.
- Det er utarbeidet milepælsplaner angående kartlegging av programmer, systemer og utstyr, analyse av mulige feil, konvertering/feilretting, testing av rettede systemer og for når rettede systemer skal settes i ordinær drift. Planene har en noe ulik tidshorisont fra virksomhet til virksomhet, men samtlige skal ha satt rettede systemer i drift senest i løpet av september/oktober 1999.
- Prosjektene omfatter feilsøking og oppretting av eksisterende PC'er, servere, nettverk, programvare mv. I tillegg blir innebygd elektronikk (embedded systems) i bygninger, elektriske anlegg, hussentraler etc. gjennomgått og rettet opp for å sikre normal drift internt i virksomhetene. Videre blir viktige samarbeidende virksomheter forespurt om sine forberedelser med tanke på å kunne forebygge eventuelle problemer i dataoverføring og kommunikasjon. Ved nyanskaffelser av IT-utstyr blir leverandører nærmere forespurt mht. om de produkter de leverer er forberedt for å kunne takle årtusenskiftet.

Samferdselsdepartementet

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har departementets forvaltningsorganer og forvaltningsbedrift lagt opp prosesser som gjør at kritiske systemer skal være klargjort før årtusenskiftet. Relevante spørsmål blir tatt opp i den løpende oppfølging av virksomhetene dersom dette anses nødvendig.

Risiko- og sårbarhetsanalyser

Som oppfølging av Regjeringens handlingsplan, har de forvaltningsorganer/-bedrifter og heleide selskaper som ligger under det enkelte departement utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser). Hensikten er å få fram et realistisk bilde av hvilke typer svikt og feil som eventuelt kan oppstå ved årtusenskiftet for å kunne legge planer for hvordan slike svikt og feil kan utbedres og forhindres, og slik at uheldige konsekvenser av eventuell svikt kan reduseres så langt som mulig. Nedenfor følger et kortfattet referat av enkelte hovedpunkter vedrørende de virksomheter som anses å ha samfunnskritisk betydning innen Samferdselsdepartementets område:

- Jernbaneverket har analysert konsekvenser ved skade på infrastruktur, svikt i strømtilførsel, svikt i datasystemer mv. På bakgrunn av foreliggende analyseresultater, anses det lite sannsynlig at det vil oppstå noen krisesituasjon ved overgangen til år 2000.
- Luftfartsverket har analysert mulighetene for svikt bl.a. i navigasjons- og kommunikasjonssystemer, samt sikkerhets- og alarmanlegg ved lufthavnene. Det konkluderes med at luftfarten er så gjennomregulert at det vil finnes reserverutiner for praktisk talt enhver uønsket hendelse. Det er dermed lite sannsynlig med eventuelle år 2000-krisesituasjoner.
- I Statens vegvesen er omfanget av systemer med innebygd elektronikk (embedded systems) som må sjekkes relativt stort. Dersom f.eks. signalanlegg svikter, vil vanlige trafikkregler overta. Konsekvensen vil bli dårligere trafikkavvikling når trafikken blir stor. Kjøring gjennom oversjøiske tunneler vil fortsatt være mulig selv om strøm blir brutt og automatikk ikke virker, men sikkerheten vil bli redusert. De fleste lengre tunneler har strømforsyning fra begge sider, og der slike løsninger ikke er mulig, vil det normalt være nødstrøm i form av en avbruddsfri strømforsyning (batteri) eller dieselaggregat for å ta hånd om kortere strømvbrudd.
- Telenor AS har foretatt en systematisk gjennomgang av sine systemer. En svikt i et av systemene under tjenesteproduksjon (drift, overvåking, retting av driftsmeldte feil mv.), vil ha store konsekvenser for samfunnet. Telenor vil derfor sikre disse spesielt med hensyn til år 2000-problemer. Telenor vurderer sannsynligheten for svikt i kritiske komponenter og tjenesteyting til å være liten.
- NSB BA har analysert feil som kan hindre normal trafikkavvikling og som kan medføre fare for liv og helse. NSB opplyser at slike forhold er grundig gjennomgått med tanke på eventuelle år 2000-problemer. Det konkluderes med at det er lav risiko for at feil med alvorlige konsekvenser skal oppstå.
- Posten Norge BAs ROS-analyse gjennomføres som en del av arbeidet med beredskapsplaner for overgangen til år 2000. Posten utarbeider beredskapsplaner for en rekke områder med ulik frist for ferdigstillelse. De siste beredskapsplanene, og følgelig også ROS-analysene, skal være ferdig i god tid før årtusenskiftet.

De rapporter Samferdselsdepartementet har mottatt angående ROS-analyser, viser at det arbeides seriøst med kartlegging av hvilken risiko årtusenskiftet vil kunne medføre og hvor sårbare virksomhetene er for driftsavbrudd mv. Ut fra foreliggende informasjon synes det å være liten sannsynlighet for alvorlige feil eller driftsforstyrrelser. Det må likevel tas forbehold om at det ikke er mulig å gi noen fullstendig garanti for at det ikke kan oppstå feil med uheldige konsekvenser for samfunnet. Det er ellers grunn til å nevne at de virksomheter som er omtalt ovenfor, alle har utarbeidet beredskaps- og kriseplaner som tar for seg de tiltak som vil bli satt inn for å komme tilbake til normal drift, dersom det tross de forberedelser som gjøres, skulle oppstå kritiske situasjoner ved årsskiftet. Samferdselsdepartementet har for egen del utarbeidet en kriseplan og en rammeplan for kriseinformasjon.

4.4 Fullføring av Gardermoprosjektet

Oslo Lufthavn AS

Den nye hovedflyplassen på Gardermoen ble som planlagt åpnet for ordinær drift 8. oktober 1998, nøyaktig 6 år etter Stortingets vedtak. Utbyggingen av flyplassen ble gjennomført innenfor de tids- og økonomiske rammer som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (1991-92).

I St.meld. nr. 31 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 182 (1998-99), ble det gitt en omtale av driftsforholdene for Oslo Lufthavn AS etter åpningen av Gardermoen. De største driftsutfordringene på den nye hovedflyplassen på Gardermoen har vært knyttet til vinterdrift, spesielt under forhold med mye is. På bakgrunn av vær- og driftserfaringer fra vinteren 1998-99, har Oslo Lufthavn foretatt en total gjennomgang og analyse av problemstillingene knyttet til vinterdrift og miljøproblemer. Det gjennomføres flere tiltak som vil forbedre kapasiteten for vinterdrift på Gardermoen. Tiltakene er en blanding av fysiske og anleggsmessige forbedringer, kapasitetsutvidelser og utvidelse av maskinpark for vinterdrift. I dette arbeidet har det bl.a. vært nødvendig å foreta en fornyet vurdering av kjemikalieforbruket for fly- og baneavising, gjennomgang av driftsrutiner og prosedyrer for avising, samt vurdering av nye oppsamlings- og renseløsninger for kjemikalier. Arbeidet har resultert i en omfattende handlingsplan som vil sikre en mer miljøtilpasset, forutsigbar og effektiv drift av flyplassen i vintersesongen. Det er søkt om endret utslippstillatelse og dispensasjon fra Statens forurensningstilsyn (SFT).

Instrumentlandingssystemet (ILS) på Oslo lufthavn har siden 01.01.1998 vært godkjent for såkalt kategori I, og klargjort for oppgradering til kategori II. Det har imidlertid vært enkeltflygninger etter landinger med autopilot, hvor fly har landet på rullebanen for langt til høyre eller venstre fra senterlinjen. Det var grunn til å tro at dette skyldtes forstyrrelser på instrumentlandingssystemet. Etter å ha gjennomført en grundig evaluering, nye tester og kontrollflygninger er det konstatert at det ikke er feil på instrumentlandingssystemet eller noe som forstyrrer dette. Nyere tester viser at avvik bare er knyttet til østre rullebane. Søknad om godkjenning for kategori II på vestre rullebane ble derfor sendt Luftfartsinspeksjonen 25.06.1999. Søknaden ble godkjent 01.09.1999. Kategori III godkjennelse vil normalt bli gitt etter at flyplassen har vært i drift en periode under kategori II forhold. Det er Luftfartsinspeksjonen som vil gi en slik godkjennelse.

NSB Gardermobanen AS

Som følge av problemene med vannlekkasjene i Romeriksporten, kunne ikke tunnelen ferdigstilles som planlagt til flyplassåpning. Flytoget måtte derfor bruke Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm inntil Romeriksporten kunne åpnes for trafikk. Dette innebar et redusert flytogtilbud mellom Oslo S og den nye flyplassen med fire tog i timen utenom rushperioden og to tog i timen i rushperioden.

Fra åpningen i oktober 1998 t.o.m. juli 1999 har ca. 3,3 mill. passasjerer reist med Flytoget. Trafikktallene fra de første driftsmånedene viser at Flytoget i 1998 hadde en markedsandel på 39 pst. av tilbringertjenesten ved Oslo lufthavn. Flytogets akkumulerte markedsandel for flypassasjerer fra oktober 1998 til og med juni 1999 var 35 pst. Markedsundersøkelser i 1999 har vist at 74 pst. av flypassasjerene ombord i Flytoget er forretningsreisende.

Fra oktober 1998 til august 1999 har punktligheten for ankomster målt innenfor 3 min. for Flytoget i gjennomsnitt vært 96 pst. Punktligheten har mange perioder vært opp mot 99 pst., og det har vært få tilfeller med driftsstans med varighet som har forårsaket alvorlige følger for flypassasjerene. Regulariteten (andeler avganger kjørt i følge tidtabellen) har vært 99,4 pst.

Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket godkjente 16.07.1999 at Flytoget kan kjøre i 210 km/t. Romeriksporten ble åpnet og Flytoget har vært i full drift fra 22.08.1999. Dette har ført til at Flytoget som opprinnelig planlagt bruker 19 minutter og har

Samferdselsdepartementet

avganger hvert 10. minutt mellom Oslo S og Oslo lufthavn, Gardermoen. Prisen for en reise fra Oslo S til flyplassen økte fra 90 kr til 120 kr fra 01.09.1999.

NSB Gardermobanen AS vil i henhold til konsesjonsvilkårene rapportere til NVE om miljøovervåking og tiltak i Østmarka. Boligeiere som er berørt av utbyggingen er tilbudt en garantierklæring utstedt av NSB Gardermobanen AS og garantert av NSB BA.

4.5 Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede

Regjeringen la høsten 1998 fram en stortingsmelding om handlingsplan for funksjonshemmede for planperioden 1998-2001, jf. St. meld. nr. 8 (1998-99). For planperioden satses det på tre områder: Et tilgjengelig samfunn, planlegging og brukervedvirkning og funksjonshemmedes rettigheter. I handlingsplanen skisseres tiltak for planperioden under de enkelte departements ansvarsområder, og i de årlige budsjettproposisjoner vil det bli rapportert om status for arbeidet.

Samferdselssektoren bør tilrettelegges slik at mennesker med funksjonshemming i størst mulig grad skal kunne benytte seg av ordinær transport-, post- og teletjenester. I dette arbeidet legger Samferdselsdepartementet vekt på at tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede skal være en integrert del av den generelle aktiviteten på samferdselssektoren. De samme prinsippene legges til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 som skal legges fram for Stortinget våren 2000.

Når det gjelder tiltak spesielt rettet mot å bedre forholdene for funksjonshemmede, skal samferdselsetatene ta hensyn til funksjonshemmedes behov både ved planlegging av investeringer i ny infrastruktur og i forbindelse med drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, der dette er relevant.

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

Over Samferdselsdepartementets budsjett, kap. 1301, post 70, kan fylkeskommunene søke om midler til tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede. Det ble i 1998 bl.a. bevilget midler til et brukervedvirkningsprosjekt i Vest-Agder for å tilrettelegge vanlige bussruter for funksjonshemmede. Denne satsningen vil fortsette i kommende budsjettår.

Dersom funksjonshemmedes spesielle behov skal kunne ivaretas på en best mulig måte, er det viktig at brukerne kan komme tidlig inn i prosessen i forbindelse med planlegging av nytt materiell. På jernbaneområdet er det derfor etablert en kontaktgruppe mellom NSB BA, Jernbaneverket, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon som skal ta opp problemområder for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog, og komme med forslag til tiltak for transport av rullestolbrukere og andre funksjonshemmede i forbindelse med togreiser. Det eksisterer et lignende kontaktforum på luftfartsområdet hvor organisasjoner for ulike funksjonshemminger deltar sammen med flyselskap, Luftfartsverket og Samferdselsdepartementet. Når det gjelder tekniske krav til kjøretøy for transport av funksjonshemmede, har Samferdselsdepartementet foretatt en vurdering av kravene og vil fremme et forslag som vil medføre visse endringer i regelverket for utvidede drosjeløyver.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet går inn for at ledsager til personer som innehar ledsagerbevis kan reise gratis med riksvegferjene fra 1. januar 2000, jf. nærmere omtale under vegformål.

4.6 Samferdsel og miljø

Innledning

Samferdselssektoren er fortsatt en vesentlig kilde til flere miljøproblemer. Dette gjelder særlig innen tre av Regjeringens åtte miljøvernpolitiske resultatområder; vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer og klimaendringer, luftforurensning og støy. Samferdselsdepartementet legger betydelig vekt på å begrense samferdselssektorens bidrag til disse problemene.

Et element i Regjeringens politikk for å understreke sektorenes miljøansvar innenfor rammene av en sektorovergripende politikk er utarbeidelse av sektorvise miljøhandlingsplaner. Samferdselsdepartementet presenterte i forbindelse med statsbudsjettet for 1999 miljøhandlingsplan for sitt ansvarsområde.

Samferdselsmyndighetene har også pågående et arbeid med å utvikle et system for resultatoppfølging av miljøvernarbeidet i samferdselssektoren. Systemet er en del av et nasjonalt system miljøvernmyndighetene bygger opp. Samferdselsetatene har overlevert Samferdselsdepartementet et utkast til en sektorvis tilpasning til miljøvernmyndighetenes system. Det vil arbeides videre med å implementere resultatoppfølgingssystemet i samferdselsetatene.

I det følgende gis en sammenfatning av miljøproblemene knyttet til samferdsel og den politikk Regjeringen vil føre for å begrense disse problemene.

Beskrivelse av miljøtilstanden i samferdselssektoren

Luftforurensninger

Utslippene til luft har for flere forurensningskomponenter vist en gunstig utvikling de siste årene. Luftkvaliteten i norske byer er vesentlig bedret gjennom de siste tiårene ved at utslippene av SO₂, CO og bly er kraftig redusert. Svevestøv og NO₂ bidrar imidlertid fortsatt til lokale helse- og miljøproblemer.

Transportsektoren bidrar til klimaproblemet først og fremst gjennom utslippene av karbondioksid (CO₂). Klimagassutslippene fra transportsektoren har økt 20 pst. i perioden 1990-98, noe som har sammenheng med økningen i transportomfanget. I 1998 var transportsektorens andel av de totale norske klimagassutslippene ca. 24 pst.

Vegtrafikken har også bidratt til at utslippene av NMVOC (flyktige organiske forbindelser, unntatt metan) fra transportsektoren er redusert med over 30 pst. for perioden 1990-98. Transportsektorens andel av de totale norske utslippene av NMVOC var i 1998 på ca. 16 pst.

Transportsektorens utslipp av SO₂ er for perioden 1990-98 redusert med nesten 60 pst. I 1998 sto transportsektoren kun for 11 pst. av de totale norske SO₂-utslippene. Det totale norske utslippsnivået tilfredsstilte i 1998 den norske forpliktelsen som gjelder fra 2000 under ECE-konvensjonen om langtransporterte grenseoverskridende luftforurensninger. Transportsektorens SO₂-utslipp bidrar ikke lenger til lokale helseproblemer.

De totale norske NO_x-utslippene ligger klart innenfor forpliktelsene i dagens NO_x-protokoll under ECE-konvensjonen om langtransporterte grenseoverskridende luftforurensninger. Innenfor transportsektoren er NO_x-utslippene redusert med ca. 7 pst. i perioden 1990-98, og det er vegtrafikken som i størst grad har bidratt til denne reduksjonen. NO_x bidrar til sur nedbør og til lokale miljøproblemer ved at NO_x omdannes til NO₂. Vegtrafikkens NO_x-utslipp er redusert med over 20 pst. i perioden 1990-98. Bedre motorteknologi bl.a. som følge av skjerpede avgasskrav og krav til rensing kan bidra til ytterligere reduksjoner i transportsektorens NO_x-utslipp i framtida.

Samferdselsdepartementet

Det er nå forhandlet fram en ny protokoll under langtransportkonvensjonen. Protokollen skal undertegnes 1. desember 1999, og vil tre i kraft når den er ratifisert av et tilstrekkelig antall land.

Avgasspartikler og svevestøv som følge av piggdekkbruk kan gi negative helsemessige effekter. Svevestøv som følge av piggdekkbruk står for under ¼ av de samlede partikkelutslippene på årsbasis. I enkelte perioder kan imidlertid piggdekkbruk forårsake svært høye konsentrasjoner av svevestøv nær vegnettet, noe som kan medføre helseulemper. Redusert bruk av piggdekk vil bidra til vesentlig lavere produksjon av svevestøv. De siste årene har piggdekkbruken gått betydelig ned i Oslo og Bergen. Forrige vinter ble det målt lavere partikkelkonsentrasjoner enn tidligere år i Oslo. Dette kan skyldes nedgangen i bruk av piggdekk, men kan også skyldes forurensningsmessig gunstige klimatiske forhold.

Utslippene av karbonmonoksid (CO) fra vegtrafikken er vesentlig redusert, og 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 trivselsproblemer for mange mennesker. Gjennom kartlegging i forbindelse med oppfølging av forskriften til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy (grenseverdiforskriften) er det beregnet at antall personer bosatt langs riksvegnettet som eksponeres for overskridelser av tiltaksgrensene er ca. 2 800 mht. svevestøv og ca. 800 mht. NO₂ pr. 01.01.99. Videre er det beregnet at antall personer langs riksvegnettet som eksponeres for overskridelser av kartleggingsgrensene er ca. 11 900 mht. NO₂ og 32 900 mht. svevestøv pr. 01.01.99.

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 84 480 personer er *svært plaget* av vegtrafikkstøy langs riksvegnettet. Dette antallet antas å ha vært relativt konstant over lengre tid, men likevel noe redusert som følge av støyskjerming og fasadeisolering langs riksvegnettet.

Antall personer som bor innenfor flystøysonene er betydelig redusert som følge av flyttingen av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen. I tillegg reduseres flystøyen etter hvert som flyflåten endres til å inneholde mer støysvake fly. Trafikkvekst med økt antall fly trekker i motsatt retning.

Støy fra jernbane representerer også et problem. Jernbaneverket igangsatte i oktober 1998 en omfattende kartlegging av støynivået i bebyggelse langs jernbanenettet. Det er beregnet at om lag 5 500 personer er svært plaget av jernbanestøy. Resultatene fra denne kartleggingen vil bli brukt ved prioritering av fysiske støyreducerende tiltak i forbindelse med Nasjonal Transportplan. Jernbaneverket har dessuten fastsatt støykrav til operatørenes og eget rullende materiell. Dette vil spesielt være viktig i områder der det er vanskelig å sette i verk ytterligere fysiske støyreducerende tiltak som er effektive. For eksempel gjelder dette områder rundt skiftetasjoner og godsterminaler.

Inngrep

Utbygging av infrastruktur kan i tillegg til å gi økt tilgjengelighet til natur- og friluftsområder, forringe kvaliteten i disse områdene. Dette skyldes i hovedsak inngrep og barrierer, som følge av utbygging av veg- og jernbanenettet. I tillegg vil samferdselsanlegg påvirke natur- og kulturmiljøet gjennom direkte forbruk av arealer som kan ha betydning både i forhold til biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer, samt friluftsliv.

Innen samferdselssektoren er det veg- og vegtrafikk som har størst påvirkning på det biologiske mangfoldet. Selv om det i dagens vegplanlegging legges adskillig større vekt på å unngå uheldige inngrepsvirkninger enn for relativt få år tilbake, er det fortsatt

Samferdselsdepartementet

enkelte vegprosjekter under bygging eller planlegging som griper inn i/vil gripe inn i viktige naturmiljøer. Det er derfor en sentral utfordring for vegmyndighetene å redusere omfanget av 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, jf. nærmere omtale av metode for samlede strekningsvise vurderinger under avsnittet om Regjeringens miljøpolitikk på samferdselsområdet. Kartleggingsarbeidet viser at 1 305 km av 2 470 km registrert riksveg har landskapsproblemer graderet til de to mest alvorlige problemnivåene. Videre viser kartleggingene at ca. 1/5 av problemsoneomfanget berører naturmiljøet, og da spesielt vassdrag, våtmarker og barrierer for vilt.

Kollektivfelt og banestrekninger har potensiale for betydelig bedre kapasitetsutnyttelse enn veganlegg. Mens et kjørefelt for personbiler har en maksimal kapasitet på inntil ca. 2 000 passasjerer pr. time og retning, har kollektivfelt for busser kapasitet for over 10 000 passasjerer pr. time og retning og en banestrekning over det dobbelte av dette igjen.

Jernbanelinjer kan, som veganlegg, gi barrierevirkninger. Generelt skaper imidlertid jernbanevirksomhet i driftsfasen 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. Dette har igjen konsekvenser i forhold til biologisk mangfold, 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-tallet er på om lag 1 pst. pr. år. I om lag halvparten av tilfellene anslås samferdselssektoren 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 gjelder nærføring til verdifulle bygninger og bygningsmiljøer.

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.

Regjeringens miljøpolitikk på samferdselsområdet

Regjeringen legger i sin politikk stor vekt på å begrense de ulempene transport påfører samfunnet i form av forurensning, støy, samt inngrep i natur-, kulturlandskap 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 helhetlig tilnærming. 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. Bruken av virkemidler vil variere mellom områder. I de større byområdene er behovet for gjennomføring av miljøtiltak mer påtrengende enn i distriktene. Bruk av virkemidler må veies opp mot sentrale mål innenfor samferdselssektoren. Regjeringen ønsker å styrke tilbudet på vegnettet med økt framkommelighet for næringslivets transporter, samtidig med at veksten i persontrafikken rettes inn mot kollektivtransport framfor privatbil. For at en slik politikk skal lykkes, kreves samsvar mellom statlige og lokale virkemidler. De betydelige miljøutfordringer sektoren står overfor stiller krav til

Samferdselsdepartementet

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 transportetterspørsel er et resultat av en rekke forandringer i økonomiske forhold, arbeidsmarkedet, demografi, 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 privatbil- og lastebiltransport være det mest konkurransedyktige alternativet. Det er her nødvendig å ta i bruk virkemidler som reduserer miljøproblemene innen den enkelte transportsektor, herunder bl.a. avgifter, investeringstiltak og ulike teknologikrav.

I andre deler av transportmarkedet, som for eksempel de større byregionene, er både behov og mulighet for gjennomføring av tiltak større. En mer effektiv utnyttelse av transportsystemet gjennom bl.a. økt satsing på kollektivtransport vil være nødvendig for å ivareta kravene til trafikkvekst uten at miljøbelastningene skal øke.

Miljøproblemene transportsektoren bidrar til kan både være av global, regional og lokal karakter. Kyotoprotokollen og internasjonale protokoller om langtransporterte grenseoverskridende luftforurensninger legger føringer for ambisjonsnivået for 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. CO₂-avgiften på luftfart begrenses imidlertid til å omfatte drivstoff som tankes og benyttes til flyging mellom flyplassene i Norge. Transportsektoren betaler i tillegg til CO₂-avgift, høye ordinære avgifter på drivstoff. Dessuten påvirker de høye avgiftene på kjøp og eie av bil 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. I tillegg er det også tatt i bruk omfattende tiltak av administrativ/regulerende karakter.

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. 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*. Prosjektet er et eksempel på at ulike forvaltningsnivåer og myndigheter samarbeider om forslag til hvordan lokale miljøproblemer kan løses, nærmere bestemt hvordan luftforurensningen fra vegtrafikk kan reduseres i de største byene. Prosjektet tar sikte på å etablere et helhetlig system for overvåking og varsling av lokal luftforurensning i de største byene. Aktuelle tiltak og virkemidler mot luftforurensning både på kort og lang sikt skal vurderes, og nødvendig regelverk skal utarbeides. Prosjektet vurderer bl.a. iverksetting av akuttiltak på dager når det på bakgrunn av prognoser basert på overvåkningsdata forventes overskridelser av akuttiltaksgrenser fastsatt gjennom prosjektet. Med bakgrunn i dette ble det iverksatt et system i Oslo forrige vinter som skulle utløse reduserte fartsgrenser på hovedinnfartsårene på dager da varslet konsentrasjon av svevestøv (PM₁₀) overskred fastsatt akuttiltaksgrense, 150 µg/m³. Akuttiltaket ble imidlertid ikke utløst. Det skyldes bl.a. at det var mye nedbør i Oslo denne vinteren og at det således var mindre svevestøv i lufta. Fram mot kommende vinter vil prosjektet arbeide videre med å utvikle overvåknings- og varslingssystemer og aktuelle tiltak for de fem største byene. Innenfor budsjettammene for 2000 vil Samferdselsdepartementet prioritere midler til prosjektet *Bedre byluft*.

For å få en bedre samlet oversikt over miljø- og trafiksikkerhetsproblemene på riksvegnettet og bedre grunnlag for systematiske utbedringer, har Statens vegvesen utviklet en *metode for samlede strekningsvise vurderinger* av temaene trafiksikkerhet,

Samferdselsdepartementet

støy, 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. Dette er tiltak som kan ha betydelig miljømessig betydning. I 2000-budsjettet er hastighets- og kapasitetsøkende tiltak for tilrettelegging for bruk av krengetog på Sørlands-, Dovre- og Bergensbanen gitt høy prioritet. Dette er investeringer som også vil være av stor betydning for godstransport med jernbane.

Over flere år er det foretatt betydelige investeringer i flyplasssystemet. For luftfarten vil det bli rettet spesiell oppmerksomhet mot driften av luftfartssystemet, eksempelvis håndtering av støy, avising av fly, baneavising osv. Luftfartsverket har planer om å etablere et miljøstyringssystem i løpet av 2000-2001. I den forbindelse skal det utarbeides miljøhandlingsplaner i regionene for å sikre at alle forhold vedrørende lufthavnenes påvirkning på lokalmiljøet blir ivaretatt. Bruk av urea til baneavising vil fra og med vintersesongen 1999/2000 bli erstattet med mer miljøvennlige baneavisingsskemikalier. Luftfartsverket vil også arbeide videre med å få kildesortert en større andel av avfallet ved lufthavnene.

Regjeringen ønsker økt satsing på *kollektive transportmidler*, for å redusere transportskapte miljøproblemer i de største byene. Satsingen på jernbane har de siste årene blitt høyt prioritert over statsbudsjettet. Staten har også gitt høy prioritet til finansiering av lokale baner over riksvegbudsjettet og ved alternativ bruk av bompenger. Satsingen på lokale baner og annen infrastruktur for kollektivtrafikken har vært spesielt stor i hovedstadsområdet, bl.a. som følge av at 20 pst. av investeringene i Oslopakke 1 går til kollektivtrafikk.

Vegprising kan være egnet til å regulere trafikken på en effektiv måte, og dermed bidra til bedre utnyttelse av vegkapasiteten, samt å løse lokale miljøproblemer. Formålet med vegprising vil således være å regulere trafikken. I dag foreligger det ikke lovhjemmel for bruk av vegprising i Norge. Samferdselsdepartementet har imidlertid sendt ut et høringsnotat med forslag til lovhjemmel for vegprising. Staten har også gitt lokale myndigheter mulighet for tidsdifferensiering av satsene i dagens bompenger. Dette vil kunne ha en viss trafikkregulerende virkning, men hovedformålet med innkreving vil fortsatt være å finansiere utbygging. Lokale myndigheter har hittil vist liten interesse for slik tidsdifferensiering.

Statens vegvesen er i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 tillagt et større planansvar for kollektivtransport. I løpet av 1999 ventes ferdigstilt konkrete mål med handlingsplan for arbeidet. Det tas sikte på at kollektivtransporten skal utgjøre en integrert del av virksomheten i Statens vegvesen, der bl.a. avveiningene mellom ulike samferdselstiltak vil stå sentralt. Arbeidet utføres i nært samarbeid med fylkeskommunene.

Vegmyndighetene legger til rette for sykkelbruk gjennom satsing på utbygging av gang- og sykkelveger.

De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR) 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 RPR forutsettes det bl.a. at der det er kapasitetsproblemer i vegnettet, skal alternativer til vegutbygging utredes på lik linje med vegutbygging.

Regjeringen vil i den videre planleggingen i samferdselssektoren legge 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

Samferdselsdepartementet

regulerende virkemidler må ses i sammenheng, jf. i den forbindelse arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011.

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 *forskrift etter forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy*. Samferdselsdepartementet tar sikte på å videreføre satsingen på miljøtiltak langs eksisterende vegnett i 2000-budsjettet. Det ligger også miljøtiltak inne i budsjettpostene for nyanleggene.

Ny hovedflyplass på Gardermoen har redusert støyproblemene i Oslo-området betydelig, jf. omtalen foran. Fram mot april 2002 vil støynivået reduseres som en følge av at flyselskapene må skifte ut sine støyende fly (kapittel 2-fløy) med mindre støyende fly. Også på lengre sikt er det ventet at teknologiforbedringer muliggjør at støynivået pr. fly vil kunne reduseres. Trafikkvekst kan imidlertid virke dempende på en eventuell reduksjon av opplevd støy.

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) og Innst. O. nr. 6 (1997-98) lagt til grunn at det skulle være mulig å ta i bruk en gebyrordning for bruk av piggdekk høsten 1999 hvis en piggfriandel på i størrelsesorden 80 pst. i de fire største byene ikke nås innen 2002. Det forutsettes således at trafikantene skulle gis en anledning til frivillig å gå over til bruk av piggfrie dekk. Vegdirektoratet har foretatt beregninger som tyder på at flere av de aktuelle bykommunene vil være langt fra å nå en piggfriandel på 80 pst. innen 2002. Det må imidlertid understrekes at denne typen beregninger er beheftet med usikkerhet. *Forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr* ble fastsatt i statsråd 7. mai 1999. Kommunene vil gjennom denne forskriften ha mulighet for å ta i bruk et sentralt virkemiddel for å redusere svevestøvkonsentrasjonene. I vegbudsjettet for 2000 vil vintervedlikeholdet på riksvegene bli prioritert, for på best mulig måte å legge til rette for en overgang til piggfrie dekk.

Nærmere om inngrepsrelaterte problemstillinger

For å bevare det biologiske mangfoldet vil samferdselsmyndighetene 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.

Kompetanse innen kulturmiljø og kulturminneforvaltning 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 naturmiljø, kulturlandskap og kulturmiljø. Fleksibel bruk av vegnormalene for å ivareta hensynet til naturmiljø, kulturlandskap og kulturmiljøet vil være et vesentlig tiltak både ved utbedring av eksisterende vegnett og ved nybygging. Vegdirektoratet arbeider for tiden med forslag til revidert stamvegstandard. Alle nye vegutbyggingsprosjekter blir dessuten underlagt *miljømessig kvalitetssikring*, og om nødvendig skal de *miljørevideres*. Foreslåtte prosjekter med spesielt konfliktfylte inngrep skal vurderes særskilt. Statens vegvesen har under utarbeidelse retningslinjer for prosess og innhold for gjennomføring av miljømessig kvalitetssikring av vedtatte planer. Kvalitetssikringen planlegges ferdig i løpet av 1999.

Samferdselsdepartementet

Utvikling av *miljøindikatorer* som er relatert til tålegrenser for inngrep i kulturlandskap og naturområder, samt *metoder for kulturminner- 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 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 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 mv. 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 planfrie 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 Statens institutt for folkehelse i et arbeid med å kartlegge endring av flystøy i ulike friluftsarealer i Oslo-området i forbindelse med flytting av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen. Videre planlegger Luftfartsverket tiltak rettet mot småfly- og helikopterflyging slik at disse aktivitetene fører til mindre støysjenanse for omgivelsene. Bl.a. på bakgrunn av Folkehelsas prosjekt om støy i rekreasjonsområder vil Luftfartsverket i løpet av 1999 vurdere hvilke tiltak som kan være hensiktsmessige.

5 Diverse tabeller

Tabell 5.1 Samferdselsdepartementets garantiordninger og -fullmakter

(i 1 000 kr)					
Garantiordning	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.1998	Fullmakt til nye tilsagn for 1999	Forslag til fullmakt for nye tilsagn for 2000	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2000
Lån til ferjer i riks-vegsamband	18.06.1999	509 360	300 000	150 000	940 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	0	0	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	0	0	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	325 000	0	0	325 000
Sum		842 360	300 000	150 000	1 273 000

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

Tabell 5.2 Bestillings- og tilsagnsfullmakter

			(i mill. kr)	
Kap.	Benevnelse	Fullmakt	Vedtatt 1999	Forslag 2000
1301	Forskning og utvikling mv.	Tilsagn om tilskudd (T)	10	10
1320	Statens vegvesen	Maskiner, materiell og driftsbygninger mv. (B)	200	100
1350	Jernbaneverket	Materiell (B)	200	200
1380	Post- og teletilsynet	Materiell (B)	4	4
2450	Luftfartsverket	Rullende materiell (B)	50	50
		Flynavigasjonsanlegg, bygg og anlegg (B)	100	100

Tabell 5.3 Bruk av stikkordet "kan overføres" på andre poster enn 30-49

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 1999	Forslag 2000
1301	50	Samferdselsforskning	2 495	61 700
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	19 226	28 900
1311	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	21 324	27 900
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	156 873	5 496 000
1320	24	Statens vegvesens produksjon	54 319	-110 000
1320	60	Tilskudd til fylkesvegformål	68 152	225 900
1330	71	Tilskudd til ekspressbusser		75 400
1350	23	Drift og vedlikehold	1 646	2 727 000
1360	70	Beredskapslagring	982	1 850

Hva angår kap. 1301, postene 50 og 70 skyldes overførbarheten at flere av de prosjekter som får tilskudd fra bevilgningen, går over flere år. Tilskudd utbetales etter framdrift. For kap. 1311, post 60, kap. 1320, postene 23 og 60, kap. 1350, post 23 og kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningen enten helt eller delvis gjelder tilskudd til materiellanskaffelser, samt større bygge- og anleggsarbeider eller at større deler av bevilgningen går til slike formål. Kap. 1320, post 24 angår Statens vegvesens produksjon. Denne virksomhetens resultat skal vise konkurranseevne. Tilbakeføring av et eventuelt overskudd er en stimulans for effektiv drift.

Tabell 5.4 Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. vedtatt budsjett 1999

					(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Vedtatt budsjett 1999	Endring	Rev. budsj.
1300	01	42	134	84 700	18 000	102 700
1300	01	45	180	84 700	4 800	107 500
1301	70	67	236	35 400	-10 000	25 400
1312	90	45	180	490 000	311 000	801 000
1314 (ny)	01	45	180		3000	3 000
1330	60	67	236	380 000	57 000	437 000
1330	71	67	236	20 000	25 000	45 000
1380	01	45	180	126 800	4 000	130 800
1380	45	45	180	17 300	2 000	19 300
1380	70	45	180	10 000	-6 000	4 000
2450	24	67	236	-44 000	-50 000	-94 000
2450	30	45	180	648 200	-30 000	618 200
2450	30	67	236	648 200	-50 000	568 200
2450	92 (ny)	67	236		15 000	15 000
Sum endringer på utgiftskapitler					275 800	

Tabell 5.5 Budsjettendringer på inntektskapitler ift. vedtatt budsjett 1999

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Vedtatt budsjett 1999	Endring	Rev. budsj.
5450	35	45	180	353 720	-30 000	323 720
5450	35	67	236	353 720	-35 000	288 720
Sum endringer på inntektskapitler					-65 500	

Tabell 5.6 Utgifter fordelt etter art/postgrupper

(i 1 000 kr)

Post- gr.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
01-01	Driftsutgifter	218 908	222 450	352 610	¹⁾ 58,5
21-23	Spesielle driftsutgifter	7 803 279	7 613 800	8 236 200	8,2
24-24	Driftsresultat	-238 321	-154 000	-204 000	²⁾ 32,5
30-49	Nybygg, anlegg mv.	8 171 165	6 123 190	6 331 260	3,4
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	48 905	53 200	61 700	16,0
60-69	Overføringer til kommuner	238 880	633 800	717 800	³⁾ 13,3
70-89	Overføringer til private	2 911 763	2 288 200	2 481 050	8,4
90-99	Utlån, avdrag mv.	6 480 030	⁴⁾ 3 341 120		-100,0
Sum under departementet		25 634 609	20 121 760	17 976 620	-10,7

- 1) Den kraftige økningen i driftsutgifter fra vedtatt budsjett 1999 skyldes i hovedsak at Luftfartstilsynet (tidligere Luftfartsinspeksjonen) er skilt ut av Luftfartsverket og opprettet som eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000.
- 2) Økningen skyldes at Luftfartsverkets driftsresultat er økt for delvis å finansiere forskjellen mellom inntekter og utgifter for Luftfartstilsynet som er opprettet som nytt forvaltningsorgan med virkning fra 01.01.2000.
- 3) Økningen skyldes ordningen med avgiftskompensasjon for rutebiler for opphevelsen av avgiftsfritaket for autodieselavgift, jf. kap. 1330, post 60.
- 4) 1999 var siste år med lånebevilgninger til NSB Gardermobanen AS og Oslo Lufthavn AS.

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag

Programområde 05 Sivilt beredskap

Justisdepartementet har det overordnede ansvaret for programområdet. Bevilgningene over kap. 1360 Samferdselsberedskap, dekker utgifter til kurs og øvinger, sårbarhetsreduserende infrastrukturtiltak, utgifter forbundet med beredskapslagring av reservedeler for viktige typer busser, laste- og varebiler samt kompensasjon for Telenors reelle merkostnader forbundet med samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret. For nærmere omtale og oversikt over samlede bevilgninger for hele programområdet vises det til Justisdepartementets budsjettproposisjon.

Programkategori 05.10 Sivilt beredskap

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 05.10 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)		
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Pst. Forslag 2000 endr. 99/00
1360	Samferdselsberedskap	47 047	37 140	15 620
	Sum kategori 05.10	47 047	37 140	15 620
				-57,9
				-57,9

Mål og virkemiddel

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. Et annet mål er å redusere infrastrukturens sårbarhet. Samferdselsdepartementet har bl.a. valgt å satse på å utvikle et reservebruprosjekt som baserer seg på at Vegvesenet og Jernbaneverket i størst mulig grad kan bruke samme materiell. På denne måten kan man oppnå langt bedre beredskapsdekning med tilnærmet samme ressurser. Departementet legger vekt på at infrastrukturtiltakene i sektoren skal kunne benyttes i fred så vel som i krig.

Utvikling og resultater

Departementet har de siste årene satset på bygging av 2 mobile "roll on/roll off" ramper for skip. 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 i fred. Det er bevilget 15 mill. kr til bygging av ro-ro rampe nr. 2 fordelt over budsjettårene 1998 og 1999. Rampe nr. 2 skal ferdigstilles i første halvdel av år 2000. I fredstid skal rampen plasseres i Narvik havn. Departementet har de senere år bevilget midler til Statens vegvesen til bygging av 2 mobile ferjekaier. Det tas sikte på å anskaffe i alt 4 sett spesialkomponenter til mobile ferjekaier som vil representere en betydelig økning i beredskapen under krise og krig. Spesialkomponentene til de mobile ferjekaiene skal etter planen beredskapslagres i Nordland/Troms og i Møre og Romsdal. Som en oppfølging av Forsvarets forskningsinstituts prosjekt "Beskyttelse av samfunnet 2/Sårbarhetsreduserende tiltak innen telekommunikasjon" er det under Samferdselsdepartementet etablert et nytt prosjekt som skal utarbeide forslag til fremtidig strategi for teleberedskap i et telemarked med fri konkurranse. Det tas sikte på å presentere resultatene fra prosjektet i et fremlegg for Stortinget våren 2000.

Budsjettforslaget 2000

Budsjettforslaget for 2000 er på 15,6 mill. kroner. Den store nedgangen i forhold til vedtatt budsjett 1999 skyldes i hovedsak at forslag til bevilgning på post 71 først vil bli fremmet i et tillegg til St.prp. nr. 1, jf. omtale under post 71. Budsjettforslaget innebærer bl.a. fortsatt satsing på kurs og øvelser samt anskaffelse av reservebrumateriell og mobile ferjekaier.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1360 Samferdselsberedskap**

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Driftsutgifter	3 459	4 050	4 410
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., kan overføres	6 862	10 090	9 360
70	Beredskapslagring, kan overføres	1 726	2 300	1 850
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	35 000	20 700	
	Sum kap. 1360	47 047	37 140	15 620

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen dekker utgifter til kurs for og øving av personell for den sivile transportberedskapsorganisasjonen (TBO), kurs og øving for havneberedskapspersonell, kurs og øving for flyplassberedskapspersonell samt utgifter til beredskapssamband i TBO og Vegvesenet. Posten dekker også risiko- og sårbarhetsanalyser i Luftfartsverket, Vegvesenet og i Posten Norge BA.

Post 30 Transport og sambandsanlegg, utstyr mv.

Bevilgningen dekker restfinansiering til anskaffelse av beredskapsbru for jernbanen. Den dekker også utgifter til bygging av elementer til et mobilt ferjeleie.

Post 70 Beredskapslagring

Bevilgningen dekker utgifter til lagring av reservedeler til busser, laste- og varebiler.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret

Bevilgningen over denne posten dekker utgifter til kompensasjon til Telenor AS i forbindelse med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) vedr. Totalforsvaret. Siden 1999 har Samferdselsdepartementet hatt ansvar for å fastsette slik kompensasjon til Telenor. Samtalene med selskapet vedrørende år 2000 er foreløpig ikke sluttført. Departementet tar derfor sikte på å komme tilbake til bevilgningsforslag på post 71 i et tillegg til St.prp. nr. 1.

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon mm.

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)		
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
				Pst. endr. 99/00
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	126 706	109 800	107 000
1301	Forskning og utvikling mv.	70 563	101 400	103 800
	Sum kategori 21.10	197 269	211 200	210 800
				-2,6 2,4 -0,2

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)		
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
				Pst. endr. 99/00
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		1 780	1 800
	Sum kategori 21.10		1 780	1 800
				1,1 1,1

Mål og virkemiddel

Samferdselsdepartementets hovedfunksjon er å utrede og iverksette tiltak for på best mulig måte å oppnå målene innenfor transport- og kommunikasjonssektoren. Formålet med bevilgningen er bl.a. å dekke departementets driftsutgifter, herunder kjøp av konsulenttjenester og utredninger. Bevilgningen dekker også Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport- og kommunikasjon, trafiksikkerhetstiltak og forskning og utvikling mv. Via forskningskapitlet er det et mål å styrke kunnskapsgrunnlaget innenfor transport og telekommunikasjonsforskning. Det er videre viktig å gi trafiksikkerhetsarbeidet høy prioritet, og å støtte opp om rasjonelle og miljøvennlige transportløsninger.

Utvikling og resultater

Samferdselsdepartementet har de senere årene brukt betydelige ressurser i forbindelse med regulering, tilsyn og omorganisering av statlige samferdselsvirksomheter. Det pågår et omfattende arbeid med ulike transportpolitiske tiltak og med Nasjonal transportplan som skal legges frem våren 2000. Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ble ved behandlingen av St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 180 (1998-99) vedtatt skilt fra Samferdselsdepartementet og etablert som eget forvaltningsorgan under departementet.

Samferdselsdepartementet har hatt betydelig arbeid i forbindelse med sammenslåing av Telenor AS og Telia AB. I 1999 er det gitt en særskilt bevilgning på 18 mill. kr til juridisk og økonomisk rådgivning, herunder konsulentbistand i forbindelse med forarbeid og forberedelse til statens salg av aksjer, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 134 (1998-1999). For nærmere redegjørelse for sammenslåingen og nedslag av statens aksjer i det sammenslåtte selskapet vises til St.prp. nr. 58/Innst. S. nr. 197 (1998-99), samt til omtale under programkategori 22.20 Telekommunikasjoner.

Postbanken BA er i tråd med St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 194 og Ot.prp. nr. 53/Innst. O. nr. 75 (1998-1999) omdannet til aksjeselskapet Postbanken AS fra 22. juni 1999. Generalforsamlingene i Postbanken AS og Den norske Bank ASA godkjente i juni 1999

Samferdselsdepartementet

en fusjonsplan for fusjon mellom de to bankene. Det vises i denne forbindelse til nærmere omtale i St.prp. nr. 76 (1998-1999).

Evalueringsgruppen som ble oppnevnt 15.05.98 for å gjennomgå utbyggingen av Gardermobanen og flyplassen, avga sin rapport 1. september 1999. Rapporten er til vurdering i departementet. Rapporten vil bli gjennomgått med sikte på videre oppfølging. Saken vil i egnet form bli lagt frem for Stortinget.

Budsjettforslaget 2000

Det vil i 2000 bli arbeidet videre med en rekke samferdselspolitiske tiltak for på best mulig måte møte utfordringene innenfor de ulike transport- og kommunikasjonsformene. I budsjettåret vil Nasjonal transportplan som er en samlet plan for alle transportsektorene, være et vesentlig dokument. Statens vegvesen, Kystverket, Luftfartsverket og Jernbaneverket har etter et omfattende planarbeid, bl.a. med fylkeskommunal medvirkning, utarbeidet et offentlig felles plandokument som grunnlag for departementenes arbeid med planen. Dokumentet er også sendt til fylkeskommunene til høringsbehandling. Arbeidet med planen krever høyt ressursbruk i departementet.

Det planlagt sammenslåtte selskapet av Telenor AS og Telia AB planlegges børsintrodusert i 2000 med bistand fra internasjonale meglerfirmaer. Det må i forbindelse med sammenslåingen og salg av aksjer påberegnes betydelige kostnader for 2000. Samferdselsdepartementet er i ferd med å kartlegge og vurdere de ulike kostnadstypene og kostnadsdekningen. Disse utgiftene er derfor ikke med i forslag til budsjett for 2000. Departementet vil komme tilbake til Stortinget så snart det har funnet sted en avklaring.

Etter opprettelse av en egen seksjon for kollektivtransport i departementet i 1999, vil det i tiden framover bli fokusert på politikkutvikling og virkemiddelbruk, og på ansvarsfordelingen mellom forvaltningsnivåene. Luftfartstilsynet vil i samsvar med behandlingen av St.prp. nr 66/Innst. S. nr. 226 (1998-99), bli etablert som eget forvaltningsorgan gjennom utskillelse fra Luftfartsverket 1. januar 2000. Det er som i tidligere år også lagt til opp til en spesiell bevilgning til Trygg Trafikk. I budsjettforslaget er langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging prioritert.

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

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	¹⁾ Forslag 2000
01	Driftsutgifter	86 754	84 700	80 700
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	11 908	12 100	12 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	12 600	13 000	13 400
72	Planarbeid oslo indre øst, kan overføres	15 444		
Sum kap. 1300		126 706	109 800	107 000

- 1) Forslag 2000 må ses i sammenheng med at Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ble etablert som eget forvaltningsorgan fra 01.07.1999. Som følge av dette ble kap. 1300, post 01 redusert med totalt 3,0 mill. kr. For omtale av HSLs budsjett for 2000 vises til programkategori 21.20 Luftfartsformål, kap. 1314.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 80,2 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn til fast organiserte stillinger, samt lønn til engasjementer og ekstrahjelp. For øvrig skal bevilgningen dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester til større utredningsarbeid. Det er videre satt av midler til

Samferdselsdepartementet

godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Ved utgangen av 1. halvår 1999 hadde Samferdselsdepartementet 143 tilsatte, som tilsvarer 141 årsverk. Etter utskillelsen av HSL fra 1. juli 1999 er antall årsverk redusert med 9 til 132.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.

Det foreslås bevilget et tilskudd til Trygg Trafikk på 13,1 mill. kr. Hovedoppgaven til Trygg Trafikk, som grunnlag for statlig tilskudd, er trafikkopplæring i skoler og barnehager (med vekt på utarbeidelse av undervisningsmateriell), informasjon og koordinering av frivillig trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk skal videre bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, blant annet som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter. Trygg Trafikks virksomhet i 1999 er i hovedsak gjennomført i henhold til oppsatt plan. Ved omorganisering av organisasjonen pr. 1. januar 1999 ble stabsfunksjonen "Utredning og strategi" opprettet. Den faglige kompetansen er i 1. halvår 1999 styrket med fagsjef og prosjektkoordinator. Dette må blant annet sees på bakgrunn av omlegging av støtten fra forsikringsnæringen til Trygg Trafikk fra grunnstøtte til prosjektfinansiering. Samferdselsdepartementet har vurdert om også statens tilskudd bør øremerkes bestemte formål eller prosjekter, men har foreløpig funnet det mest hensiktsmessig at tilskuddet tildeles som grunnbevilgning uten direkte øremerking. Departementet vil imidlertid følge utviklingen i organisasjonen med sikte på å påse at bevilgningene nyttes i samsvar med Stortingets forutsetninger.

Med et statstilskudd på 13,1 mill. kr og for øvrig de inntekter som er ført opp i Trygg Trafikks forslag til budsjett for 2000, blir fordelingen mellom tilskudd fra Staten og andre inntekter som følger:

	Finansiering		(i 1 000 kr)	
	Budsjett	i pst.	Forslag	Finansiering
	1999	1999	2000	i pst.
				2000
Statstilskudd	13 000	47,3	13 100	48,2
Andre tilskudd og egne inntekter	14 498	52,7	14 091	51,8
Sum	27 498	100,0	27 494	100,0

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

Samferdselsdepartementet

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 Forslag 2000
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet		1 780 1 800
	Sum kap. 4300		1 780 1 800

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Det foreslås derfor at 1,8 mill. kr inntektsføres på kap. 4300 Samferdselsdepartementet, post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet. Beløpet gjelder 17,5 pst. av bidrag til ITU og 9,3 pst. av bidraget til UPU. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 161 Generelle bidrag - FN-organisasjoner, post 70 Tilskudd til FNs utviklingsprogram (UNDP) og underliggende fond.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 Forslag 2000
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	9 650	12 800 13 200
50	Samferdselsforskning, kan overføres	48 905	53 200 61 700
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, kan overføres	12 008	35 400 28 900
	Sum kap. 1301	70 563	101 400 103 800

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 13,2 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, virkemidler for å fremme kollektivtransporten samt mer transportspesifikke utredninger.

I 1998 ble det bevilget 12,8 mill. kr til Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. over Samferdselsdepartementets budsjett. Midlene ble bl.a. benyttet til utredninger om midlertidig økning av vrakpantpremien, reisevaner, konsistens i nyttekostnadsanalyser på tvers av delsektorer, trafikkopplæring av små barn, ståplasser og sikkerhet knyttet til skolebartransport i buss, bruk av rusmidler i vegtrafikken, fjernarbeid og funksjonshemmede, regional lufthavnstruktur, måling av kvalitet på landsdekkende posttjenester m.m.

I 1999 benyttes midlene bl.a. til utredninger om økt privat engasjement ved vegutbygging, reisevaner, rammebetingelser i samferdselssektoren, konkurranseflater i innenriks godstransport og intermodale transporter samt i persontransporten, nyttekostnadsanalyser av togprodukter knyttet til ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester, samfunnsøkonomiske konsekvenser av fiskalavgifter på luftfart, nye organisasjons og samarbeidsordninger i kollektivtransporten m.m.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 61,7 mill. kr. Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 20,7 mill. kr og 41 mill. kr.

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 å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. Bevilgningen vil også nyttes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og norsk delfinansiering av forskningsprosjekter under EUs femte rammeprogram for forskning.

I 1998 ble det bevilget 18,9 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. Forskningsresultatene har gitt ny og forbedret kunnskap om transportsektoren, med større forståelse for hvordan transportpolitikken bør utformes. I 1998 var departementet også med på å starte opp et nytt forskningsprogram om regional utvikling der det skal frambringes kunnskap om regionale utviklings- og omstillingsprosesser.

I 1999 er det satt av 17,7 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- Program om lokal transport- og arealpolitikk (LOKTRA), som bl.a. tar for seg tema i tilknytning til arealbruk, miljø, trafikksikkerhet og kollektivtransport.
- Program for logistikk, IT-anvendelser, transport (LOGITRANS).
- Miljøforurensning og helse.
- Regional utvikling.

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

For 2000 legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre støtten til forskningsprogrammene LOGITRANS, Miljøforurensning og helse samt Regional utvikling. I tillegg vil Samferdselsdepartementet vurdere å støtte et nytt forskningsprogram som er under planlegging. Det nye programmet tar bl.a. sikte på å følge opp en del av problemstillingene i LOKTRA.

Telekommunikasjonsforskning

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

I 1998 ble det bevilget 29,4 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 1999 er det satt av 35,5 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

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

Samferdselsdepartementet legger opp til å videreføre støtten til de ovennevnte forskningsprogrammene også i 2000. I tillegg vil bevilgningen også nyttes til delfinansiering av etablering av et "Center of Excellence" (Senter for fremragende forskning) på Fornebu. Oppbyggingen av senteret vil bli koordinert av Norges forskningsråd, jf. nærmere orientering om dette under kap. 0281 i Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementets budsjettproposisjon. Detaljer i de faglige aktivitetene er nå

Samferdselsdepartementet

til utredning, men hovedfokus for aktivitetene ved senteret vil trolig være kommunikasjonsteknologi og software engineering (store programsystem). Samferdselsdepartementet vil bidra med 5 mill. kr til satsingen på kommunikasjonsteknologi.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport

Det foreslås bevilget 28,9 mill. kr. Videre foreslås det gitt fullmakt til å stille tilsagn på 10 mill. kr utover gitt bevilgning for 2000. Tilskuddsposten omfatter tilskudd til forsøk med alternative drivstoff m.v. og tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Det tas sikte på å fordele bevilgningen med 8,2 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff m.v. og 20,7 mill. kr til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport.

Tilskudd til utvikling av 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 gis hovedsakelig til konkrete utviklingsprosjekt/tiltaks pakker. Byområder og prosjekt som kan bedre funksjonshemmedes tilgang til kollektive transportmidler prioriteres.

Av 1998-bevilgningen ble det gitt tilsagn om midler til tiltakspakker i Ålesund og Grenlandsområdet. Det ble også gitt tilsagn om midler til et "dør til dør" tverretattlig utviklingsprosjekt for bedre tilrettelagt transport for funksjonshemmede i Gloppen/Sogn og Fjordane og et samarbeidsprosjekt mellom Vest-Agder fylkeskommune og brukerorganisasjonene for å tilrettelegge vanlige bussruter og fysiske omgivelser for personer med forflytningsvansker. For 1999 er det bl.a. gitt midler til Oslo kommune til utviklingsprosjekt bydelsnett i Groruddalen.

Ordningen med tildeling av midler til større tiltakspakker ble iverksatt fra og med 1996. Tiltakspakker med bevilgning for 1996 var forventet avsluttet, avrapportert og evaluert i løpet av 1998. Tiltakspakkene er bortimot ett år forsinket og sluttrapporter med evaluering vil foreligge først ved årsskiftet. Så langt foreligger det derfor begrenset dokumentert kunnskap om tiltakspakkene. Konklusjonene i en prosessevaluering av arbeidet med "Tiltakspakke Tønsberg" og tiltakspakke "NY GIV for kollektivtransporten i Drammensregionen", foretatt av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra departementet, peker på følgende forhold av betydning for iverksetting av og framdriften i prosjektene:

- Det utarbeides få og dårlige overordnede målformuleringer. Tiltakspakkene kan derfor lett få fokus på enkeltprosjekter mer enn pakker som helhet.
- Utlysningen av midlene kommer for sent til fylkene i forhold til fylkenes og kommunenes budsjettbehandling. Fylkeskommunene har derfor måttet sikre lokal finansiering etter tilsagn om midler fra departementet. Lokal planlegging har også vært skadelidende under korte tidsfrister.

TØI foreslår derfor i lys av dette at tidsperspektivet for tiltakspakkene bør endres. Dette vil gi lokale aktører større muligheter til planlegging og arbeid med definering av egne mål. Departementet vil med henblikk på senere års tildelinger vurdere mulige endringer i søknads- og tildelingsprosessen.

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv.

Tilskuddsordningen 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. Tilskudd skal fortrinnsvis gis til forsøksprosjekter som genererer ny kunnskap og som fortrinnsvis bidrar til ordinære driftsløsninger. Videre skal prosjektene være av en slik karakter at det er sannsynlig at konseptene kan settes ut i livet på relativt kort tid. Rene utviklingsprosjekter og ren driftsstøtte vil som hovedregel ikke prioriteres.

Samferdselsdepartementet

En stor del av aktiviteten i 1998 var konsentrert om bruk av naturgass. I 1999 er støtten til naturgassprosjekter trappet betydelig ned. I 1999 prioriteres bl.a. prosjekter som omfatter bruk av brenselcelleteknologi og biogass for busser. I tillegg er det tildelt midler til prosjekter som omfatter hybridbusser og varetransport med elektriske biler. Det er også tildelt midler til avslutning av naturgassbussprosjektet i Rogaland over forsøksordningen.

Andre saker*Departementets selskapsinteresser*

Staten ved Samferdselsdepartementet har aksje-/eierinteresse i flere selskaper, herunder de heleide statlige selskapene Telenor AS, Posten Norge BA, NSB BA og Postbanken AS. Det vises til nærmere omtale av eierskapet i pkt. 3.6 i del I og budsjettering av utbytte under de respektive programkategorier i del II. Regjeringen vil komme tilbake til det budsjettmessige og inntektsføringen av salget av aksjer i det planlagte sammenslåtte selskapet av Telia AB og Telenor AS.

Foruten de ovennevnte selskapene eier staten ved Samferdselsdepartementet 50 pst. av aksjene i SAS Norge ASA. De øvrige aksjene eies av private. Staten oppnevner halvparten av styremedlemmene.

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

Regnskapet for 1998 viste et driftsresultat på 733 mill. kr mot 567 mill. kr. i 1997. Årsoverskuddet (resultat etter skatter) ble 541 mill. kr. For 1998 mottok staten et utbytte på 86,95 mill. kr, jf. også omtalen under kap. 5623. Aksjekapitalen i SAS Norge ASA er på 470 mill. kr. Selskapets egenkapital var 3 851 mill. kr pr. 31. desember 1998. For første halvår 1999 ble resultatet før skatter 120 mill. kr, mot 389 mill. kr for tilsvarende periode i 1998.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
		Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Kap.	Betegnelse				
1310	Flytransport	249 100	271 100	355 300	31,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	173 944	115 900	118 400	2,2
1312	Oslo Lufthavn AS	1 695 000	490 000		-100,0
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)			108 800	
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart			8 500	
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	1 293 477	2 905 320	605 000	-79,2
	Sum kategori 21.20	3 411 521	3 782 320	1 196 000	-68,4

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			33 900	
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	920 306	353 720	360 400	1,9
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		500 000	500 000	0,0
5623	Aksjer i SAS Norge ASA	86 950	50 000	50 000	0,0
	Sum kategori 21.20	1 007 256	903 720	944 300	4,5

Mål og virkemiddel

I St.meld nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97), er målene for luftfartspolitikken trukket opp. Luftfartspolitikken skal bidra til å sikre transportbrukerne effektive transportmidler over hele landet og medvirke til å utvikle næringsliv og bosetting i tråd med de overordnede distriktpolitiske målene. Innenfor luftfarten er det lagt til rette for en effektiv konkurranse mellom flyselskapene, særlig etter at Oslo lufthavn, Gardermoen ble åpnet. Den økte konkurransen innenfor luftfarten vil over tid endre trafikkmønsteret og trafikkomfanget, noe som igjen vil påvirke omfanget og fordelingen av investeringene i lufthavnene. Det vil bli lagt særlig vekt på sikkerhet og vedlikehold av infrastrukturen. Et bærende prinsipp ved fastsetting av nivå og system for luftfartsavgiftene bør være at prisene skal avspeile de faktiske kostnadene.

Oslo Lufthavn AS er etablert som et statsaksjeselskap, hvor Luftfartsverket forvalter statens aksjer. Luftfartsverket har ansvar for drift og utbygging av de øvrige stamruteplassene og de regionale flyhavnene. I tillegg gis det tilskudd til ikke-statlige regionale flyplasser. Det er nødvendig med en økt bevilgning i 2000 for å sikre et flytilbud på flyruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme.

Utvikling og resultater

Den nye Oslo Lufthavn, Gardermoen åpnet 8. oktober 1998 og medførte nær en dobling av kapasiteten for antall flybevegelser i det viktigste knutepunktet for norsk flytrafikk. Denne store kapasitetsøkningen har gitt passasjerene et bedre flytilbud og økte valgmuligheter og ført til betydelig økt vekst i flytrafikken, spesielt i antall flybevegelser, men også i antall passasjerer. Den kraftige veksten i flytilbudet har imidlertid ført til noe lavere kapasitetsutnyttelse, særlig for innenriksmarkedet, og har presset lønnsomheten for flyselskapene.

Budsjettforslaget 2000

Budsjettforslaget på utgiftssiden er totalt 1 196 mill. kr, sammenlignet med 3 782,3 mill. kr i 1999. Denne kraftige utgiftsreduksjonen skyldes at det i 1999 fortsatt ble bevilget lån til utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, samt bevilgning til Luftfartsverket i forbindelse med salg av Fornebu. Det foreslås 355,3 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester. Videre er foreslått 27,9 mill. kr som tilskudd til ikke-statlige flyplasser. Av dette vil om lag 9,9 mill. kr bli benyttet til delvis dekning av omkostningene med den statlige overtakelsen av regionale flyplasser i 1997 og 1998. Som delvis kompensasjon til Luftfartsverket for kostnader ved disse flyplassene, foreslås bevilget 90,5 mill. kr. Bevilgningsforslaget omfatter også Luftfartsverkets driftsresultat og investeringer. Resten av bevilgningsforslaget gjelder Luftfartstilsynet som vil bli opprettet som eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000, og Havarikommisjonen for sivil luftfart, som ble etablert som eget forvaltningsorgan 01.07.1999.

Inntektsiden omfatter Luftfartstilsynets gebyrer, renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbyggingen av Gardermoen, utbytte av statens aksjer i SAS Norge ASA, samt Luftfartsverkets avsetninger til investeringsformål.

På bakgrunn av Stortingets behandling av St.prp. nr. 66 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 226 (1998-99), vil Regjeringen i egen sak komme tilbake med forslag om å omgjøre Luftfartsverket til statsforetak eller særlovselskap.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringer

Hovedtrekkene i luftfartspolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97). Det er viktig i størst mulig grad å se luftfarten i sammenheng med et samlet transporttilbud, jf. at det skal legges fram en Nasjonal transportplan i 2000. En hovedutfordring vil være oppnå et godt flytilbud tilpasset flypassasjerenes behov med utgangspunkt i en effektiv konkurranse mellom flyselskapene. Samtidig vil det være en utfordring å sikre finansieringen av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter på strekninger der staten tar et ansvar for transportstandarden. Utbygging og drift av flyplasser er preget av høye kapitalkostnader knyttet til investeringer i anlegg, samt en relativ høy grad av faste kostnader i driften av flyplassene.

Tilstandsvurdering

Flytilbudet i Norge er basert på et landsomfattende nett av flyplasser. Antall flyplasser er stort sett på et høyt nivå i forhold til trafikken. Det er imidlertid fortsatt behov for tiltak for å forbedre kapasitet, servicenivå og vedlikehold.

Målt i antall passasjerer har det vært en betydelig økning i trafikken over norske lufthavner. I 1996 var veksten i flytrafikken innenlands 9,9 pst., med en økning på over 10 pst. på stamrutene. I 1997 økte trafikken målt i antall passasjerer med hele 13,9 pst. på sekundærrutene, mens stamrutene bare økte 2,4 pst. Totalt økte trafikken over norske lufthavner i 1998 med 4,9 pst. Det totale antall passasjerer over norske lufthavner (kommet og reist) i 1998 var 26,5 mill. Tabellen i det følgende viser årlige prosentvise endringer i passasjertrafikken i forhold til foregående år i perioden 1995-98.

Samferdselsdepartementet

	1995	1996	1997	1998
<i>Rutetrafikk</i>				
Innland:				
Stamruter	4,2	10,3	2,4	4,4
Sekundærruter	4,8	4,5	13,9	5,0
Total innland	4,2	9,9	3,2	4,5
Utland	3,7	12,5	11,8	7,9
Sum rutetrafikk	4,3	10,4	6,1	4,7
<i>Chartertrafikk</i>				
Innland	-4,5	-8,5	24,1	-10,4
Utland	7,5	14,7	9,6	0,6
Sum chartertrafikk	7,3	14,3	9,8	0,4
Passasjertrafikk totalt	4,5	10,7	6,4	4,9

I første halvår 1999 var veksten i antall passasjerer på 7,7 pst. sammenlignet med tilsvarende periode i 1998.

Den nominelle utviklingen i satsene for luftfartsavgiftene og gebyrene har i perioden 1996-99 vært som følger:

	i pst.
01.01.96	2,5
01.01.97	0,1
01.01.98	1,7
01.01.99	3,6

Det er lagt til grunn at satsene ikke skal avvike vesentlig fra den generelle prisutviklingen over tid.

Rapportering

Veksten i flytrafikken i 1998 var betydelig og vesentlig høyere enn den generelle vekstraten i norsk økonomi. Dette til tross for at flere streiker gjorde sitt til å dempe veksten, og da særlig målt i antall flybevegelser. Etter åpningen av den nye Oslo lufthavn, økte tilbudet i flytrafikkmarkedet betydelig. Dette medførte noe lavere kapasitetsutnyttelse, særlig for innenriksmarkedet. Det økte tilbudet innenlands kom både fra de etablerte flyselskaper og fra nyetablerte Color Air.

I 1998 falt setekapasitetsutnyttelsen innenlands marginalt til snaut 59 pst. for året som helhet. I 1999 vil gjennomsnittsbelegget trolig bli vesentlig lavere. I 1998 ble det utført 626 502 kommersielle flybevegelser, dvs. rute, charter og frakt. Dette var en vekst på 4,7 pst. i forhold til året før. 80 pst. av disse ble foretatt på stamlufthavner og 20 pst. på regionale lufthavner. Veksten var høyest på stamlufthavnene, 5,5 pst., mens veksten var 1,6 pst. totalt for de øvrige lufthavnene. I tillegg ble det foretatt 19 561 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom) i 1998, dvs. 18,7 pst. flere enn i 1997. Antall passasjerer kommet og reist økte i 1998 med 4,9 pst. til om lag 26,5 mill.

I 1999 forventes en økning i antall flybevegelser på 15,6 pst. fordelt med en vekst på 16,2 pst. innenlands og 13,1 pst. utenlands. I første halvår var veksten 17,1 pst. Målt i antall passasjerer er veksten i 1999 prognostisert til totalt 7,7 pst., hvorav 6,9 pst. innenlands og 9,6 pst. utenlands. I første halvår viser statistikken en vekst på 7,7 pst. fordelt med 7,3 pst. på innenriks og 8,6 pst. på utenriks.

Luftfartsverkets økonomiske resultat målt etter kontantprinsippet var i 1998 på 956,1 mill. kr mot 988,8 mill. kr året før. Årsaken til nedgangen var bortfall av inntekter fra Fornebu mot slutten av året. Produktivitetsutviklingen var i 1998 på 2,2 pst. I disse beregningene er regnskapsprinsippet benyttet, da det gir den mest korrekte måling både i enkeltår og over tid. Det ble i 1998 foretatt investeringer for i alt 867,4 mill. kr. Av enkeltprosjekter kan nevnes at nytt ekspedisjonsbygg på Evenes ble tatt i bruk 17.06.1998 innenfor kostnadsrammen på 126,3 mill. kr. For å gi plass til nye flyselskaper er det også foretatt utvidelser av ekspedisjonsbyggene på Vigra og Kjevik.

Samferdselsdepartementet

Videre ble sekundærradar ved Ålesund og Evenes ferdigstilt og tatt i bruk. Luftfartsverket anskaffet nytt økonomi-, lønns- og personalsystem for å kunne håndtere overgangen til år 2000, samt tilfredsstille kravene i statens økonomireglement.

Bortfallet av inntekter fra Fornebu innebærer at Luftfartsverket i 1999 har fått en sterkt svekket selvfinansieringsevne sammenlignet med tidligere. Dette er delvis kompensert ved å trekke midler fra reguleringsfondet. Den betydelige veksten i antall flybevegelser har imidlertid gitt Luftfartsverket merinntekter ut over det som var forutsatt. Samtidig har også driftsutgiftene økt mer enn budsjettet. Likevel forventes det at resultat og produktivitetsutvikling vil bli betydelig bedre enn det som var forutsatt i budsjettproposisjonen for 1999.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2000 til luftfartsformål tar utgangspunkt i at det er ønskelig å styrke satsingen på den regionale luftfarten. Det er derfor lagt opp til en betydelig økt bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester.

Med tanke på den sterke veksten som har vært i antall flybevegelser i 1999 sammenholdt med en relativt beskjeden vekst i etterspørselen, er det foreløpig lagt til grunn nullvekst i volum i trafikkinntektene for 2000. Det foreslås å øke satsene for luftfartsavgiftene med i gjennomsnitt 2,0 pst. Basert på forutsetninger om inntekts- og utgiftsutviklingen, kan Luftfartsverkets bedriftsøkonomiske overskudd anslås til om lag 452 mill. kr i 2000. Av dette er det forutsatt at 94 mill. kr innbetales til statskassen. Det er i forslaget lagt til grunn at Luftfartsverket i 2000 kan hente ut 215 mill. kr i avkastning på Luftfartsverkets kapital i Oslo Lufthavn AS.

I samsvar med St.prp. nr. 66 (1998-99) og Innst. S nr. 226 (1998-99) er alle inntekter og utgifter knyttet til Luftfartsinspeksjonen trukket ut og lagt inn under nytt kap. 1313, samt kap. 4313 Luftfartstilsynet med virkning fra 01.01.2000.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, kan nyttes under kap. 1311, post 60	249 100	271 100	355 300
	Sum kap. 1310	249 100	271 100	355 300

Post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter

For 2000 foreslås avsatt 355,3 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester. Beløpet er basert på foreliggende anbudskontrakter og på behandlingen av anbudene som ble utlyst sommeren 1999 for regional flyrutedrift fra og med 1. april 2000.

Værøy

Det ble våren 1999 avholdt anbudskonkurranse for helikopterruten Værøy – Bodø v.v. Helikopter Service AS var eneste anbyder, og selskapet er tildelt kontrakt for rutedriften med en årlig godtgjørelse på 10,75 mill. 1999-kr. Dette er en økning på vel 30 pst. i forhold til forrige anbudsperiode. Beløpet kan bli justert i forbindelse med kontraktsfestet prisomregning 1.8.2000. Den nye kontrakten for ruten Værøy – Bodø gjelder for perioden 01.08.1999 - 31.07.2002.

Fagernes

For Fagernes lufthavn er det som oppfølging av Stortingets vedtak ved behandlingen av Innst. S. nr. 236 (1998-99) om omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 1999, gjennomført tilbudskonkurranse for å sikre videreføring av et rutetilbud etter opphøret av tidligere anbudskontrakt 31.07.1999. Seks selskaper deltok i forhandlingene. Kontraktstildeling ble basert på en helhetsvurdering av de ruteoppleggene som ble tilbudt til tilskuddsrammen Stortinget vedtok. I samråd med Oppland fylkeskommune ble Widerøe's Flyveselskap ASA tildelt kontrakten. Den gjelder for perioden 01.08.1999 – 31.03.2000, med eventuell forlengelse til anbud trer i kraft dersom dette skjer senere enn 01.04.2000. Godtgjørelsen til Widerøe i den midlertidige kontrakten er kr 640.000 pr. måned. Departementet legger til grunn at nytt anbud skal tre i kraft så snart som råd.

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har i brev av 13.08.1999 tatt opp prosessen knyttet til den midlertidige ruteløsningen for ruten Fagernes – Oslo. ESA fremholder at det anser at tildelingen av midler representerer en form for støtte som i prinsippet ikke er i overensstemmelse med EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet vil følge opp saken og komme tilbake til Stortinget.

Øvrige regionale lufthavner

For de øvrige regionale anbudsrutene utløper någjeldende kontrakter 31.03.2000, og disse er lagt til grunn for beregningen av godtgjørelser for 1. kvartal 2000. Godtgjørelsen til Widerøe's Flyveselskap ASA for anbudskontrakten om ruteflyginger til 26 regionale lufthavner, i hovedsak det såkalte kortbanenettet, er for 1. kvartal 2000 foreløpig regnet til 60,4 mill. kr. For ruten Lakselv – Tromsø v.v., der SAS har anbudskontrakt til og med 31.03.2000, er godtgjørelsen for 1. kvartal foreløpig regnet til 3,6 mill. kr.

Samferdselsdepartementet utlyste våren 1999 anbud på ruteflyginger gjeldende fra og med 1.4.2000. Anbudene omfatter 26 lufthavner og var delt inn i 12 ruteområder. Kriterier for tildeling er fastsatt i anbudsinvasjonen, og kontraktene er i samsvar med disse tildelt anbyderne som med laveste godtgjørelse for det enkelte ruteområde oppfyller kvalitetskravene og de øvrige anbudsvilkårene:

- Ruteområde 1, kortbanerutene innen Finnmark (unntatt Vardø) samt Hasvik/Sørkjosen – Tromsø: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 108,7 mill. kr på årsbasis og 82,6 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 2, Vardø – Kirkenes: Arctic Air AS, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 12,3 mill. kr på årsbasis og 9,2 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 3, Lakselv – Tromsø: SAS, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 13,0 mill. kr på årsbasis og 9,8 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 4, Andenes – Tromsø og Andenes – Bodø: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 14,9 mill. kr på årsbasis og 11,5 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 5, Svolvær – Bodø og Leknes – Bodø: Widerøe's Flyveselskap ASA, uten godtgjørelse fra staten, men med enerett (såkalt nullanbud).
- Ruteområde 7, Narvik – Bodø: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 7,4 mill. kr på årsbasis og 6,0 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 8, Brønnøysund – Bodø/Trondheim og Sandnessjøen – Bodø/Trondheim: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 40,0 mill. kr på årsbasis og 31,9 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 9, Mo i Rana – Bodø/Trondheim, Mosjøen – Bodø/Trondheim, Rørvik – Trondheim og Namsos – Trondheim: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 59,3 mill. kr på årsbasis og 47,2 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 10, Florø – Oslo og Florø – Bergen: Coast Air AS, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 17,6 mill. kr på årsbasis og 13,2 mill. kr i 2000.
- Ruteområde 11, Førde – Oslo og Førde – Bergen: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 17,0 mill. kr på årsbasis og 14,0 mill. kr i 2000.

Samferdselsdepartementet

- Ruteområde 12, Sogndal – Oslo/Bergen, Sandane – Oslo/Bergen, og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen: Widerøe's Flyveselskap ASA, med en godtgjørelse på gjennomsnittlig 56,0 mill. kr på årsbasis og 43,5 mill. kr i 2000.

Kontraktene vil gjelde til og med 31.03.2003.

For ruteområde 6, Røst - Bodø v.v., har Samferdselsdepartementet etter en fornyet vurdering kommet til at betjening med helikopter ikke vil gi en tilfredsstillende transportstandard for brukerne. Det utlyses derfor nytt anbud på Røst med bruk av fly.

Til sammen åtte selskaper deltok i anbudskonkurransen. For øvrig er det innmeldt rutebetjening på kommersielle vilkår på strekningene Vadsø – Tromsø, Hammerfest – Tromsø og Stokmarknes – Bodø fra 01.04.2000. Disse strekningene inngår derfor ikke i de nye anbudene.

Økningen i godtgjørelsene sammenliknet med inneværende anbudsperiode anses i første rekke å kunne tilskrives den økte kapasiteten som det er lagt opp til i alle landsdeler, med sikte på å styrke Regjeringens generelle satsing på den regionale luftfarten.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70	77 144	27 900	27 900
70	Overføring til Luftfartsverket	96 800	88 000	90 500
	Sum kap. 1311	173 944	115 900	118 400

Post 60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås avsatt 27,9 mill. kr på post 60. I beløpet inngår tilskudd til noen ikke-statlige flyplasser, rente- og avdragsrefusjoner og utgifter knyttet til statens overtakelse av eierskapet til regionale lufthavner i 1997 og 1998.

Tilskuddene utgjør om lag 10,5 mill. kr og gjelder flygeinformasjonstjeneste (AFIS-tjeneste) ved ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk og særskilt driftstilskudd til Skien lufthavn i samsvar med Innst. S. nr. 128 (1994-95). Det er ikke gjort endringer i forutsetningene for tilskudd til ikke-statlige flyplasser over post 60 sammenliknet med 1999.

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 2000 vil være om lag 35 mill. kr.

Resterende beløp, om lag 9,9 mill. kr, vil bli nyttet til delvis dekning av omkostningene med den statlige overtakelsen av regionale lufthavner i 1997 og 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". Pr. 01.09.1999 er rentesatsen 6,65 pst. p.a.

Bevilgningsforslaget for 2000 innebærer at gjenstående statlige forpliktelser pr. 31.12.2000 i forbindelse med overtakelsen av de regionale lufthavnene anslås til om lag 84 mill. kr i kompensasjoner pluss om lag 15 mill. kr i rentegodtgjørelser, basert på gjeldende rentenivå.

Post 70 Overføring til Luftfartsverket

Det foreslås avsatt 90,5 mill. kr på post 70, som gjelder overføring til Luftfartsverket som delvis kompensasjon for drift og investeringer ved de regionale lufthavnene forvaltningsbedriften overtok i 1997 og 1998. Beløpet er reelt sett en videreføring av nivået for 1999.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Driftsutgifter			108 800
	Sum kap. 1313			108 800

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet vil med virkning fra 01.01.2000 være et ordinært forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Tilnærmet alle tilsyns- og myndighetsfunksjonene innen sivil luftfart, som Luftfartsverket tidligere har ivaretatt, vil fra dette tidspunkt være delegert til Luftfartstilsynet. Det vises til St.prp. nr. 66 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 226 (1998-99).

Det er lagt vekt på å tilføre Luftfartstilsynet nødvendig kompetanse på delegerte områder, herunder generell forvaltningskompetanse, luftfartsfaglig kompetanse og kompetanse til å utføre systemtilsyn på områder som tidligere ikke har vært underlagt eksternt tilsyn. Luftfartstilsynet vil få et betydelig arbeid med regelutvikling for tilsyn på områder som foreløpig er uten eksternt tilsyn, eksempelvis navigasjonstjenester, flygeledelse, kontrollflyging og videreutvikling av tilsyn med lufthavner. Videre skal Luftfartstilsynets økonomisk/administrative funksjoner ivaretas.

Ved inngangen til budsjettåret vil det være i overkant av 100 tilsatte i Luftfartstilsynet. Budsjettet er basert på 120 årsverk første driftsår. Det er antatt at antall årsverk vil måtte øke for å ivareta framtidige oppgaver.

Bevilgningen er foruten lønn mv. forutsatt å dekke reiser i forbindelse med tilsyn, kompetanseutvikling for etatens tilsatte, konsulenttjenester og deltakelse i internasjonale engasjementer, herunder stedlig representasjon ved ICAO.

Etableringskostnader i 1999 belastes Luftfartsverkets budsjett for 1999 med ca. 20 mill. kr. Luftfartstilsynets nye lokaler ligger i Oslo og vil være adskilt fra Luftfartsverkets lokaler. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til eventuelle etableringskostnader som måtte forfalle i 2000.

Det legges til grunn at det opprettes et reguleringsfond for Luftfartstilsynet, slik det er etablert for Post- og teletilsynet.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Gebyrinntekter			33 900
	Sum kap. 4313			33 900

Post 01 Gebyrer m.v.

Etatens inntekter er i alt vesentlig gebyrer for tilsyn med luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativ. Inntektene dekker imidlertid

Samferdselsdepartementet

ikke alle kostnadene ved å utføre de tilsynstjenestene som omfattes av gebyrregulativet. Det er i 2000 bare i beskjeden grad budsjettert med gebyrer for tjenester overfor Luftfartsverket.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Driftsutgifter			8 500
	Sum kap. 1314			8 500

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart ble med virkning fra 01.07.1999 etablert som ordinært forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99) og Innst. S. nr. 180 (1998-99).

Havarikommisjonen for sivil luftfart har ansvar for undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser. Den nye tilknytningsformen medfører ingen endringer i kommisjonens mandat, arbeidsområde eller personalstruktur på det faglige området. Ettersom kommisjonen med den nye organisasjonsformen tillegges eget ansvar for økonomi og personalforvaltning, er den styrket med en administrativ stilling.

For 2000 foreslås det bevilget 8,5 mill. kr på post 01 Driftsutgifter. Bevilgningen omfatter 4,1 mill. kr til lønn og godtgjørelser, 0,8 mill. kr til havariundersøkelser og 3,6 mill. kr til øvrige driftsutgifter.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
	Driftsinntekter ¹⁾	-2 963 533	-4 250 170	-2 346 300
	Inntekter regionale flyplasser ¹⁾	-189 473	-120 400	-209 900
	Fra reguleringsfondet	-38 194	-198 450	-2 000
	Driftsutgifter	1 526 221	1 347 500	1 535 700
	Driftsutgifter regionale flyplasser	177 938	187 100	192 200
	Avskrivninger	447 171	2 595 600	338 600
	Renter av statens kapital	45 563	41 100	37 300
	Til investeringsformål	920 306	353 720	360 400
24	Driftsresultat	-74 001	-44 000	-94 000
30	Flyplassanlegg, kan overføres	867 448	648 200	699 000
94	Aksjeinnskudd	30		
95	Innskudd ansvarlig lånekapital	500 000	2 301 120	
	Sum kap 2450	1 293 477	2 905 320	605 000

1) "Overføring til Luftfartsverket", jf. kap. 1311, post 70, ligger i vedtatt budsjett 1999 inne i driftsinntektene og i de to andre kolonnene i inntekter regionale flyplasser.

Post 24 Driftsresultat*Inntekter over driftsbudsjettet*

(i 1 000 kr)				
Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Luftfartsavgifter, stamrutenett	2 115 256	1 479 900	1 670 900	12,9
Luftfartsavgifter, regionale lufthavner	88 873	108 650	107 600	-1,0
Gebyrer	26 813	23 700	0	-100,0
Andre driftsinntekter, stamrutenett	821 413	357 450	460 400	28,8
Andre driftsinntekter, regionale lufth.	3 799	11 750	11 800	0,4
Avkastning fra Oslo Lufthavn AS	0	0	215 000	-
Overføring til Luftfartsverket	96 800	88 000	90 500	2,8
Salg av Fornebu	0	2 301 120	0	
Fra reguleringsfond	38 194	198 450	2 000	-99,2
Sum inntekter	3 191 148	4 569 020	2 558 200	-44,0

Med tanke på den betydelige kapasitetsøkning som har skjedd i 1999 i kombinasjon med relativt beskjeden etterspørselsvekst, er det ikke usannsynlig at det vil skje en markedstilpasning av flyselskapenes produksjon slik at inntekter fra flybevegelser kan bli noe redusert. Videre legges opp til at det samlede nivået på de fiskale avgiftene som luftfarten betaler til statskassen skal økes målt i forhold til 1999. Imidlertid legges det til grunn at det fortsatt vil være en viss etterspørselsvekst som kan gi noe høyere inntekter fra passasjerrelaterte avgifter. Samlet vurderes det derfor som riktig å legge til grunn nullvekst i volum for trafikkinntektene i 2000 sett i forhold til reviderte anslag for 1999. Satsene for luftfartsavgiftene foreslås priskompensert med i gjennomsnitt 2,0 pst.

Luftfartsverkets passasjeravgift innenlands (ordinær luftfartsavgift), som i dag innkreves pr. sete, er foreslått omgjort til å beregnes pr. passasjer. Forslaget har på ordinær måte vært på høring. Forslaget innebærer at avgiftsinntektene direkte relateres til antallet passasjerer, og ikke til antallet seter i flyet, noe som vil kunne ha positive konkurransemessige virkninger for bl.a. nyetablerte selskaper, som ofte vil måtte påregne å ha lavt setebelegg i en oppstartsfase. Det legges dermed opp til at systemet for passasjeravgifter innenlands strukturelt sett vil bli det samme som for utenlandstrafikken, der Luftfartsverket innkrever passasjeravgift, men med lavere satser enn utenlandstrafikken. Det legges opp til at denne strukturendringen gjennomføres slik at Luftfartsverkets samlede inntekter fra innenlands passasjeravgifter ikke påvirkes, isolert sett.

Andre driftsinntekter, stamrutenett viser en vekst på 28,8 pst. i forhold til vedtatt budsjett for 1999. Imidlertid er inntektsutviklingen i 1999 bedre enn budsjettet slik at den reelle veksten fra 1999 til 2000 vil bli i størrelsesorden 15 pst. Årsaken til den fortsatt gode veksten er et kontinuerlig fokus i Luftfartsverket på utvikling av både eksisterende og nye forretningsområder innenfor det kommersielle området.

Luftfartsverket har i alt skutt inn 3 201 mill. kr i ansvarlig lån i Oslo Lufthavn AS (OSL) samt en aksjekapital på 210 mill. kr. I tillegg kommer verdien av grunn som er ervervet for Luftfartsverkets regning. Som følge av ulike tilknytningsformer, kan det ikke foretas regnskapsmessig konsolidering mellom Luftfartsverket og OSL. Samtidig er det forutsatt at OSL skal være en del av det helhetlige luftfartssystemet i Norge hvor finansielle overskudd på de store lufthavnene skal dekke underskudd og investeringer på de mindre. Med dagens tilknytningsform for Luftfartsverket må OSLs bidrag komme i form av avkastning på den lånekapital som er skutt inn i selskapet. Det er lagt til grunn at selskapet i 2000 vil kunne gi en avkastning på 215 mill. kr på den ansvarlige lånekapitalen og andre fordringer Luftfartsverket har overfor selskapet.

Samferdselsdepartementet

Posten «Overføring til Luftfartsverket» er ført opp med 90,5 mill. kr og gjelder tilskudd til Luftfartsverket til delvis dekning av driftsunderskudd og investeringer på de regionale lufthavnene.

Utgifter over driftsbudsjettet

(i 1 000 kr)				
Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Personalutgifter	800 282	778 100	916 000	17,7
Andre driftsutgifter	725 939	599 400	619 700	8,8
Driftsutgifter regionale lufthavner	177 938	187 100	192 200	2,7
Avskrivninger	447 171	346 600	338 600	-2,3
Avskrivninger Fornebu	0	2 249 000	0	-
Renter av statens kapital	45 563	41 100	37 300	-9,2
Til investeringsformål	920 306	288 720	360 400	-5,8
Sum utgifter	3 117 199	4 490 020	2 464 200	-45,1

Forslaget for 2000 er basert på lønnsregulativet pr. 1. mai 1999, samt sentrale og lokale forhandlinger i 1999. Kostnadene ved lønnsoppgjøret i 1999 er beregnet til 12,8 mill. kr på årsbasis. Det er i forslaget lagt til grunn en vekst i antall årsverk på om lag 46. Av dette gjelder 21 årsverk nye flygeledere. Ettersom lønnskostnadene for Luftfartsverket i 1999 viser seg å bli høyere enn tidligere anslått, bl.a. på grunn av ny produktivitetsavtale med flygelederne, samt flere flygeleder aspiranter enn forutsatt, framstår veksten i budsjettet som sterkere enn det ovennevnte antall nye stillinger skulle tilsi.

Det er i forslaget bl.a. tatt høyde for å sette i gang sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje, drift og vedlikehold av nye IT-systemer, samt økt medlemskapskontingent til Eurocontrol. Anslagene er basert på en videreføring av nivået i 1999 justert for lønns- og prisomregning, samt helårseffekten av idriftsettelse av Båtsfjord.

Post 30 Flyplassanlegg

Det foreslås avsatt i alt 699,0 mill. kr til investeringer, fordelt med 542,4 mill. kr på stamrutenettet og 156,6 mill. kr på de regionale lufthavnene.

*Stamruteplasser***Ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg**

De viktigste oppgavene innenfor ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg i 2000 vil bli byggestart for utbygging av innsjekkingsområdet og bagasjehall ved Stavanger lufthavn, Sola, utvidelse av bagasjehall og bagasjetransportanlegg ved Bergen lufthavn, Flesland, samt ferdigstilling av nytt driftsbygg ved Tromsø lufthavn.

Det er avsatt midler til bygningsmessige tilpasninger i terminalbygg slik at disse kan gjennomføres i 2000 ved implementering av Schengen-avtalen. Det vil i 2000 også bli bevilget midler til vedlikehold, i form av nødvendig rehabilitering av den eldre del av bygningsmassen, der behovene er størst.

Kostnadene for oppføring av nytt terminalbygg ved Bardufoss lufthavn har vist seg å bli høyere enn tidligere forutsatt. Kostnadsanslaget er økt fra 20 mill. kr til 31 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til investeringen i nytt terminalbygg og budsjettmessig håndtering etter en nærmere gjennomgåelse av det nye kostnadsoverslaget.

Baner og belysning

De viktigste oppgavene innenfor baner og belysning i 2000 blir ferdigstilling av ny taksebane vest på Trondheim lufthavn, Værnes, samt videreføring av rullebaneforlengelse ved Kirkenes lufthavn, Høybukthoen. Videre vil det gjennomføres renovering og vedlikehold av dekker og overvannsystemer, samt tiltak for bedring av visuelle hjelpemidler (belysning, merking og skilting) i et begrenset omfang.

Flynavigasjonsutstyr

De viktigste oppgavene innenfor flynavigasjon i 2000 vil være fortsatt renovering av flykontrollsystemer i kontrolltårn på grunn av generell elde. I tillegg kommer utskifting av Sola terminalradar. Grunnet generell elde og manglende mulighet for innføring av vedtatte internasjonale funksjonalitetskrav, samt manglende kapasitet, vil det bli startet utskifting av flykontrollsystemene i kontrollsentralene ved Stavanger lufthavn, Sola, Trondheim lufthavn, Værnes, Bodø lufthavn, samt ved Bergen lufthavn, Flesland.

Rullende materiell

Anskaffelser av rullende materiell vil fortsette i 2000 med utskifting av utrangert materiell samt nyanskaffelser. Økt trafikkmengde på stamrutenettet har resultert i skjerpede krav til redusert brøytetid. Budsjettet skal også dekke brannbiler og utrykningsbåter til brann- og redningstjenesten. I tillegg må det installeres isvarslingssystemer (temperaturfølere i rullebanen) for å optimalisere bruk av kjemikalier (avisingsvæske).

Større bygg og anlegg

Forslaget for 2000 fordeler seg slik:

		(i mill. kr)		
Sted	Prosjekt	Kostnads- overslag	Bevilget hittil	Forslag 2000
Værnes	Taksebane vest	93,5	83,5	10,0
Tromsø	Nytt driftsbygg	57,4	22,9	34,5
Sola	Utvidelse ekspedisjonsbygg		4,0	50,0
	Utskifting terminalradar	38,0	10,1	27,9
Flesland	Utvidelse bagasjehall	37,0	2,0	30,5
Kirkenes	Rullebaneforlengelse	41,7	17,0	24,7
Sola, Flesland, Værnes, Bodø	Utskifting av flykontrollsystem	300,0	0	25,0
Sum				202,6

Trondheim lufthavn, Værnes

Arbeidene med ny taksebane vest ved Trondheim lufthavn, Værnes, ferdigstilles i 1999. Tiltaket er kostnadsberegnet til 93,5 mill. kr. Det er tidligere bevilget 83,5 mill. kr til planlegging og anleggsarbeider. For 2000 foreslås en sluttbevilgning på 10 mill. kr til sluttoppgjør og komplettering av anlegget.

Tromsø lufthavn

Nytt driftsbygg må etableres for å tilfredsstille krav til funksjonalitet, arbeidsmiljø og brannvern, samt for å kunne romme lufthavnens oppsetning av driftsmateriell. Tiltaket er kostnadsberegnet til 57,4 mill. kr basert på forprosjekt. Tiltaket planlegges fullført i 2000. Det er tidligere bevilget 22,9 mill. kr til prosjektering og bygging. For 2000 foreslås sluttbevilgning med 34,5 mill. kr til ferdigstilling av driftsbygget.

Stavanger lufthavn, Sola

Ekspedisjonsbygg

På grunn av sterkt økende trafikk, spesielt på utland, med fortsatt forventet sterk trafikkvekst, er i særlig grad innsjekningsområdet, bagasjehall, ankomstområder og flyoppstilling kapasitetsbegrensende. Det vil i nær framtid også oppstå problemer

Samferdselsdepartementet

knyttet til arealknapphet i de fleste andre områder i ekspedisjonsbygget, samt de generelle forholdene for regional flytrafikk. Luftfartsverket har under utarbeidelse et forprosjekt som skal danne grunnlag for utbyggingen. Dette ventes å foreligge ved årsskiftet 1999/2000. På grunn av prosjektets størrelse og kompleksitet, samt at en utbygging vil skape forstyrrelser for trafikkavviklingen med ulemper for de reisende og flyselskapene, vil utbyggingen gjennomføres i flere faser. I 2000 tas det sikte på å gjennomføre planlegging, prosjektering og byggestart for første fase. Det vil gjennomføres risikoanalyser knyttet til usikkerheten i kostnadsoverslagene for de ulike fasene.

Det var tidligere forutsatt bevilget 10 mill. kr i 1999 til planlegging, prosjektering og byggestart, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99). Bevilgningen ble redusert til 4 mill. kr i forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett. Det ble derfor ikke byggestart i 1999.

Det foreslås avsatt 50 mill. kr til planlegging, prosjektering, samt gjennomføring av forberedende byggetiltak inkludert oppstart av grunn- og fundamentarbeider for første fase. Stortinget vil på egnet tidspunkt bli orientert om de totale kostnadene og framdriften for første fase når forprosjektet foreligger.

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 ut over 2000. Det er tidligere bevilget 10,1 mill. kr til tiltaket. Det foreslås derfor en bevilgning for ferdigstillelse i 2000 på 27,9 mill. kr. Den samlede kostnadsrammen er 38 mill. kr.

Bergen lufthavn, Flesland

Kapasiteten på bagasjetransportanlegget er for liten i forhold til dagens trafikk. Dette medfører mye feilsortert bagasje, krever ekstra personellressurser og reduserer arbeidsmiljøet for de ansatte. Bagasjehallen bør derfor utvides samtidig som bagasjetransportanlegget ombygges og utvides. Det legges også opp til installasjon av anlegg for 100 pst. sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje til utlandet, i samsvar med vedtak i den europeiske luftfartsorganisasjonen ECAC, som Norge har sluttet seg til. Kostnadene er beregnet til 46 mill. kr basert på forprosjekt. Det vil utarbeides et forprosjekt i løpet av 1999. Tiltaket ventes gjennomført i løpet av 2000. For 2000 foreslås derfor en bevilgning på 30,5 mill. kr til prosjektering og bygging.

Kirkenes lufthavn, Høybukthmoen*Forlengelse av rullebanen*

Dagens rullebanelengde påfører operatørene lastbegrensninger ved avgang, samt operative begrensninger ved landing, spesielt fra øst. Dette har medført at Luftfartsverket har utarbeidet planer for forlengelse av rullebanen med 300 meter. Tidlige kostnadsberegninger for tiltaket indikerte totalkostnader under 30 mill. kr. Tiltaket ble av den grunn ikke omtalt under større bygg og anlegg i St. prp. nr. 1 (1998-99), post 30, men med en kort omtale under baner og belysning. Etter innhenting av anbud viser det seg imidlertid at kostnadene var underestimert, spesielt når det gjaldt behov for masseutskifting og flytting og opparbeidelse av ny lokalitet for den elektroniske glidebanen. Det er også gjennomført en risikoanalyse av kostnadsoverslaget, basert på innhentede anbud. Kostnadene ved rullebaneforlengelsen anslås nå til 41,7 mill. kr. Det ble i 1999 bevilget 17 mill. kr til anleggsstart. Det antas at den forlengede rullebanen vil kunne tas i bruk fra 3. kvartal 2001. Det foreslås for 2000 sluttbevilgning på 24,7 mill. kr.

Utskifting av flykontrollsystemene

Det foreslås at det i 2000 blir igangsatt arbeid med utskifting av flykontrollsystemene i kontrollsentralene ved Stavanger lufthavn, Sola, Trondheim lufthavn, Værnes, Bodø lufthavn samt ved Bergen lufthavn, Flesland. Forslaget begrunnes med at eksisterende flykontrollsystem ikke kan tilfredsstille internasjonale krav til funksjonalitet og

kapasitet. I tillegg begrunnes forslaget med generell elde som resulterer i vansker med å opprettholde forsvarlig driftsstabilitet. Som et bidrag til å sikre tilfredsstillende driftsstabilitet, gjennomfører Luftfartsverket et levetidsforlengende interimstiltak som sluttføres i 2000. Dette interimstiltaket endrer ikke funksjonaliteten. Utskiftingen av flykontrollsystemene vil bygge på samme system som er operativt ved Røyken kontrollsentral. Systemet vil imidlertid bli noe oppgradert, og disse oppgraderingene vil også bli innført ved Røyken. Ved at det nå innføres et enhetlig flykontrollsystem for alle kontrollsentralene i Norge, vil man få et landsdekkende system som forenkler og effektiviserer den videre utvikling av systemet. Oppgraderingene av systemet vil også medføre at den samlede investeringen i kontrollsentralene begrenses i forhold til hva som ellers ville kunne blitt nødvendig.

Foreløpige totalkostnader er beregnet til 300 mill. kr. Det foreslås en startbevilgning i 2000 på 25 mill. kr.

Regionale lufthavner

Det foreslås avsatt i alt 156,6 mill. kr til investeringer på regionale lufthavner i 2000 med følgende fordeling:

Prosjekt/tiltak	Kostnads- overslag	Bevilget hittil	(i mill. kr)
			Forslag 2000
Bygg og anlegg			68,0
Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten			7,4
Teknisk og operativ oppgradering			39,0
Rullende materiell			20,0
Ny flyplass i Båtsfjord	171,8	149,6	22,2
Sum			156,6

Bygg og anlegg

Byggingen av nytt tårn på Florø lufthavn startes i 2000. Det foreslås avsatt 15 mill. kr til dette tiltaket, som er relatert til rullebaneforlengelsen på Florø lufthavn. Det foreslås bevilget midler til ferdigstillelse av tidligere vedtatte utbygginger av nye kontrolltårn ved Brønnøysund lufthavn og Namsos lufthavn, samt reasfaltering av rullebanene ved inntil 2 lufthavner. Inngjerdingen av Namsos lufthavn vil bli oppgradert. For øvrig avsettes en mindre sum til diverse oppgraderingstiltak av høy prioritet. Det foreslås avsatt 68 mill. kr til bygg og anlegg i 2000.

Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten

Bevilgning knyttet til fornyelse og utskifting av flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyværtjenesten på regionale lufthavner foreslås for 2000 satt til 7,4 mill. kr. Teknisk og operativ oppgradering av regionale lufthavner medfører også nødvendig flytting og oppgradering av navigasjonsanlegg, i første rekke i forbindelse med rullebaneforlengelser.

Teknisk og operativ oppgradering

Det foreslås at det for 2000 bevilges midler til oppgradering av endefeltene og belysning ved lufthavnene Berlevåg, Sørkjosen og Rørvik. Det foreslås videre bevilgning til enkelte grunnerverv knyttet til rullebaneforlengelser, samt sluttbevilgning til rullebaneforlengelsen ved Brønnøysund lufthavn.

Arbeidene med baneforlengelsen ved Florø lufthavn ferdigstilles i 2000. Totalkostnaden for tiltaket er beregnet til om lag 40 mill. kr. Det er tidligere brukt om lag 12,4 mill. kr på rullebaneforlengelsen. Det foreslås avsatt 26,6 mill. kr til tiltaket i 2000.

Det er utarbeidet forprosjekt for forlengelse av rullebanen ved Hammerfest lufthavn. Forlengelse av rullebanen er begrenset til å bli kun 90 meter på grunn av de fysiske forholdene rundt plassen, dvs. at ny rullebanelengde blir 890 meter. Bakgrunnen for

Samferdselsdepartementet

prioriteringen av Hammerfest er derfor i hovedsak at dette forbedrer forholdene for dagens flymateriell med tanke på lastekapasitet og sikkerhet. Kostnadene for tiltaket er beregnet til 21,9 mill. kr. Hvis framtidig regelverksutvikling resulterer i behov for større terrengopparbeidelse enn det som ligger inne i forprosjektet, vil kostnadene ved tiltaket kunne øke med om lag 5-6 mill. kr. Det foreslås bevilget 0,6 mill. kr til planlegging og prosjektering av baneforlengelse ved Hammerfest lufthavn.

Rullende materiell

Program for anskaffelse av rullende materiell for å ivareta fastlagte krav til banevedlikehold og brann- og havaritjeneste videreføres i 2000. Det foreslås 17 mill. kr til nyanskaffelser og utskifting av gammelt og urasjonelt materiell. I likhet med stamruteplassene vil det være behov for isvarslingssystemer (temperaturfølere i rullebanen).

Båtsfjord lufthavn

Bygging av ny flyplass i Båtsfjord ble igangsatt i 1997. Den nye flyplassen blir tatt i bruk høsten 1999. Tiltaket er kostnadsberegnet til 171,8 mill. kr, inklusive grunnerverv, Luftfartsverkets andel av tilførselsvegen og rullende materiell. Det er tidligere bevilget 149,6 mill. kr til planlegging, prosjektering og bygging. For 2000 foreslås sluttbevilgning på 22,2 mill. kr til avslutning av arbeidene.

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.

Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. kap. 2450)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
35	Til investeringsformål	920 306	353 720	360 400
	Sum kap. 5450	920 306	353 720	360 400

Post 35 Til investeringsformål

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

Andre saker*Nøkkeltall for Luftfartsverket***Økonomiske nøkkeltall**

	Overskudds- grad i pst.	Total rentabilitet i i pst.	Egenkapital- rentabilitet i pst.	Total- kapitalens omløps- hastighet	Soliditet i pst.
Regnskap 1998	29,2	8,0	8,9	0,3	90,0
Vedtatt budsjett 1999	9,1	1,7	1,8	0,2	93,2
Forslag 2000	19,2	4,1	4,7	0,2	87,2

Overskuddsgraden viser overskuddet før rentekostnader i pst. av de samlede inntektene, totalrentabiliteten er resultat før finanskostnader i pst. av gjennomsnittlig totalkapital, egenkapitalrentabilitet er overskudd i pst. av gjennomsnittlig egenkapital, totalkapitalens omløpshastighet er et mål for hvor stor bedriftens omsetning er i forhold

Samferdselsdepartementet

til den totale kapitalbinding, mens soliditeten viser egenkapitalen i pst. av gjennomsnittlig totalkapital.

Balanse

Luftfartsverkets balanse pr. 31.12.1998			
Eiendeler	kr	Gjeld og egenkapital	kr
<i>Omløpsmidler:</i>		<i>Kortsiktig gjeld:</i>	
Kassebeholdning og innskudd	815 534 176	Kortsiktig gjeld	56 410 285
Kortsiktige plasseringer		Mellomværende med statskassen	229 499 824
Kortsiktige fordringer	8 058 178	Sum kortsiktig gjeld	285 910 109
Sum omløpsmidler	823 592 354	<i>Langsiktig gjeld:</i>	
<i>Anleggsmidler:</i>		Statens rentebærende kapital	631 048 000
Aksjer, andeler	216 580 000	Annen langsiktig gjeld	
Utlån og obligasjoner	902 941 439	Sum langsiktig gjeld	631 048 000
Driftsmidler, eiendommer	9 255 925 743	<i>Egenkapital:</i>	
Sum anleggsmidler	10 375 447 182	Reguleringsfondet	540 483 680
Sum eiendeler	11 199 039 536	Egenkapital for øvrig	9 741 597 747
		Sum egenkapital	10 282 081 427
		Sum gjeld og egenkapital	11 199 039 536

Produktivitet

For perioden 1998-2001 er det forutsatt at produktivitetsutviklingen skal være 1,0 pst pr. år medregnet regionale lufthavner. Tabellen nedenfor viser utviklingen så langt.

	i pst.
Regnskap 1998	2,2
Vedtatt budsjett 1999	1,0
Anslag 1999	8,2
Forslag 2000	-1,8

Årsaken til den betydelige forbedringen for 1999 er at inntektsanslagene etter åpningen av Gardermoen er oppjustert som følge av flyselskapenes økte produksjon. Den skisserte negative utviklingen for 2000 må ses i sammenheng med utviklingen i 1999. Basert på ovenstående vil Luftfartsverket for perioden 1998-2000 ha oppnådd en akkumulert produktivitetsvekst på 8,5 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.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Årsverk tidligere oppgaver	2 268	2 304	2 379	2 379	2 379	2 379
Nye oppgaver 1998-2001 (akk.)				100	160	206
Personell overført til OSL			-320	-320	-320	-320
Totalt antall årsverk	2 268	2 304	2 059	2 159	2 219	2 265

I tillegg til en netto tilgang på 21 flygeledere, er det lagt inn midler til 25 nye stillinger, bl.a. til oppdekking av medisinsk uskikkede innenfor AFIS-tjenesten som følge av nye krav, økning innen plass-, brann- og havaritjenesten som følge av økt trafikk, samt enkelte IT-tekniske stillinger.

Miljøtiltak i Luftfartsverket

Luftfartsverket har åtte miljøvernpolitiske resultatområder. I 2000 er det satt av omlag 22,7 mill. kr til rene miljøverntiltak. Beløpet fordeler seg på resultatområdene som følger:

		(i mill. kr)
Miljøvernpolitisk resultatområde	Tiltak	
	<i>Generelt:</i> Utarbeidelse av miljøårsrapport, innføring av miljøstyringssystem, samt oppfølging av miljøhandlingsplanene	0,3
4. Hav og vannforurensning	<i>Vann- og grunnforurensning:</i> Etablering av avisingsplattformer og brannøvingsområder, kartlegging av forurenset grunn, forskningsprosjekt	18,2
5. Helse- og miljøfarlige kjemikalier		
7. Klimaendringer, luftforurensninger og støy	<i>Flystøy:</i> Videreutvikling av støyberegningsprogram, utarbeidelse av støysonkart, samt oppfølging av forurensningsloven. Evaluering av forskriften om inn- og utflygningstraseer for Gardermoen. Forsknings- og utredningsprosjekt. <i>Luftforurensning:</i> Forskningsprosjekt	4,2
8. Internasjonalt miljøvernssamarbeid	Internasjonalt arbeid	0,1

Luftfartsverket planlegger å etablere et miljøstyringssystem i løpet av 2000-2001. Videre vil miljøhandlingsplanene for lufthavnene som skal ferdigstilles i 1999, følges opp i 2000. Tiltakene i miljøhandlingsplanene vil i stor grad være relatert til implementeringen av de ulike elementene i miljøstyringssystemet. Videre vil det arbeides for at nødvendige utslippstillatelser foreligger på den enkelte lufthavn. Luftfartsverket utgir årlige miljørapporter som omfatter status for hele Luftfartsverket, for å synliggjøre miljøinnsatsen og styrke bedriftens og luftfartens miljøprofil.

Resultatområde 1: Vern av biologisk mangfold

Luftfartsverket vil videreføre arbeidet med utarbeidelse av kartseriene hvor områder med lavtflygingsforbud i verneområder illustreres.

Resultatområde 2: Friluftsliv

Luftfartsverket planlegger tiltak rettet mot småfly- og helikopterflyging, slik at disse aktivitetene fører til mindre sjenanse for omgivelsene i form av støy. Luftfartsverket vil i løpet av 1999 vurdere hvilke tiltak som kan være hensiktsmessige, bl.a. basert på Folkehelsas prosjekt om støy i rekreasjonsområder. Tiltakene vil søke å bedre forholdene både i tettbygde strøk og friluftsområder.

Resultatområde 3: Kulturminner og kulturmiljøer

Ingen tiltak er planlagt.

Resultatområde 4 og 5: Hav- og vannforurensning, samt Helse- og miljøfarlige kjemikalier

Avising av fly

I 2000 planlegges utbedring av avisingsplattformen på Trondheim lufthavn, Værnes, samt prosjektering av område for avising av fly på Kirkenes lufthavn, Høybukthoen. Videre skal etablering av avisingsplattform på Kristiansand lufthavn, Kjevik påbegynnes. Dette skal hindre forurensning av vann/grunn fra glykol. Luftfartsverket vil fortsette gjennomgangen av avisingsforholdene på de lufthavnene hvor det ikke er etablert egne oppsamlingsfasiliteter. Denne vil danne grunnlag for en videreføring av Luftfartsverkets strategi for håndtering av avisingskjemikalier.

Baneavising

Fra vintersesongen 1999-2000 vil Luftfartsverket ikke lenger benytte urea som baneavisingkjemikalie. Urea fases ut til fordel for mer miljøvennlige baneavisingkjemikalier.

Brannøvingsplassene

I 2000 er det planlagt å etablere nytt brannøvingsfelt ved Kristiansand lufthavn, Kjevik, for å hindre forurensning av vann og grunn i forbindelse med brann- og havariøvelser på lufthavnen.

Avfallsfyllinger og forurenset grunn

I 2000 vil Luftfartsverket fortsette å gjennomføre nødvendige tiltak på de lufthavnene hvor det er kartlagt avfallsfyllinger og forurenset grunn.

Forskning- og utvikling

Videreføring av Faneprosjektet (fase 2) for å få ytterligere kunnskap om nedbryting og transport av forurensninger i grunnen. Prosjektet vil få finansiell støtte fra Norges Forskningsråd, Luftfartsverket og forskningsmiljøene (Norges Landbrukshøgskole og Universitetet i Oslo). Fase 2 går over en 4-års periode og avsluttes i 2000.

Resultatområde 6: Avfall og gjenvinning

I 2000 vil Luftfartsverket arbeide videre med å få kildesortert en større andel av avfallet ved lufthavnene.

Resultatområde 7: Klimaendringer, luftforurensning og støy

Luftfartsverket vil også i 2000 gjennom aktiv deltakelse i internasjonalt arbeid øve påtrykk til å skjerpe rammeforutsetningene slik at det blir stilt strengere krav til de miljømessige egenskapene til flymateriell som kan benyttes.

Støy

Luftfartsverket vil, i samarbeid med Forsvaret, fortsette utarbeidelsen av nye støysoner for stamruteflyplassene. I 2000 planlegges det å ferdigstille støysoner for lufthavnene i Stavanger, Ålesund og Alta. I tillegg planlegges det å starte utarbeidelsen av støysoner for lufthavnene i Haugesund, Molde og Kristiansund. Parallelt med dette vil det bli foretatt en støykartlegging ihht. kravene i "forskrift om lokal luftforurensning og støy". Avhengig av resultatene av denne kartleggingen, vil behovene for eventuell gjennomføring av støyisoleringsiltak for en del bebyggelse i 2000 bli vurdert.

Luftfartsverket, i samarbeid med Forsvaret, bruker også ressurser på å videre optimalisere/oppgradere flystøyberegningsprogrammet NORTIM.

I 2000 vil Luftfartsverket delta sammen med bl.a. Folkehelsen i et prosjekt som relaterer seg til transportstøy og søvnforstyrrelser. Luftfartsverket planlegger også oppstart av et prosjekt for utvikling av en bedre mobil støymåler for å måle flystøyen rundt flyplassene. Høsten 2000 vil Luftfartsverket gjennomføre en evaluering av konsekvensene av forskriften om inn- og utflygingstraseer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Luftforurensning

Ved siden av at Luftfartsverket arbeider aktivt internasjonalt på dette området, vil arbeidet med å begrense luftforurensning også i 2000 konsentreres om forskning for å vurdere virkningene av utslipp fra fly. Luftfartsverket har inngått avtale om økonomisk støtte til forskningsprosjektet AERO-CHEM 2 (Modelling of the Impact on Ozone and other Chemical Compounds in the Atmosphere from Airplane Emissions) som startet i 1998 og avsluttes i 2000. Luftfartsverket vil beregne totale utslipp fra sivil luftfart for året 1999.

Resultatområde 8: Internasjonalt miljøvernssamarbeid, bistand, nord- og polarområdene

Se under resultatområde 7 ovenfor.

Orientering om investeringsplaner på regionale lufthavner

Generelt

Luftfartsverket har siden den statlige overtakelsen av de regionale lufthavnene gjennomført et omfattende arbeid med å klarlegge det totale investeringsbehovet i infrastruktur i årene som kommer. Bortsett fra eldre kostnadstall knyttet til ny teknisk operativ oppgradering (NTOO - tidligere betegnet NTOS), har oversikter over behovet for øvrige tiltak vært tildels meget mangelfulle eller manglet den nødvendige detaljgrad. I løpet av de siste to årene er det avdekket at de totale kostnadene som Luftfartsverket nå står overfor på de regionale lufthavnene, er meget store. Dette knytter seg, i grove trekk, til fire forhold:

- Ny teknisk operativ oppgradering (NTOO)
- Tilstanden på infrastrukturen ved overtakelsen var til dels meget dårlig
- Rutinemessig fornyelse og vedlikehold av bygg/anlegg
- Nye myndighetskrav/mulige fremtidige forskrifter.

Det totale investeringsbehovet på de regionale lufthavnene vil med basis i ovenstående kunne bli på nærmere anslagsvis 2,5 mrd. kr. Imidlertid er det betydelig usikkerhet knyttet dette tallet, spesielt grunnlaget for beregningene under de tre nederste strekpunktene foran. Det er ikke usannsynlig at kostnadene vil vise seg å være større enn de skisserte.

Luftfartsverkets økonomiske rammevilkår framover vil i betydelig grad påvirke tidspunktet for når aktuelle tiltak på de regionale lufthavnene eventuelt kan gjennomføres.

Oppgradering til NTOO

I statsbudsjettet for 1999 ble det i hovedlinjene for budsjettforslaget trukket fram det store investeringsbehovet i NTOO. Oppdaterte oversikter viser at denne delen av investeringsbehovet utgjør inntil ca. 850 mill. kr, avhengig av hvilke baneforlengelser som eventuelt blir realisert. Tiltak knyttet til NTOO utgjør således bare ca. 25-30 pst. av det totale investeringsbehovet på disse plassene.

Det kan nå fastslås at baneforlengelser vil bli vesentlig mer kostnadskreven enn tidligere antatt. I den sammenheng vises det til St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan, der behovet for å gjennomføre mer detaljerte operative analyser på de regionale lufthavnene ble omtalt. Resultatet av disse analysene har gjort Luftfartsverket i stand til å framskaffe bedre dokumentasjon omkring ulike behov på den enkelte plass og de utfordringer man står overfor rent anleggsteknisk. Det er utarbeidet en risikoanalyse av kostnadsestimatene for forprosjektene med bistand fra ekstern konsulent. Kostnadstallene inneholder i tillegg til anleggskostnader også kostnader for forlengete innflygingslysrekker, nye banelys, flytting av navigasjonshjelpemidler, vindmålere, PLASI-enheter (innflygingslys) m.v.

I forbindelse med utarbeidelsen av St.meld. nr. 15 (1994-95) Om statens engasjement i regional luftfart ble det fra Luftfartsverkets side fokusert på at trafikkomfanget på mange av de regionale plassene ikke var "stort nok til å forsvare større kostnader til investering og drift". Senere har det, bl.a. gjennom ovennevnte operative analyser, blitt konstatert at mange av plassene er belagt med større operative begrensninger enn opprinnelig antatt, ut fra en begrunnelse av å introdusere nye flytyper. Svært mange av de regionale plassene er omgitt av kompliserte terrengforhold i nær- og fjernområdet, og disse har i mange tilfeller store operative konsekvenser. Nærmere analyser viste bl.a. at på mange plasser er det i praksis ikke mulig å operere andre/større flytyper enn de som allerede opererer på plassene i dag, selv om banene blir betydelig forlenget. I tillegg kommer de store begrensningene som mange av plassene er forbundet med under vinteroperasjoner. Dette har kommet spesielt til uttrykk gjennom de siste årenes sterke fokusering på vinteroperasjoner fra operatørenes side i sammenheng med bl.a. innføringen av nytt europeisk operativt regelverk (JAR-OPS-1).

Basert på en fornyet gjennomgang av operative forhold ved de regionale lufthavner som er omtalt i St.meld. 15 (1994-95) har Luftfartsverket utarbeidet forprosjekt for rullebaneforlengelser ved lufthavnene Vadsø, Leknes, Stokmarknes, Sandnessjøen, Namsos, Sogndal og Førde. Samlet investeringsbehov for baneforlengelser *alene* ved disse lufthavnene er kalkulert til 356,4 mill. 1990-kr. Dette er basert på summering av mest sannsynlig kostnad for hvert tiltak etter gjennomføring av en risikoanalyse.

Øvrige investeringsbehov

Øvrige tiltak i infrastruktur vil, etter den foreløpige gjennomgangen, utgjøre nærmere 1,5–1,6 mrd. kr. Dette fordeler seg primært på et betydelig etterslep etter overtakelsen fra kommunene, samt behov for omfattende fornyelser både av bygningsmasse og ulike anlegg. Det må på ny tas forbehold om de store usikkerhetene knyttet til disse tallene. Luftfartsverket vil spesielt trekke fram følgende viktige investeringsbehov:

- Driftsbygningene på de regionale plassene er, med noen få unntak, av forholdsvis høy alder og i stor grad tilpasset en mindre utstyrspark enn det driftskonseptet som i dag legges til grunn. Foruten rene arbeidsmiljømessige tiltak mangler svært av mange av bygningene nødvendige fasiliteter for vedlikehold av utstyr, vaskeplasser, garasjering mv. Det er både behov for å utvide driftsbygningene, samt bygge nytt. Betydelige besparelser vil trolig ligge i å forenkle og standardisere dagens bygningskonsept. Totalt investeringsbehov for driftsbygg ligger på minimum 150-200 mill. kr innenfor en 10-års periode.
- Utstyrsparken var gjennomgående mangelfull og i relativt dårlig forfatning da staten overtok de regionale lufthavnene. Den var heller ikke tilpasset de regelverksendringer som fastslås som et minimum for å sikre det nødvendige renhold av rullebanene. Dette hadde først og fremst sammenheng med de siste årenes fokusering på økt og forbedret renhold på de regionale lufthavnene gjennom bl.a. innføringen av nytt felles europeisk regelverk (JAR). Oppgraderingen av rullende materiell på plassene ble startet i 1998, men det gjenstår fortsatt en betydelig investering de nærmeste årene. Dette vil omfatte totalt ca. 150 mill. kr. Hvis det forutsettes at rullebanene forlenges med ca. 400 meter på 10 av plassene, må det tilføres ytterligere rullende materiell til en kostnad av ca. 20-30 mill. kr. Kostnadstallene er i stor grad basert på erfaringstall og må derfor anses som usikre og helt foreløpige.
- Kontrolltårnene på flyplassene som ble anlagt i 1970-årene har gjennomgående en lavere kvalitet enn tårn som ble bygget på 1980-tallet. Til tross for omfattende og løpende vedlikehold og renoveringer av flere av tårnene de seneste årene, er standarden på mange av bygningene svært dårlig. Det er, gjennom en grov total vurdering, antatt at minst 10 kontrolltårn må nyetableres i løpet av kommende 10-års-periode. Med en total kostnad på ca. 20 mill. kr pr. tårn utgjør dette i alt 200 mill. kr.
- I forbindelse med den statlige overtakelsen ble det avdekket at ekspedisjonsbygningene på svært mange av plassene ikke tilfredsstilte gjeldende brannforskrifter. I tillegg ble det flere steder avdekket manglende arbeidsmiljømessige forhold, samt dårlig vedlikehold og oppgradering av bygningenes tekniske standard, spesielt på bagasjeanleggene. På 3 plasser er det behov for relativt store ombygninger/utvidelser, mens det på 2 plasser vil kunne være behov for å bygge nye ekspedisjonsbygg. Totalt er det anslått at investeringsbehovet for ekspedisjonsbygg ligger på ca. 200 mill. kr.

Oppsummering

Med utgangspunkt i det omfattende investeringsbehovet som man nå står overfor på de regionale lufthavnene, mener Luftfartsverket at det vil være hensiktsmessig med en samlet og overordnet diskusjon vedrørende det langsiktige dette. Dette var også et sentralt tema da saken ble lagt fram for Luftfartsverkets styre tidligere i år. Samferdselsdepartementet deler dette synet.

Innenfor de økonomiske rammevilkår som anses realistiske for Luftfartsverket framover, bør en være varsom med å legge opp til baneforlengelser ut fra en begrunnelse av å introdusere større flytyper. I stedet bør det i sterkere grad fokuseres på å forbedre dagens drift og vedlikehold, herunder renhold av rullebanene, slik at det i

Samferdselsdepartementet

størst mulig grad kan opereres med såkalte "sorte baner" større deler av året enn en greier i dag.

Styret i Luftfartsverket fattet på bakgrunn av ovenstående vedtak om at det foreløpig ikke igangsettes større investeringer i banesystemene på de regionale lufthavene utover de prosjekter som allerede er vedtatt. Bortsett fra baneforlengelsene på Florø og Brønnøysund lufthavner mener Luftfartsverket at baneforlengelse på de øvrige plassene inntil videre bare bør begrenses til Hammerfest lufthavn, samt oppgradering av endefelt på 4 lufthavner. Sistnevnte vil synliggjøre at det også igangsettes arbeid med å oppgradere den teknisk operative standarden på enkelte av plassene som i St.meld. nr. 15 (1994-95) ikke var påtenkt noen baneforlengelse.

Etter Luftfartsverkets syn bør spørsmålet om eventuelle baneforlengelser på øvrige plasser utsettes inntil totalgjennomgangen av infrastrukturplanen for perioden 2002-2005 er foretatt og oversendt departementet. Gjennomgangen skal foretas høsten 2000. I stedet bør det legges opp til å sikre at dagens driftssituasjon fungerer tilfredsstillende, samt å prioritere driftsmessige behov for investeringer innenfor dagens driftskonsept. Behov for øvrige tiltak på samtlige plasser vil således bli nærmere vurdert og analysert i forbindelse med det pågående lufthavnplanarbeidet.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Luftfartsverkets anbefalinger, men vil for regionale lufthavner som får kommersiell rutebetjening følge situasjonen særlig nøye. På grunnlag av utviklingen i rutedriften vil en om nødvendig gjøre separate evalueringer av behovene for baneforlengelser

Organiseringen av Luftfartsverket

Oppfølging av Stortingets vedtak ved behandlingen av Innst. S. nr. 226 (1998-99)

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 66 (1998-99) Om tilsyn og myndighet i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket, jf. Innst. S. nr. 226 (1998-99), ble det vedtatt at Luftfartstilsynet opprettes som ordinært forvaltningsorgan med virkning fra 01.01.2000. Spørsmålet om endret tilknytningsform for Luftfartsverket ble vedtatt sendt tilbake til Regjeringen, bl.a. ut fra ønske om ytterligere vurderinger av intern organisering og oppgaveløsning i Luftfartsverket.

Foruten de spørsmål som står sentralt ved valg av tilknytningsform, særlig behovet for en fortsatt sterk politisk og samfunnsmessig styring av Luftfartsverket for å gi alle brukere et godt og tjenlig flytilbud, var Samferdselskomitéen opptatt av flygeledertjenesten og den interne organisering og oppgaveløsning i Luftfartsverket. Det ble vist til tidligere vedtak om å be Regjeringen snarest, og senest i budsjettet for 2000, legge fram en plan som sikrer tilstrekkelig kapasitet til flygeledertjenesten.

Departementet redegjør i det følgende for bemanningsplan for flygeledere og for en del interne organisatoriske forhold så langt disse anses å ha tilknytning til flygeledertjenesten, og viser for øvrig til omtalen i del I i proposisjonen, punkt 4.1 Organisasjons- og strukturendringer.

Departementet har bedt Luftfartsverket redegjøre for framtidig organisering, herunder:

- forventet utvikling i totalbehov og tilgang på flygeledere fra og med 2000 og et visst antall år framover, inkludert tilstrekkelig kapasitet i flygeledertjenesten på Gardermoen
- tiltak på kort og lang sikt for å utdanne et tilstrekkelig antall flygeledere
- kapasitet og innhold mht. utdanning av flygeledere i Norge
- organiseringen av flysikringstjenesten for å oppnå mer effektiv drift, bedre bemanningssituasjon og ressursutnyttelse
- hvorvidt knapphet på flygeledere kan føre til (uheldig) konkurranse mellom regionene i arbeidet med å skaffe nok flygeledere til den enkelte region

Departementet har også bedt Luftfartsverket vurdere de forslag og synspunkter som Norsk Flygelederforening (NFF) har gitt i høringsuttalelse til Samferdselskomitéen,

Samferdselsdepartementet

spesielt integreringen av flysikringstjenesten i regionene som NFF har vært motstander av.

Luftfartsverket har i to brev 16.08.1999 til departementet gitt sin redegjørelse som sendes Stortinget som uttrykt vedlegg 1 og 2 til foreliggende proposisjon.

Eurocontrol, som er et samarbeidsorgan for underveis lufttrafikkjeneste i Europa, regner med økende mangel på flygeledere i Europa i årene som kommer. Det pågår et omfattende internasjonalt arbeid med sikte på bedre organisatoriske og tekniske løsninger. Luftfartsverket deltar i et arbeid med sikte på å framskaffe også bedre verktøy for bemanningsplanlegging. Luftfartsverket har hittil ikke registrert noen klar sammenheng mellom organisatoriske rammebetingelser for flygeledertjenesten i ulike land i Europa og flygeledermangelen.

Luftfartsverkets bemanningsplan for flygeledere 2000 - 2010

Luftfartsverket har utredet behovet for flygeledere i to alternativer, ett alternativ med pensjonsalder 65 år som nå, og ett alternativ med pensjonsalder 60 år med virkning fra 2002. Faktisk fratreden fra tjenesten er forutsatt å skje ved gjennomsnittlig henholdsvis 62 og 57 år. Det vises til tabellene i det følgende. Luftfartsverket oppgir totalbehovet for flygeledere per 01.01.2000 å være 473, mens det ventes å bli 399 flygeledere i tjeneste.

Pensjon 65 år (62)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I tjeneste pr. 1.1.	378	399	420	436	463	482	496	515	528	540	554	567
Behov	463	473	485	485	495	495	499					
Avgang	9	11	9	5	11	16	11	17	18	16	17	10
Tilgang	30	32	25	32	30	30	30	30	30	30	30	30
Status pr. 31.12.	-64	-53	-49	-22	-13	1	16					

Pensjon 60 år (57)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I tjeneste pr. 1.1.	378	399	420	436	410	425	439	458	475	495	514	531
Behov	463	473	485	485	495	495	499					
Avgang	9	11	9	58	15	16	11	13	10	11	13	12
Tilgang	30	32	25	32	30	30	30	30	30	30	30	30
Status pr. 31.12.	-64	-53	-49	-73	-70	-56	-41					

De viktigste årsakene til at tidligere anslått behov for flygeledere har vært for lavt, er ifølge Luftfartsverket større trafikkvekst enn ventet, sammen med et svært høyt frafall av aspiranter i utdanningstiden. Tidligere prognose forutså heller ikke tilleggsbehovet ved Oslo kontrollsentral ved åpningstidspunktet for Gardermoen. De siste årene har videre 18-20 flygeledere til enhver tid hatt langtidspermisjon, i hovedsak omsorgspermisjon for egne barn.

Bemanningsplanen viser at det vil ta tid å dekke behovet for flygeledere. Luftfartsverket arbeider derfor med å framskaffe ytterligere utdanningsplasser i Sverige, som med antatt frafall på 20 pst. kan gi 8, 24 og 16 flygeledere i henholdsvis 2002, 2003 og 2004. Disse flygeledere kommer i tillegg til den tilgang av flygeledere som er oppgitt i tabellene.

Forutsatt pensjonsalder 65 år og faktisk fratreden ved fylte 62 år, og inkludert full utnyttelse av utdanningskapasiteten i Sverige, viser Luftfartsverkets bemanningsplan behovsdekning av flygeledere i år 2003. Mangelen på flygeledere forutsettes inntil behovsdekning er oppnådd i alt vesentlig å bli dekket ved bruk av overtid, og ved at tid til administrative funksjoner isteden benyttes til operativ tjeneste. Luftfartsverket har i 1999 rekruttert 5 utenlandske flygeledere, men har i bemanningsplan 2000 – 2010 ikke lagt inn ytterligere operative flygeledere fra utlandet.

Flygelederkapasiteten ved Oslo lufthavn og Oslo kontrollsentral

Flygelederbehovet ved tjenestestedene Gardermoen kontrolltårn og Oslo kontrollsentral i Røyken inngår i Luftfartsverkets bemanningsplan for 2000 – 2010. Luftfartsverket påpeker at det ikke har vært vesentlige uregelmessigheter i trafikkavviklingen på Gardermoen forårsaket av bemanningen i kontrolltårnet. Ved Oslo kontrollsentral har bemanningen som ivaretar inn- og utflygingskontrollen til Gardermoen vært marginal, og uforutsette fravær har unntaksvis medført restriksjoner i trafikkavviklingen. Det ses her bort fra trafikkrestriksjoner iverksatt som følge av omleggingen av luftromstrukturen i Nord-Europa samtidig med åpningen av flyplassen.

Luftfartsverket vil også i tiden som kommer legge vekt på tilstrekkelig bemanning ved disse tjenestestedene da eventuelle problemer her vil berøre et stort antall passasjerer og gi negative trafikale følger for resten av landet. Luftfartsverket regner med at de tjenesteenhetene som ivaretar trafikken underveis til og fra, og ved Gardermoen kontrolltårn, i løpet av 1. halvår 2000 har den bemanning de skal ha.

Flygelederutdanningen

Luftfartsverket mener hovedinnsatsen for å øke antallet flygeledere må rettes mot en effektivisering og utvidelse av flygelederutdanningen i Norge. Det foreslås derfor en rekke tiltak. Departementet vil spesielt trekke fram følgende forhold:

- *Mindre frafall i utdanningstiden.* Utdanningstiden til ferdig sertifisert og autorisert flygeleder er normalt 2 til 2,5 år. Frafallet under utdanningstiden er høyt og har ligget på 35 – 40 pst., mens det i Europa for tida ligger på 30 pst. Luftfartsverket har, delvis i internasjonalt samarbeid, forbedret opptaksprøvene og forventer fortsatt å få bedre avklart hvem som er egnet til yrket på et tidlig tidspunkt. Målet er å få frafallet ned til 20 pst.
- *Lokale rekrutteringstiltak.* En omlegging av utdanningen slik at de fleste flygekontrollenhetene kan benyttes til sertifisering av nye flygeledere, vil også legge grunnlaget for lokalt rettet rekruttering og midlertidig plikttjeneste ved enheter som er vanskelig å få besatt. Luftfartsverket vil utvide sitt engasjement mht. rekrutteringstiltak og markedsføring av yrket.
- *Rekruttering av utenlandske flygeledere og instruktører.* Utenlandske flygeledere i operativ tjeneste må i tillegg til engelsk arbeidsspråk beherske norsk, dansk eller svensk. I praksis innebærer det på kort sikt at bare flygeledere fra Norden er aktuelle i operativ tjeneste. Luftfartsverket ser derimot ikke noe i vegen for utenlandske flygeledere som instruktører i flygelederutdanningen eller som eksperter/saksbehandlere i ulike administrative funksjoner.
- *Eventuell engelskspråklig flygeledertjeneste.* Luftfartsverket vil også se på behovet for og mulighetene til å skape en engelskspråklig flygekontrolltjeneste. Selv om engelsk er flygeledernes arbeidsspråk, vil en eventuell omlegging til engelskspråklig tjeneste i alle ledd, profesjonelt og sosialt, imidlertid kreve personell og økonomiske ressurser.
- *Økt antall trenings- og sertifiseringsenheter gir økt utdanningskapasitet.* Luftfartsverket antar at nye tjenestesteder kan kvalifiseres som sertifiseringsenheter, og disse blir for tiden gjennomgått mht. trafikkmengde/kompleksitet, infrastruktur, dokumentasjon etc. De nye enhetene er Bardufoss, Torp, Vigra, Kjevik og Gardermoen med til sammen minimum 13 utdanningsplasser for avsluttende praktisk opplæring og trening for sertifisering.
- *Omfordeling av utdanningstid mellom institusjonell opplæring og praktisk opplæring og trening ved sertifiseringsenhetene.* En større del av utdanningen vil bli lagt til skolesenter og bli gjort mer enhetlig med avansert simulatortrening. Prøveresultatene vil da være sammenlignbare og lett dokumenterbare mht. faglig kvalitet og det nivå som er forutsatt i forskjellige faser av utdanningen. Den totale utdanningstid kan kortes ned ettersom simulatortrening kan inneholde alle treningselementer. Tidsbruken til praktisk opplæring og trening ved sertifiseringsenhetene, som er en flaskehals i flygelederutdanningen, kan videre reduseres og det forventes mindre frafall i siste fase av utdanningen.
- *Bruk av utenlandsk utdannings- og instruktørkapasitet.* Det forutsettes fortsatt bruk av utenlandsk utdannings- og instruktørkapasitet. Kjøp av utdanningsplasser og

Samferdselsdepartementet

instruktørkapasitet i utlandet reduserer behovet for å benytte egne flygelederressurser til instruktørvirksomhet i en fase med oppbygging av et nasjonalt skolesenter. Luftfartsverket påpeker at ekstra satsing på flygelederutdanning i utlandet i tillegg til pågående engasjementer har liten hensikt med mindre utdannelsen fører fram til sertifisering.

- *Luftfartsverkets skolesenter (LVSS) – kompetanseoppbygging og organisering.* LVSS ble etablert i 1992 ved Oslo kontrollsentral i Røyken. Skolen administrerer i dag flygelederutdanningen og har den sentrale opplæring i lufttrafikkteneste. Teoridelen av utdanningen foregår i England. Skolesenteret har 7 årsverk og er under oppbygging administrativt og mht. faglig kompetanse. Luftfartsverket mener et skolesenter med høy faglig kompetanse og tilpasset kapasitet, vil ha den myndighet og autoritet som er nødvendig for å gjennomføre de tiltak som anses nasjonalt riktige og som samsvarer med våre internasjonale forpliktelser. En slik tilrettelegging vil også forenkle implementering av nye, internasjonalt tilpassede regler og arbeidsrutiner. Luftfartsverket anser det som ønskelig å samle de institusjonelle deler av flygelederutdanningen ved LVSS, og målsettingen er å tilbakeføre fra England teoriutdanningen i løpet av en 2 – 3 års periode. De første årene vil dette kreve utenlandske instruktører, men Luftfartsverket regner med at skolen etter hvert som bemanningssituasjonen tillater det vil ha tilstrekkelig kapasitet til å kunne forestå egen flygelederutdanning uten bruk av utenlandske instruktører dersom det er formålstjenlig. Departementet slutter seg til Luftfartsverkets vurderinger og forslag for å øke flygelederkapasiteten. Dette gjelder også Luftfartsverkets bestrebelser på å kjøpe utdanningskapasitet og rekruttere utenlandske flygeledere til Norge, men departementet vil som Luftfartsverket påpeke at det her er begrensede muligheter i et relativt lite og stramt internasjonalt arbeidsmarked for flygeledere. Hovedinnsatsen må derfor settes inn for å utdanne tilstrekkelig flygelederkapasitet i Norge. Departementet vil følge utviklingen nøye i forhold til den bemanningsplan Luftfartsverket nå har lagt fram, også mht. til nye avtaler i forhold til arbeidstakerorganisasjonene, og komme tilbake med framlegg til Stortinget etter hvert.

Organiseringen av flysikringstjenesten i Luftfartsverket

Omorganiseringen av Luftfartsverket til forvaltningsbedrift ble lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 33 (1990-91) Omorganisering av Luftfartsverket, jf. Innst. S. nr. 83 (1990-91). Omorganiseringen ble gjennomført med virkning fra 1. januar 1993.

Ved omorganiseringen ble lufthavnforvaltningen, lufttrafikktenesten og flynavigasjonstjenesten integrert i 11 regioner med regiondirektører. Disse enhetene opererte tidligere i hver sin linje til hovedadministrasjonen, og flynavigasjonstjenesten lå administrativt under Televerket. Norsk Flygelederforening (NFF) var ikke enig i forslaget om integrering og mente at lufttrafikktenesten med bakkekontroll på den enkelte plass, inn- og utflygingskontroll og luftledkontroll mellom lufthavnene måtte fungere ikke bare faglig, men også administrativt som én samlet enhet.

Flygeledertjenestens tilknytning til Luftfartsverket har senere vært utredet av et arbeidsutvalg med representanter bl.a. fra NFF. Utvalgets rapport forelå i april 1994, og det ble ut fra visse forutsetninger der anbefalt å skille lufttrafikktenesten ut i eget selskap. NFF gikk imidlertid ikke inn for den anbefalte modell.

Konsulentfirmaet PA Consulting Group har etter oppdrag fra luftfartsdirektøren foretatt en organisasjonsanalyse i Luftfartsverket. Beslutningen om analysen ble tatt i samråd med personalorganisasjonene i 1997, og gjennomføringen skjedde i 1997/98. Analysen omfattet ikke Luftfartsinspeksjonen, både på bakgrunn av avdelingens autonome stilling og på bakgrunn av arbeidet med å opprette Luftfartstilsynet. Vurderingene i rapporten og de konklusjoner som er trukket er oppsummert i uttrykt vedlegg 2 til foreliggende proposisjon.

Flysikringstjenesten består av lufttrafikktenesten og flynavigasjonstjenesten med tekniske hjelpemidler. Luftfartsverket har i 1999 opprettet en teknisk/operativ divisjon under ledelse av en divisjonsdirektør. Denne divisjon omfatter tidligere avdelinger mht. trafikk, tekniske funksjoner og plan- og utredning. I prosessen videre vil også

Samferdselsdepartementet

fagstyringen mot funksjonene lufttrafikkjeneste, flynavigasjonstjeneste med teknisk utstyr og lufthavntjeneste i regionene bli vurdert. I en slik vurdering finner Luftfartsverket det naturlig å vurdere også arbeids- og kompetansefordelingen mellom regionene og fagavdelingen i hovedadministrasjonen.

Etter Luftfartsverkets oppfatning er en effektiv drift og ressursutnyttelse i lufttrafikkjenesten i vesentlig grad knyttet til organiseringen av det operative arbeidet. Utførelsen og koordineringen i arbeidet skjer innen og mellom kontrollsentralene, innflygingskontrollen og kontrolltårnet på den enkelte flyplass.

Av mulige mindre tiltak nevnes at AFIS-personell kan betjene tårnene isteden for flygeledere om natten når trafikken er liten. En slik ordning kan frigjøre ca. 5 årsverk flygeledertjeneste. Luftfartsverket har vurdert spørsmålet tidligere og har hatt visse faglige innvendinger, men vil vurdere spørsmålet på nytt.

Luftfartsverket har vurdert hvorvidt mangelen på flygeledere kan føre til uheldig konkurranse mellom regionene. Opptak og utdanning av flygelederaspiranter er styrt sentralt. Fordelingen av nye flygeledere og overføringer mellom enhetene er også sentralt styrt selv om flygelederne arbeidsgivermessig er tilsatt i regionene, unntatt i de 3 årene med plikttjeneste etter fullført utdanning. Flygeledere som ikke har bindingstid, står fritt i å søke ledige stillinger ved tjenestestedene. De blir tilsatt i samsvar med fastsatte rutiner og med rett til ny stilling basert på ansiennitet og konkurranse, og i samråd med personalorganisasjonene.

Departementet vil på grunnlag av Luftfartsverkets redegjørelser ikke nå foreslå omfattende omorganisering av Luftfartsverket mht til flysikringstjenesten som utøves innenfor rammene av omfattende rettsregler og internasjonalt samarbeid. Luftfartsverkets organisasjon må imidlertid tilpasses opprettingen av Luftfartstilsynet, og departementet anser det formålstjenlig med en nærmere koordinering mellom operative og tekniske funksjoner i avdelingsstrukturen internt i Luftfartsverket.

*Luftfartsverkets interesser i aksjeselskaper***Oslo Lufthavn AS**

I samsvar med Stortingets vedtak av 8. oktober 1992 har Luftfartsverket opprettet aksjeselskapet Oslo Hovedflyplass A/S, som i 1996 endret navn til Oslo Lufthavn AS, til å forestå utbygging og senere drift av den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Selskapet ble stiftet 13. november 1992. Det er i alt skutt inn 210,0 mill. kr i aksjekapital og 3 201,1 mill. kr i ansvarlig lånekapital i selskapet. Luftfartsverket planlegger en utvidelse av aksjekapitalen i selskapet. Departementet vil komme tilbake med en orientering om saken, som for øvrig også er tatt opp av Riksrevisjonen.

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, Nepal og Korea 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.

Airport Coordination Norway AS

Airport Coordination Norway AS ble stiftet høsten 1998 med en aksjekapital på kr 100 000. Luftfartsverket eier 30 pst. av selskapet, Oslo Lufthavn AS, SAS og Braathens

Samferdselsdepartementet

eier 20 pst. hver, mens Widerøe's Flyveselskap eier de resterende 10 pst. Selskapets formål er å forestå koordinering av avgangs- og landingstidspunktene på de norske flyplassene som er erklært koordinert i henhold til forskriftsverket som bygger på EØS-avtalen. For tiden gjelder dette Oslo lufthavn, Gardermoen, og Stavanger lufthavn, Sola. Selskapet finansieres 50 pst. ved tilskudd fra de respektive lufthavner som er koordinert og 50 pst. fra norske flyselskaper basert på andel av tildelte slots. Det var i 1998 ingen økonomisk aktivitet i selskapet utover selve etableringen og selskapet var i vanlig drift først fra årsskiftet 1998/99.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Renter		500 000	500 000
	Sum kap. 5619		500 000	500 000

Post 80 Renter

Renten på statens lån til Oslo Lufthavn AS er foreløpig anslått til 500 mill. kr i 2000. I forbindelse med at en har gått over fra utbyggings- til driftsfasen ved den nye hovedflyplassen, foretas det en samlet gjennomgang av lånevilkårene til selskapet. Departementet vil på grunnlag av dette komme tilbake med eventuelle endringer i anslagene.

Kap. 5623 Aksjer i SAS Norge ASA

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Utbytte	86 950	50 000	50 000
	Sum kap. 5623	86 950	50 000	50 000

Post 80 Utbytte

Staten ved Samferdselsdepartementet eier 23 500 000 aksjer à kr 10,- i SAS Norge ASA, tilsvarende 50 pst. av aksjekapitalen i selskapet. For 1998 mottok staten i 1999 et utbytte på kr 3,70 pr. aksje, tilsvarende 86,95 mill. kr. Budsjettforslag 2000 er teknisk basert på samme utbytte som lagt til grunn i vedtatt budsjett for 1999. Det understrekes at faktisk utbytte fra SAS Norge ASA vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling i samsvar med aksjelovens bestemmelser, og at anslaget for utbytte således er uforpliktende for statens representanter i generalforsamlingen.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 ²⁾	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 324 055	9 616 500	9 993 400	3,9
1321 ¹⁾	Spesielt vedlikehold	136 620			
	Sum kategori 21.30	9 460 675	9 616 500	9 993 400	3,9

1) Kap. 1321 er innlemmet i kap. 1320 fra og med 1999.

2) Det er senere gjort følgende endringer i vedtatt budsjett 1999:
 - post 23 er økt med 8 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 236 (1998-99)
 - post 31 er økt med 15 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 236 (1998-99)

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	207 026	214 300	235 200	9,8
	Sum kategori 21.30	207 026	214 300	235 200	9,8

Mål og virkemiddel

Regjeringen vil legge til rette for å bedre framkommeligheten for personer og gods, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging, vedlikehold og vegtrafikk blir minst mulig. Det er en prioritert oppgave å fortsette arbeidet med å redusere ulykkesrisikoen, og alvorlighetsgraden i de ulykker som inntreffer. Bedring av vegstandarden i distriktene og rassikringstiltak gis økt prioritet. 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 deler av vegnettet, kjøretiden øker og køproblemene blir større. Det har i de senere årene ikke vært mulig å opprettholde vegkapitalen med de vedlikeholdsbevilgninger som har vært stilt til rådighet.

Den positive ulykkesreduksjonen vi har hatt over lang tid må videreføres. En situasjon med 300 – 350 drepte og om lag 12 000 skadde årlig i vegtrafikken kan ikke aksepteres.

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. Ved revisjon av statsbudsjettet i juni 1999, ble den totale garantirammen for ferjeinvesteringer økt med 150 mill. kr. Dette vil bedre standarden, men også gi økte kapitalkostnader i årene framover.

Budsjettforslaget 2000

Budsjettforslaget for 2000 er totalt på 9 993,4 mill. kr. Dette er nominelt 376,9 mill. kr høyere enn vedtatt budsjett 1999. Det er foreslått 5 496,0 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet og 4 079,6 mill. kr til riksveginvesteringer. Videre foreslås tilskudd til fylkesvegformål å utgjøre 225,9 mill. kr. Det foreslås 101,9 mill. kr som tilskudd til rassikring. Dette kommer i tillegg til rassikringstiltak som inngår i de ordinære riks- og fylkesveginvesteringene. Det blir fra 2000 opprettet to nye poster under vegbudsjettet; legging av fast dekke på riksveger og kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Det foreslås 100 mill. kr på hver av postene. Tilskudd til rassikring og legging av fast dekke er i sin helhet investeringstiltak. Også deler av bevilgningen til kompensasjon for full arbeidsgiveravgift vil gå til investeringer.

Budsjettforslaget innebærer en økning både på drift og vedlikehold og investeringer. Det gis innenfor drift og vedlikehold særlig prioritet til driftstiltak rettet mot trafikksikkerhet. Innenfor investeringer legges det vekt på hensynet til rasjonell framdrift på igangværende anlegg og tiltak for å bedre vegstandarden i distriktene. Dette er bl.a. knyttet til en forsering av legging av fast dekke. Rassikringstiltak prioriteres fortsatt høyt. Tiltak for å tilfredsstille krav i forskrift til forurensningsloven om lokal luftforurensning og støy prioriteres.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringer

Hovedtrekk i vegpolitikken for årene framover er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg og vegtrafikkplan 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97). Regjeringen legger 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 naturlig har en svært sentral rolle i et effektivt transportsystem.

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

Utfordringene i forhold til framkommelighet er bl.a. knyttet til fjerning av flaskehalser, utbedring av vegnettet med sikte på å fjerne køproblemer, innkorting av ruter og sikring av en minstandard. Dette er viktig for å bedre forholdene for næringsliv og forbrukere ved å legge til rette for en mer effektiv transport av varer og tjenester. For å sikre god framkommelighet, er det nødvendig med betydelige investeringer både i byene, på stamvegene og i distriktene.

Samtidig er det nødvendig med en høy innsats på drift og vedlikehold av det eksisterende vegnettet. Dette må ses i sammenheng med at vegkapitalen har blitt betydelig redusert i de senere årene. 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 å begrense vegsektorens bidrag til luftforurensning og støy og de konsekvenser vegutbygging har for bl.a. naturområder, kulturmiljø og landskapsbilde.

Sikkerhetsnivået i vegtrafikken er høyt sammenlignet med de fleste andre industriland og har over tid vist en positiv utvikling. Denne utviklingen har i stor grad kommet som en følge av mange enkle, billige og effektive trafikksikkerhetstiltak. En situasjon med 300 til 350 drepte og om lag 12 000 skadde årlig i vegtrafikken er imidlertid ikke akseptabel. Potensialet for slike enkle og effektive tiltak som tidligere er prioritert, er imidlertid ikke like stort i framtida. For å oppnå en reduksjon i antallet skadde og

drepte kan det være nødvendig i større grad å ta i bruk sterkere og mer omfattende virkemidler, både knyttet til infrastruktur, opplæring og trafikantatferd.

De seneste årene har det vært satt i gang mange store prosjekter som har bundet opp store deler av bevilgningen til investeringer. Dette vil representere spesielle utfordringer de nærmeste årene. Bindingene er redusert i løpet av 1999 og ventes ytterligere redusert i 2000. Bindingene vil imidlertid fortsatt ligge på et høyt nivå.

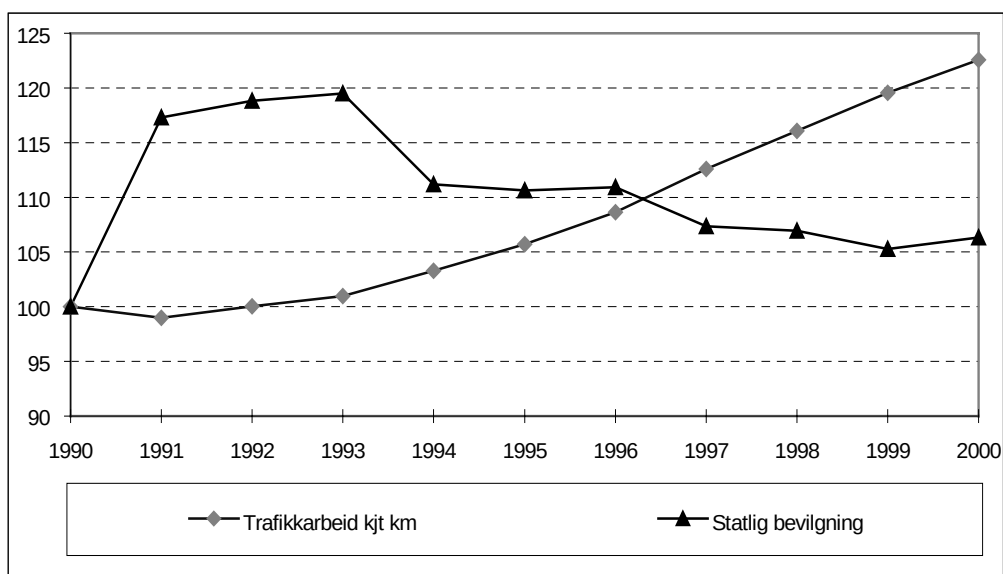
Bevilgningene til vegformål har vært lavere enn forutsatt i St.meld. nr. 37. I tillegg har det vært en betydelig økning i kostnadsoverslag for flere store riksveganlegg og høy trafikkvekst. Dette medfører at det mht. til fysisk oppfølging er et betydelig etterslep i forhold til St.meld. nr. 37.

Tilstandsvurdering

Transportforholdene bedret seg fra slutten av 1980-årene fram til midten av 1990-årene, bl.a. som følge av relativt lav trafikkvekst og en økt satsing på vegtiltak. Den sikkerhetsmessige og miljømessige situasjonen ble også bedret gjennom en prioritering av slike tiltak.

I de senere årene har imidlertid bevilgningene til vegformål reelt sett gått ned, samtidig som trafikkveksten i denne perioden har vært sterk. Det er grunn til å regne med at det vil bli en betydelig trafikkvekst også i 2000. Denne utviklingen skaper økte problemer for framkommeligheten på visse deler av vegnettet. Kjøretiden øker og køproblemene blir større, og dette går ut over både gods- og persontransport. Etterfølgende figur viser utviklingen i de samlede bevilgningene til kap. 1320 Statens vegvesen og utviklingen i trafikkarbeidet på riksvegnettet.

Figur 6.1 Utvikling i statlige bevilgninger (faste priser) og trafikkarbeid på riksvegnettet



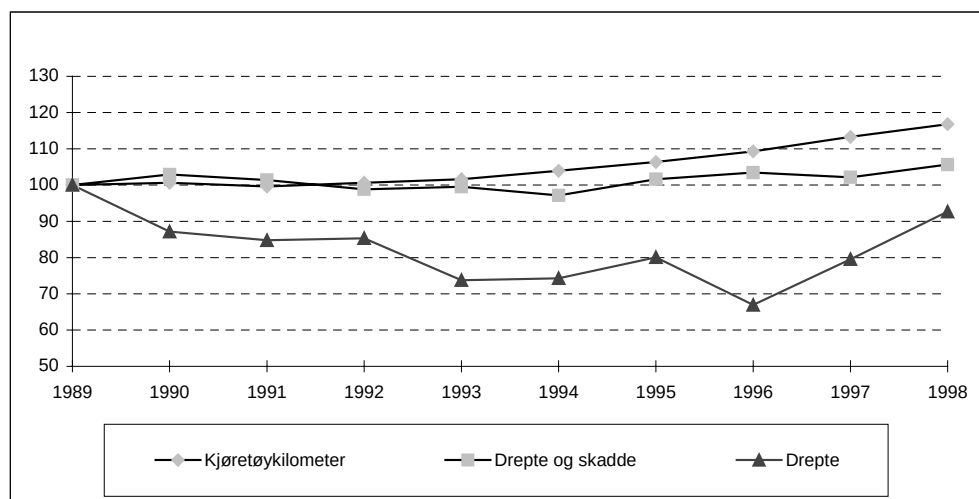
Trafikkvekst og økt riksveglengde medfører også økt behov for midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet. Dette har de senere årene ikke vært fulgt opp med økte bevilgninger, noe som har resultert i redusert kvalitet på vegdekkene. En begynner nå å se store utslag i redusert dekkestandard med dype spor og betydelige ujevnheter på deler av vegnettet. Desto lenger disse skadene får utvikle seg, jo større blir kostnadene ved å sette vegnettet i stand.

Økt trafikk og reduserte bevilgninger medfører at det har blitt vanskeligere å oppnå en fortsatt nedgang i ulykkestallene. Antallet skadde og drepte i 1998 var 12 472, noe som er snaut 3 pst. høyere enn i 1997 og dermed en økning på linje med trafikkveksten (3,2

pst. i 1998). I 1998 ble 352 drept i trafikken og den største økningen var for de myke trafikantgruppene; syklistene, fotgjengere og motorsyklister.

Trafikkveksten og en generell fartsøkning er i tillegg til rent statistiske variasjoner de viktigste faktorene som kan forklare økningen i antall skadde og drept i vegtrafikken. Utviklingen i enkelte sentrale ulykkesindikatorer for perioden 1989-98 er vist i etterfølgende figur.

Figur 6.2 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1989=100)



I forhold til forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy, er det beregnet at det pr. 1. januar 2000 vil være 2 900 personer som er utsatt for svevestøvkonsentrasjoner, 1 200 personer utsatt for konsentrasjoner av nitrogendioksid og 10 900 personer utsatt for støy over tiltaksgrensene. Henholdsvis 23 000, 11 000 og 120 000 personer er beregnet utsatt for verdier over kartleggingsgrensene i grenseverdiforskriften etter forurensningsloven.

Rapportering

Framkommelighet

For anlegg som ble åpnet i 1998, er det beregnet en innsparing i transportkostnadene (kapitalisert) på 4,4 mrd. kr. De anleggene som er planlagt åpnet for trafikk i 1999, er beregnet å gi innsparte transportkostnader på om lag 1,1 mrd. kr. Dette innebærer at om lag 31 pst. av den forventede effekten for prosjekter planlagt åpnet i perioden 1998-2001 i St.meld. nr. 37 vil være oppnådd ved utgangen av 1999. Andelen er lav bl.a. fordi mange anlegg blir åpnet for trafikk seinere enn forutsatt. Dette skyldes både lavere bevilgninger enn lagt til grunn i St.meld. nr. 37 og kostnadsøkninger på en del prosjekter. Flere større vegprosjekter blir imidlertid åpnet for trafikk i 2000.

I 1998 ble 61 km stamveg og 44 km øvrig riksveg åpnet for trafikk. I 1999 er det forutsatt åpnet om lag 50 km stamveg og 60 km øvrig riksveg. Det ble i 1998 bygget 64 km gang- og sykkelveger, og det ventes bygget 61 km i 1999. Ved utgangen av 1999 er det ventet at 95 pst. av riksvegnettet og 46 pst. av fylkesvegnettet vil være tillatt for 10 tonn aksellast.

Riksvegferjedriften har god regularitet tross materiellets høye alder. 45 pst. av ferjesambandene tilfredsstiller de langsiktige servicemålene fullt ut. Måloppnåelsen er noe lavere i stamvegsamband, men her er kravene strengere enn for øvrige samband.

Samferdselsdepartementet

Trafikkutviklingen i ferjesambandene er ujevn, og i enkelte samband med rask trafikkvekst har det vært økt oversitting.

Trafikksikkerhet

De tiltak som Statens vegvesen gjennomførte i 1998 er isolert sett beregnet å gi en reduksjon i antall skadde og drepte på 76 personer. Virkningen av tiltak som gjennomføres i 1999 er beregnet å gi om lag 78 færre skadde og drepte. Dette innebærer at om lag 20 pst. av den forventede effekten i perioden 1998-2001 i St.meld. nr. 37 vil være oppnådd ved utgangen av 1999. I 1999 er det lagt økt vekt på kontroll og informasjonstiltak for å øke bilbeltebruken, tiltak for å redusere fartsnivået og kontroll av tunge kjøretøy for å redusere tungtransportulykkene.

Den forholdsvis lave trafikksikkerhetseffekten i forhold til forventede virkninger i St.meld. nr. 37 som de ovennevnte resultatene gir, har flere årsaker. Enkelte atferdsregulerende tiltak, herunder redusert promillegrense til 0,2, er foreløpig ikke gjennomført. Forslaget om promillegrense på 0,2 promille har vært ute til høring, med høringsfrist 22. september 1999. Samferdselsdepartementet vil forelegge saken for Stortinget så snart høringsuttalelsene er vurdert.

Miljø

Samferdselssektorens miljøhandlingsplan ble utarbeidet i 1998 og her er for første gang sektorens samlede miljøpåvirkning beskrevet. Beskrivelsen tar utgangspunkt i åtte resultatområder nedfelt i St.meld. nr. 58 (1996-97) Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling. I samarbeid med miljømyndighetene er samferdselsmyndighetene i ferd med å utvikle et rapporteringssystem som vil kunne gi en vesentlig forbedret miljørapportering knyttet til disse resultatområdene. Det tas sikte på en gradvis innføring av systemet fra 2000.

Beregninger og lokale målinger tyder på at de lokale miljøproblemene knyttet til luftforurensning ble noe redusert i 1998.

Når det gjelder svevestøv, viser målinger en reduksjon i antall dager med høye verdier, spesielt i Oslo og Bergen. Dette kan skyldes mindre bruk av piggdekk, men også klimatiske forhold. Målingene i Trondheim viser høyere verdier av svevestøv. Dette kan skyldes mindre overgang til piggfrie dekk, men også større omfang av vedfyring og klimatiske forhold. For NO₂ viser målinger et mer variert bilde. NO_x-utslippene fra vegtrafikken er redusert med 20 pst. siden 1990, men store utenlandske bidrag begrenser nedgangen i de lokale konsentrasjonene. Disse er også i betydelig grad påvirket av klimatiske forhold.

Som følge av tiltak i 1998 og 1999 forventes det en samlet reduksjon på hhv. 590 og 1520 personer i bolig og institusjon langs riksvegnettet som er utsatt for støy over 42 dBA og 35 dBA.

I 1998 og 1999 blir det samlet foretatt inngrep langs 2,5 km vassdrag som følge av utbyggingsprosjekter, hvorav 0,8 km langs vernede vassdrag. Samtidig er det inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede kulturmiljøer på 7 daa og til 2 kulturminner. Det gjennomføres utbyggingsprosjekter som vil medføre 50 daa inngrep/nærføring til naturreservater og 35 daa inngrep/nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi. I 1998 og 1999 utbedres totalt 10 km problemsoner langs eksisterende vegnett i byer og tettsteder (i hovedsak miljøgater).

Mål og prioriteringer*Prioriteringer*

Budsjettforslaget for 2000 til vegformål er tilpasset Regjeringens samlede økonomiske opplegg. Det foreslås totalt til vegformål 9 993,4 mill. kr. Dette gir en nominell økning på 376,9 mill. kr eller 3,9 pst. i forhold til vedtatt budsjett for 1999. Forslaget utgjør

Samferdselsdepartementet

24,2 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001. Oppfølgingsgraden for de tre første årene i planperioden vil etter dette være 72,6 pst.

Etterfølgende tabell viser prioriteringen mellom poster og oppfølgingsgraden for 1998-2000 i forhold til St.meld. nr. 37 for årene 1998-2001.

(i mill. 2000 kr)			
		Andel av NVVP	
Kap./post	Betegnelse	NVVP 1998-2001	Forslag 2000 i pst.
1320	Statens vegvesen		
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 478	73,7
24	Statens vegvesens produksjon	-160	206,3
30	Riksveginvesteringer	17 883	70,5
31	Tilskudd til rassikring	-	-
32	Legging av fast dekke på riksveger	-	-
33	Kompensasjon for arbeidsgiveravgift	-	-
60	Tilskudd til fylkesvegformål	1 046	67,7
	Sum statlige midler	41 247	72,6
	Annen finansiering	5 335	126,7
	Totalt	46 582	78,8

I fordelingen av midlene har en stått overfor vanskelige avveininger. Det er lagt opp til en viss styrking av drift og vedlikehold (post 23) i forhold til riksveginvesteringer (post 30). Samtidig er det lagt opp til en satsing på rassikring og økt vegstandard i distriktene (post 31, 32 og 33). Dette er midler som i stor grad vil gå til investeringstiltak, slik at det samlet sett er en styrking også av investeringssiden.

Det gis innenfor post 23 særlig prioritet til driftstiltak rettet mot trafikksikkerhet. Dette innebærer bl.a. prioritering av vinterdrift, noe som også er nødvendig for å oppnå en høyere pigggfriandel og derigjennom et bedre miljø. I tillegg til tiltak knyttet til drift av vegnettet, trafikanter og kjøretøy, er drift av riksvegferjene prioritert. Det har imidlertid ikke vært mulig å legge opp til et vedlikehold av vegkapitalen som hindrer ytterligere forringelse. For å unngå dette ville det vært nødvendig med ytterligere om lag 700 mill. kr i bevilgning i 2000.

Det er innenfor post 30 lagt vekt på å sikre mest mulig rasjonell anleggsdrift på igangværende anlegg. Dette hensynet tilsier at det vises forsiktighet med oppstart av nye prosjekter. På den annen side er det hensiktsmessig å ha prosjekter i ulike faser for å få utnyttet den samlede kompetansen i Statens vegvesen. Dette, sammen med hensynet til oppfølgingsgrad for de enkelte fylker, er bakgrunnen for at det i 2000 foreslås startet opp noen nye prosjekter.

Med oppstart av enkelte nye prosjekter og en prioritering av mindre investeringstiltak, vil det ikke være mulig fullt ut å ivareta hensynet til rasjonell framdrift. Det vil likevel bli en bedring i 2000 sammenlignet med 1999.

Vegbudsjettet er utformet i lys av Samferdselsdepartementets samlede politikk. 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
- økt vegstandard i distriktene
- trafikksikkerhet
- miljø
- kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet legger opp til å videreføre satsingen på rassikringstiltak i 2000. Departementet har nylig lagt fram Handlingsplan for rassikring av veier. Planen gir en samlet oversikt over forventet rassikringsinnsats i vegplanperioden 1998-2007, jf. nærmere omtale under post 31 Tilskudd til rassikring.

Samferdselsdepartementet

Regjeringen legger opp til at det over fire år skal gjennomføres et program for legging av fast dekke. Dette innebærer at alle grusriksveger, med unntak av noen strekninger med kulturhistorisk verdi, skal ha fast dekke innen utgangen av 2003. Denne distriktssatsingen utgjør en samlet investeringskostnad på om lag 400 mill. kr. Første bevilgning foreslås i budsjettet for 2000. Regjeringen legger også opp til at det over en 6-årsperiode skal bevilges nærmere 1 mrd. kr til distriktene som kompensasjon for at enkelte næringer nå må betale full sats for arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt. Av dette skal i størrelsesorden 100 mill. kr bevilges årlig over Samferdselsdepartementets budsjett til vegformål. Det vises til nærmere omtale under de to nyopprettede postene, post 32 og 33.

I budsjettforslaget for 2000 legger Samferdselsdepartementet til grunn en fortsatt sterk satsing på å bedre trafikksikkerheten. På vegnettet prioriteres tiltak som gir gode trafikksikkerhetsgevinster. Departementet prioriterer også å holde den delen av driften av vegnettet som har effekt på trafikksikkerheten på det nivå som er forutsatt i St.meld. nr. 37. Samtidig legger departementet vekt på arbeidet med å endre trafikantenes holdninger og atferd. Det er her foreslått en økning av de midler som er tiltenkt trafikanter- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak. Satsingen skal bl.a. orienteres mot å få økt bruk av bilbelte, øke omfanget og kvaliteten på privat øvingskjøring for førerkortkandidater og tiltak for å redusere tungtransportulykkene.

Samferdselsdepartementet viderefører satsingen på miljøtiltak. Departementet prioriterer å tilfredsstille miljøkrav i henhold til forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy.

Utformingen av vegbudsjettet bygger opp under den prioritering av kollektivtransport som ligger til grunn for Samferdselsdepartementets samlede budsjettopplegg, jf. satsingen i jernbanesektoren. Innenfor vegbudsjettet følges dette opp både gjennom bevilgninger for å styrke kollektivtransporten i de fire største byområdene (storbymidler) og satsingen på kollektivtiltak langs riksvegnettet for øvrig.

Virkninger av budsjettforslaget

Tabellen nedenfor gir en oversikt over beregnede virkninger av budsjettforslaget for 2000 sett i forhold til beregnede virkninger i St.meld. nr. 37.

	Forventet status 1.1.2000	Forventede virkninger		
		NVVP 1998-2001	1998-2000 i pst. Av 1998-2001	
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. kr)		- 17 710	- 6 800	70
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. kr)		-5 550	-1 540	52
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)		-6 400	-2 340	68
Antall skadde og drepte på hele vegnettet	12 470	-820	-129	33
Antall personer ved bolig og institusjon som er svært plaget av støy fra vegtrafikk langs riksvegnettet	¹⁾ 90 400	- 4 900	-1 460 ⁴⁾	36
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 200 µg/m ³ (1 times midlingstid) langs riksvegnettet	10 820	²⁾	-6 000 ⁵⁾	³⁾
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 150 µg/m ³ (24 timers midlingstid) langs riksvegnettet	33 110	²⁾	-18 500 ⁶⁾	³⁾
Antall km registrert riksveg med belastning i problemnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering	1 290	-70	-10	29
Antall km gang- og sykkelveg	2 795	290	63	65

1) Økning pga. bedre registreringer og økt trafikk.

2) Tallene i NVVP er ikke direkte sammenlignbare med virkningene i 2000 pga. forskjellige måleparametre for beregningene, og er derfor ikke tatt inn.

Samferdselsdepartementet

- 3) Oppfølgingsgrad lar seg ikke beregne.
- 4) Skyldes emisjonsutvikling på kjøretøy (1 140) og investeringstiltak (320).
- 5) Skyldes teknologisk utvikling av kjøretøyparken (4 850) og investeringstiltak (1 150).
- 6) Skyldes piggfriutvikling (17 550) og investeringstiltak (950).

Bevilgningene til vegformål er lavere enn forutsatt i St.meld. nr. 37. Dette, sammen med at en rekke veganlegg er blitt dyrere enn forutsatt og en betydelig trafikkvekst, medfører at de beregnede virkninger som ble satt i St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001, ikke kan nås fullt ut. Det er stor usikkerhet knyttet til de beregnede virkningene, spesielt gjelder dette for antall personer plaget av støy, NO₂ og PM₁₀.

Framkommelighet

Investeringstiltak forutsatt gjennomført i perioden 1998-2001, er i St.meld. nr. 37 anslått å gi en reduksjon i samfunnets totale transportkostnader på om lag 17,7 mrd. kr (kapitalisert). Anlegg som er eller vil bli åpnet for trafikk i 1998 og 1999 og som ventes åpnet i 2000, er beregnet å gi en reduksjon på om lag 12,3 mrd. kr. Sett i forhold til St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001 gir dette en oppfylingsgrad på 70 pst. Situasjonen er preget av at mange anlegg blir åpnet for trafikk senere enn opprinnelig forutsatt, bl.a. pga. kostnadsoverskridelser og urasjonell framdrift.

Antall skadde og drepte

De trafikksikkerhetstiltak som er planlagt gjennomført i 2000, vil isolert sett gi en forventet reduksjon i antall skadde og drepte på i underkant av 130 personer. Samlet for perioden 1998-2000 gir dette en oppfylingsgrad i forhold til St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001 på 33 pst.

Støy

Gjennom støyisoleringsstiltak forventes det i 2000 en reduksjon på 320 personer ved bolig og institusjon som er svært plaget av støy. Redusert støy fra kjøretøy vil kunne bidra til en reduksjon på om lag 1 140 personer svært plaget. Dette vil gi en oppfylingsgrad på 36 pst. i forhold til St.meld. nr. 37.

Luftforurensning

For luftforurensning er virkningene i hovedsak knyttet til kjøretøyutvikling og overgang til piggfrie vinterdekk. Redusert bruk av piggdekk fører til mindre produksjon av svevestøv, og er et viktig virkemiddel for å redusere svevestøvkonsentrasjonene. Det er iverksatt en forskrift som gir kommunene anledning til å innføre en gebyrordning med oblat for å redusere piggdekkbruken, jf. omtale i St.prp. nr. 68 (1998-99). Vegdirektoratet har i tillegg brukt betydelige ressurser slik at det praktiske opplegget er tilrettelagt. Gebyr på bruk av piggdekk er nå til politisk behandling i kommunene Oslo og Bergen. Den forventede utviklingen i overgang til piggfrie vinterdekk vil alene i år 2000 og i 2001 kunne gi en reduksjon fra 2 900 til 500 personer som beregningsmessig utsettes for konsentrasjoner av svevestøv over tiltaksgrensen i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Den forventede kjøretøyutviklingen vil medføre at ingen av de 1 200 personene som i dag beregningsmessig utsettes for konsentrasjoner over tiltaksgrensen for NO₂, utsettes for slike verdier etter 2001.

Landskap

Innen utgangen av 2000 forventes det en reduksjon på om lag 20 km riksveg med problemnivå 2 og 3 (middels og store landskapsproblemer i forbindelse med kartlegging av problemsoner). Sett i forhold til St.meld. nr. 37 gir dette en oppfylingsgrad på 29 pst. Problemsoneutbedringer som var planlagt gjennomført i første del av perioden 1998-2007, er skjøvet ut i tid.

Samferdselsdepartementet

Gang- og sykkelveger

I St.meld. nr. 37 er det forutsatt bygd 290 km gang- og sykkelveger i perioden 1998-2001. Innen utgangen av 2000 forventes det at 188 km gang- og sykkelveger er bygd. Sett i forhold til St.meld. nr. 37 gir dette en oppfyltingsgrad på 65 pst.

Inngrep og/eller nærføring i verdifulle natur- og kulturmiljøer

I 2000 forventes det gjennomført utbyggingsprosjekter som vil medføre inngrep/nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede naturreservater på et totalareal på 65 daa, 14 stk. formelt vernede eller formelt foreslått vernede kulturminner og 500 daa kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi. Videre vil det være inngrep i vassdragbelte langs 0,6 km vernede vassdrag og inngrep i 3,1 km strandsone eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv. Ett prosjekt vil ha stor eller meget stor negativ konsekvens for biologisk mangfold.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)**

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 ¹⁾	Forslag 2000
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mm., kan overføres, kan nyttes under post 30	5 173 789	5 372 000	5 496 000
24	Statens vegvesens produksjon, kan overføres	-164 320	-110 000	-110 000
30	Riksveginvesteringer, kan overføres, kan nyttes under post 23	4 140 380	4 053 000	4 079 600
31	Tilskudd til rassikring, kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60	69 459	75 600	101 900
32	Legging av fast dekke på riksveger, kan overføres			100 000
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, kan overføres, kan nyttes under post 60			100 000
60	Tilskudd til fylkesvegformål, kan overføres	104 747	225 900	225 900
Sum kap. 1320		9 324 055	9 616 500	9 993 400

- 1) Det er senere gjort følgende endringer i vedtatt budsjett 1999:
 - post 23 er økt med 8 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 236 (1998-99).
 - post 31 er økt med 15 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 236 (1998-99).

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

Det foreslås en bevilgning på 5 496,0 mill. kr på post 23 i 2000. Dette gir en nominell økning på 2,3 pst. i forhold til budsjettet for 1999. Bevilgningen for 1998 og 1999 og forslaget for 2000 for post 23 gir en oppfølgingsgrad på 73,7 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001. Til tross for at bevilgningene om lag tilsvarer det som var lagt til grunn i St.meld. nr. 37, har det ikke vært mulig å unngå at standarden på vegnettet er blitt redusert. Dette har bl.a. sammenheng med økte veglengder, trafikkvekst de senere årene, nye veganlegg med høyere drifts- og vedlikeholdsutgifter og økning i tillatt aksellast.

Innenfor den foreslåtte ramme på post 23 har departementet funnet det riktig å prioritere trafiksikkerhetsarbeidet høyt og har derfor øremerket midler til trafikant- og kjøretøyrettede trafiksikkerhetstiltak. Ut over dette er det innenfor post 23 lagt vekt på en nødvendig rehabilitering av kystbruer samt å opprettholde standarden på ferjetilbudet. Denne prioriteringen innebærer imidlertid at flere viktige tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen fortsatt må nedprioriteres. Dette vil spesielt gå ut over kvaliteten på vegdekkene.

Føreropplæring og kjøretøytilsyn m.m.

I budsjettforslaget for 2000 er satsingen på trafikant- og kjøretøyrettede tiltak fulgt opp. Dette innebærer at det settes inn ytterligere 40 mill. kr til trafikanttiltak og 10 mill. kr til kjøretøytiltak i 2000. Disse midlene vil i hovedsak bli brukt til tiltak for å øke bilbeltebruken, øke mengden av og kvaliteten på privat kjøretrening for førerkortkandidater, tiltak for å få ned eldre bilføreres ulykkesrisiko, samt redusere tungtransportulykkene.

Når det gjelder bilbeltetiltak, legges det opp til økt kontrollaktivitet, kombinert med lokal og sentral informasjon. Det legges særlig vekt på å få flere til å bruke bilbelte i tettbygd strøk. Når det gjelder mengdetrening før førerprøven, vil det bli satt fokus på innholdet i øvingen. Dette vil bli gjort gjennom økt innsats i informasjonsarbeidet.

Utenom dette legges det opp til flere trafikantrettede aksjoner. Aksjon "Sykkel i vegen" og aksjon mot sommerulykker vil bli videreført. Det samme gjelder tiltak i forbindelse med skolestart for å sikre de minste skolebarna på vei til og fra skolen. Dessuten deltar Vegdirektoratet i "Bilist 2000", en kampanje som er initiert bl.a. av Bilimportørenes Landsforening. Økt bruk av piggfrie vinterdekk setter nye krav til førerne, noe som gir nytt informasjonsbehov. En eventuell innføring av gebyr for bruk av piggdekk i bykommunene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, vil medføre at Statens vegvesen den første tiden etter innføring må gjennomføre omfattende stikkprøvekontroller i de områder hvor dette er aktuelt.

Vegdirektoratet har arbeidet med fartsgrenseproblematikk i og utenfor tettbygd strøk. I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 37 ble 80 km/t beholdt som generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk. Det er gjennomført forsøk med særskilt fartsgrense lavere enn 80 km/t, samt forsøk med vinterfartsgrenser, og det vil bli utarbeidet kriterier for fartsgrenser på strekninger med høy ulykkesrisiko og stor aktivitet langs vegen. For tiden gjennomføres det også forsøk i tettbygd strøk med lavere fartsgrenser enn 50 km/t. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en nærmere vurdering av fartsgrenseproblematikken i Nasjonal transportplan.

I arbeidet med å redusere antall tungtrafikkulykker, vil kontroll av tunge kjøretøy på veg få høy prioritet. Kontrollaktivitetene vil også her bli støttet med informasjonstiltak.

Drift og vedlikehold av riksveger

Statens vegvesen har ansvaret for om lag 26 500 km riksveger og 2 800 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. I den siste 10-årsperioden har bevilgningene til drift og vedlikehold ligget på samme nivå i faste priser. I samme periode har trafikken økt med 17 pst., riksveg lengden med vel 3 pst., samtidig som antall kompliserte veganlegg med store driftskostnader har økt betraktelig.

Med drift av veger menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikles på en sikker og miljømessig tilfredsstillende måte 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.

Vinterdriften (brøyting, strøing og salting) blir gjennomført etter samme opplegg som i 1999. Dette nivået anses å være riktig for å unngå redusert trafiksikkerhet og framkommelighet på riksvegnettet, herunder å tilrettelegge for økt bruk av piggfrie dekk.

Driftsoppgaver som ikke har direkte effekt for trafiksikkerheten, har de senere år hatt en innsats som ligger under det nivå som er ønskelig. Dette gjelder bl.a. skjøtsel av grøntarealer, drift av rasteplasser, toaletter, leskur m.m. Denne innsats ventes i 2000 å bli ytterligere redusert. Som i 1999 vil innsatsen til vedlikeholdet av vegdekkene ikke være tilstrekkelig til å opprettholde kvaliteten.

Samferdselsdepartementet

Vegdirektoratet har beregnet størrelsen av vegkapitalen til om lag 250 mrd. kr (1999-priser). Beregningene viser at etterslepet på vedlikehold i dag totalt er 8 mrd. kr. Det må avsettes om lag 700 mill. kr mer pr. år til vedlikehold utover dagens nivå for at etterslepet ikke skal øke ytterligere.

Mer enn halvparten av etterslepet (4,2 mrd. kr) er knyttet til selve vegkonstruksjonen, inklusiv grøfter og vegdekker. Dette gjør seg særlig utslag i at vegdekkene er blitt mer ujevne og med spordannelse. For næringslivet er dette en stor ulempe. Et ujevnt og sporete vegnett resulterer i lengre transporttid og fare for skader både på gods og kjøretøy.

Statens vegvesen legger stor vekt på sikkerhet i tunneler, og sikkerheten i norske tunneler er svært høy. Det må imidlertid i årene framover legges betydelig vekt på vedlikehold av bl.a. sikringstiltak i tunneler. Mye av utstyret har nå nådd en alder på 10-20 år som er den normale levetiden på slikt utstyr. Etterslepet er i dag på om lag 1 mrd. kr.

For vegutstyr og miljøtiltak er etterslepet 1,5 mrd. kr. Hovedårsaken til dette er også her at mye av utstyret (vegvekkverk, signaler, skilt, etc.) har nådd sin naturlige levetid.

Det vises til omtale av prosjektet Bedre byluft i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 84. Prosjektet har lagt til grunn at det skulle etableres et helhetlig system for overvåking og varsling av luftforurensning i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Drammen innen 1. oktober 1999. Arbeidet med en prognosemodell for luftkvalitet er imidlertid mer komplisert og tidkrevende enn forutsatt. Modellen er utviklet for Oslo, mens det for de andre byene fortsatt brukes enklere varslingsystem. Prosjektet vil i 2000 prioritere videre utvikling av felles metoder og verktøy (bl.a. prognosemodell), måleutstyr, kvalitetssikring av grunnlagsdata, informasjonsopplegg og planlegging og gjennomføring av akutttiltak.

Investeringer og driftskostnader knyttet til overvåkings- og varslingsystemer dekkes av staten og kommunene. Det forutsettes at de involverte kommunene dekker sin del av utgiftene til gjennomføring av eventuelle akutttiltak.

Det er også et betydelig etterslep innenfor området bruer og kaier (1,2 mrd. kr). Til nå har det vært mulig å holde et lavt nivå i bruvedlikeholdet, fordi mange av bruene er forholdsvis nye. For mange eldre bruer er det likevel opparbeidet et betydelig etterslep. Det er en rekke synlige skader som ikke er utbedret og det er derfor nødvendig å intensivere overvåkingen av utsatte deler av brumassen i tiden framover.

Kystbruer representerer et særskilt problem på riksvegnettet. I St.meld. nr. 37 var det ikke satt av midler til rehabilitering av kystbruer. Departementet har ut fra de økende problemene på dette området likevel funnet det nødvendig å avsette 35 mill. kr i 2000.

Departementet vil komme nærmere tilbake til spørsmål vedrørende vegkapitalen i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Riksvegferjedrift

Ferjetilbudet i 1999 foreslås i hovedsak videreført i 2000, men som en følge av nye ferjer og rokking av frigjorte ferjer ved nybygging og nedlegging av samband, vil en rekke samband få større ferjer som er bedre tilpasset trafikken. Tilbudet vil videre være avhengig av resultatet av vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene. Målsettingen om halvtimesavganger i stamvegsambandene vil bli prioritert.

For å møte trafikkveksten på Ev 39 Kyststamvegen, vil tilbudet i fire av sambandene bli økt med en ferje. I 1999 har denne trafikkveksten delvis vært dekket ved midlertidige tiltak.

Vegvesenets utgifter til riksvegferjedriften i 2000 er basert på at kjøretøy- og passasjertakstene økes med gjennomsnittlig 3,5 pst.

Riksvegferjedriften har hatt økende vedlikeholdskostnader de senere år på grunn av materiellets høye alder. Gjennomsnittsalderen for riksvegferjeflåten er vel 21 år.

Samferdselsdepartementet

Situasjonen bedres i 2000 og 2001, dels gjennom tilførsel av nybygg og dels gjennom frigjøring av ferjer i tilknytning til bygging av bruer og tunneler.

Ferjerederiene får levert sju nybygg i 1999, hvorav fem nybygg i forbindelse med anbudsutlysninger. Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 67 (1998-99), jf. Innstilling S. nr. 236 (1998-99), fikk Vegdirektoratet fullmakt til å stille statsgaranti for inntil 300 mill. kr for 2. prioritetslån, en økning på 150 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett 1999. Med denne fullmakten og tidligere tilsagn vil det ventelig bli bygd om lag 10 nye ferjer for levering i 2000. Til sambandet Søsnes - Åfarnes i Møre og Romsdal bygges en ferje for bruk av gass som drivstoff. Til sambandet Masfjordnes - Duesund i Hordaland prosjekteres det en kabelferje, som ventelig blir billigere både å bygge og drive enn en konvensjonell ferje. Vegdirektoratet prioriterer nybygg til distriktssamband med gamle ferjer, som verken imøtekommer tekniske eller trafikale krav. Bygging av bruer og tunneler vil frigjøre en ferje i 1999 og sju eller flere ferjer i 2000. Flere av ferjene som fristilles ved nybygging og faste samband vil ved rokkering bedre ferjetilbudet i andre riksvegsamband. Samlet vil tiltakene gi bedre regularitet, og en ferjeflåte som er bedre tilpasset trafikken. En del av ferjene som blir tatt ut av riksvegferjedriften, vil trolig bli brukt i andre samband.

Fra 1. juli 2001 vil det være forbud mot utslipp av kloakk m.m. fra skip i vassdrag og kystnære områder. For å hindre kloakkutslipp og forbedre redningsutstyret, jf. orientering i St.prp. nr. 1 (1998-99), vil Vegdirektoratet godkjenne investeringer for om lag 400 mill. kr i nåværende ferjeflåte. Beløpet vil bli dekket innenfor ferjedriftens garanti- og tilskuddsrammer for årene 1999-2001.

For 2000 foreslås det at Vegdirektoratet blir gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 150 mill. kr for 2. prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investeringer i nybygg og eksisterende ferjer. Totalrammen for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31. desember 2000 ikke overstige 940 mill. kr. Summen inkluderer 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

Sjøfartsdirektoratet har fremmet forslag til Forskrift for risikoanalyse for ro-ro passasjerskip i innenriks fart. Forskriften er basert på en analyse av risiko ved innenriks ferjetransport. Forskriften vil angi et minste tillatt sikkerhetsnivå for ferjer og farleder, samt mulige tiltak for å innfri kravene. Vegdirektoratet nytter bl.a. risikoanalysen ved prioritering av nye ferjer og ombygging av eksisterende.

Vegdirektoratet har sammen med Sjøfartsdirektoratet, MARINTEK, ferjerederier, skipsverksteder og leverandørindustrien for øvrig iverksatt prosjektet "Neste generasjon riksvegferjer". Prosjektet vil arbeide med bl.a. økt sjøsikkerhet, bedre miljø og lavere investerings- og driftskostnader.

I løpet av 1999 vil Vegdirektoratet fullføre analyser av rammetilskuddsordningen og bruk av anbud i riksvegferjedriften. Resultatene vil inngå som arbeidsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2002-2011.

I Askvoll kommune iverksettes det et prosjekt med Øy-kort til de 500 innbyggerne på Atløy. Øy-kortet er et subsidiert årskort som gir rett til et ubegrenset antall reiser. Utvidet rutetilbud i prøveperioden inngår også i prosjektet. Prosjektet er 2-årig, med årlig kostnad på om lag 1,2 mill. kr, hvorav Kommunal- og regionaldepartementet og Samferdselsdepartementet betaler 450 000 kr hver. Øy-kortet er en del av et pilotprosjekt for særlig fraflyttingstruede kommuner.

I perioden 1997-99 har det vært gjennomført en prøveordning med gratis ferje for passasjerer og utvidet rutetilbud i sambandet Seierstad - Ølhammeren i Nord-Trøndelag. Prosjektet er avsluttet og evaluert av fylkeskommunen. Departementet har funnet det formålstjenlig å videreføre forsøket med utvidede åpningstider fram til behandlingen av Nasjonal transportplan våren 2000. I Nasjonal transportplan vil departementet komme tilbake til dette prosjektet og andre forhold vedrørende øysamband.

Rådet for funksjonshemmede har tatt initiativ til etablering av en ordning med ledsagerbevis. Ledsagerbevis skal gjøre det mulig for funksjonshemmede som trenger assistanse å delta i ulike arrangementer uten å måtte betale dobbel billettpris. Det er

Samferdselsdepartementet

kommunene som utsteder ledsagerbevis. Samferdselsdepartementet ønsker å støtte initiativet som vil lette livssituasjonen til en vanskeligstilt gruppe. Fra årsskiftet 1999/2000 vil derfor ledsager til personer som innehar ledsagerbevis, reise gratis med riksvegferjene. Vegdirektoratet vurderer det slik at denne takstendringen ikke vil ha merkbare budsjettmessige konsekvenser for riksvegferjedriften.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet omfatter anleggs-, drifts- og vedlikeholdsoppgaver i egen regi, samt maskin- og verksteddrift, driftsbygninger og grunnboring. Målsettingen for egen produksjonsvirksomhet er at den

- skal kunne brukes strategisk (byggherrekompetanse, beredskap, markedskorrektiv, FOU)
- skal være effektiv på lik linje med privat virksomhet.

Virksomheten utføres i en blanding av egne og private ressurser der eget personell og maskiner utgjør om lag 40 pst., innleie av private maskiner og underentreprenører om lag 30 pst. og kjøp av varer og tjenester om lag 30 pst. av en total omsetning på om lag 6 mrd. kr.

Det legges fortsatt opp til bruk av en kombinasjon av egne og private ressurser der mindre lokale entreprenører og leverandører inngår som en del av den samlede ressursbruk i produksjonsvirksomheten.

Oppgavene utføres på grunnlag av bindende avtaler. Inntektene gjennom avtaler skal dekke alle kostnader ved gjennomføring av produksjonen, samt et avkastningskrav til staten tilsvarende om lag 7 pst. av verdien på bygninger og maskiner vurdert etter samme regler som for private bedrifter.

Egen produksjonsvirksomhet avlegger både et bedriftslikt regnskap etter regnskapsprinsippet og et kontantregnskap i henhold til avkastningen som fremkommer i statsregnskapet.

Avkastningen er for 2000 satt til 110 mill. kr tilsvarende den forutsatte avkastning av verdien på bygninger og maskiner. Maskiner og bygninger er ved inngangen til 1999 verdianslått til 1 782 mill. kr inkl. mva. Dette tilsvarer 1 639 mill. kr beregnet etter samme regler som private bedrifter når en korrigerer for merverdi- og investeringsavgift. Verdien har økt noe fordi investeringer på maskinsiden i stor grad erstatter gammelt nedskrevet utstyr med lav bokført verdi.

Dimensjonering av vegvesenets egne produksjonsressurser vil ta utgangspunkt i markedet innenfor riks- og fylkesvegområdet. I de tilfeller hvor andre, spesielt andre statsetater og kommuner, ønsker at produksjonsenhetene utfører oppdrag, kan vegvesenets produksjonsavdelinger påta seg slike oppdrag.

Rammebetingelser

Det er utarbeidet flere rapporter som vurderer rammebetingelsene for Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet i forhold til andre driftsformer. Dette er nærmere omtalt lenger bak i vegomtalen under punktet Andre saker, Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen.

Det påpekes i rapportene at rammebetingelsene for vegvesenets egen produksjon er forskjellig fra private, og at det vanskeliggjør sammenligninger selv om det forutsettes at ulikheter i avgiftsbestemmelser skal holdes utenfor ved slike vurderinger.

Beregninger viser f.eks. at sykelønnsordningen medfører en merkostnad for egen produksjon på om lag 50 mill. kr, og at forskjeller i merverdiavgift og investeringsavgift gir omlag 3 pst. merkostnad for Statens vegvesens egen produksjon i forhold til private. Samferdselsdepartementet vil arbeide for en harmonisering av rammebetingelsene mellom vegvesenets egen produksjon og tilsvarende privat virksomhet.

Post 30 Riksveginvesteringer

I tillegg til bevilgningen på post 30 Riksveginvesteringer på 4 079,6 mill. kr, foreslås investeringsbevilgninger på 101,9 mill. kr på post 31 Tilskudd til rassikring, og 100 mill. kr til legging av fast dekke på riksveger, jf. ny post 32. Også deler av den foreslåtte bevilgningen som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, vil gå til investeringer på riksvegnettet, jf. ny post 33. Samlet sett gir dette en styrking av investeringssiden.

Forslaget på post 30 på 4 079,6 mill. kr gir en nominell økning på 0,7 pst. i forhold til vedtatt budsjett for 1999. Summen av bevilgningene i 1998 og 1999 sammen med forslaget for 2000 utgjør 70,5 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for årene 1998-2001.

Etterfølgende tabell viser forslag for 2000 til fordeling på stamveger, øvrige riksveger og mindre investeringstiltak, sammenholdt med St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

	NVVP 1998-2001		Forslag 2000		(i mill. 2000 kr)
	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Oppfølging NVVP 1998-2001 i pst. ²⁾
Stamveger	8 085		1 877,6	846,0	79,0
Øvrige riksveger	4 114		1 047,2	570,0	70,6
Mindre investeringstiltak ¹⁾	5 684		1 154,8	297,0	58,4
Sum post 30	17 883	5 335	4 079,6	1 713,0	70,5

1) Omfatter særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., rassikringstiltak, alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging, kollektivtrafikktiltak, grunnnerv, FoU, Autopass-prosjektet og til rådighet for departementet.

2) Oppfølgingsprosent for statlige midler.

Oppfølging i forhold til St.meld. nr. 37 for den enkelte stamvegrute og det enkelte fylke framgår under investeringsprogrammet lenger bak i vegomtalen i proposisjonen.

Innenfor de foreslåtte rammer er det lagt vekt på å sikre størst mulig grad av rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg. Det er videre lagt vekt på å skjerme mindre investeringstiltak som har positiv effekt for trafikksikkerheten, samt tiltak for å tilfredsstille miljøkrav i grenseverdiforskriften til forurensningsloven spesielt knyttet til støyskjerming og fasadeisolering. Som følge av disse prioriteringene har departementet bare lagt opp til oppstart av et fåtall nye anlegg i 2000.

Selv om det ikke vil være mulig fullt ut å ivareta hensynet til rasjonell framdrift, vil det likevel bli en bedring i 2000 sammenlignet med 1999.

Bindingene innenfor investeringsbudsjettet er store. Pr. 1. januar 2000 er bindingene knyttet til vedtatte og igangværende anlegg i størrelsesorden 8 mrd. kr, hvorav 6 mrd. kr er forutsatt investert i inneværende vegplanperiode, dvs. før 2002. Av dette skal i størrelsesorden 4,5 mrd. kr dekkes med statlige midler. I tillegg er det forutsatt om lag 0,6 mrd. kr i refusjoner før 2002. Bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte anlegg vil med det foreslåtte budsjettet bli redusert i 2000, men vil fortsatt være betydelige.

Kollektivtiltak - storbymidler

Til ulike kollektivtiltak foreslås avsatt 133,4 mill. kr i statlige midler. I tillegg kommer annen finansiering, som utgjør 115 mill. kr. Dette gir samlet sett en økning på 5,3 pst. fra 1999. Av midler forutsatt stilt til disposisjon i perioden 1998-2001 i St.meld. nr. 37, innebærer budsjettforslaget for 2000 at vel 50 pst. er bevilget for treårsperioden. I tillegg til midler finansiert over denne underposten blir det gjennomført strekningsvisetiltak som også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken.

Av de statlige midlene til kollektivtrafikk foreslås 113,0 mill. kr avsatt til å styrke kollektivtrafikken i de fire største byområdene: Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger

Samferdselsdepartementet

med omkringliggende kommuner. I tillegg kommer annen finansiering med 115 mill. kr. Midlene nyttes i hovedsak til investeringstiltak knyttet til lokale trikk- og banestrekninger, jernbane, kommunale veger, fylkesveger og riksveger, samt til terminalanlegg. Disse fordeles på bakgrunn av forslag fra vegkontoret der forslaget er utformet i samarbeid med fylkeskommunen og Jernbaneverket. Midlene til kollektivtrafikktiltak må også ses i sammenheng med en økning i midler til bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikring

Det vises til samlet omtale under post 31.

AutoPASS-prosjektet

AutoPASS er et prosjekt som må gjennomføres på grunn av at dagens elektroniske brikkesystem i bompengeringene i Oslo og Trondheim og i bompengeprojektene Rennfast i Rogaland og Hvaler i Østfold må skiftes ut. Årsaken til dette er at konsesjonen fra Post- og teletilsynet om bruk av dagens brikkefrekvens løper ut 31. desember 2001. Kostnadene er foreløpig vurdert til i størrelsesorden 175 mill. kr. Endelige kostnader vil først foreligge etter kontraktsinngåelse som ifølge tidsplanen er i oktober 1999.

Til dekning av felleskostnader, herunder prosjektadministrasjon, anbud, testing, informasjon m.m., foreslås det avsatt 20 mill. kr over post 30 i 2000. Kostnader knyttet til utstyr og leveranse, samt oppfølging av leveranse og brikkedistribusjon forutsettes finansiert ved bompenger i det enkelte fylke, jf. nærmere omtale i investeringsdelen.

Post 31 Tilskudd til rassikring

Samferdselsdepartementet la i august 1999 fram en egen handlingsplan for rassikring av veger. En viktig målsetting med handlingsplanen er at den skal være med å danne grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011. Det vil i dette arbeidet måtte vektlegges behovsvurderinger og hensynet til å prioritere de mest rasutsatte strekningene. De mest rasutsatte fylkene er Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms. Det er i disse områdene at en vil prioritere de sentralt fordelte rassikringsmidlene.

Ved fordeling av midler avsatt spesielt til rassikring vil det være naturlig at disse i størst mulig grad brukes på prioriterte strekninger med stor rasfare. I de ordinære veginvesteringene vil det også ligge omfattende tiltak som vil bidra til å redusere rasfaren. Det vil således være på flere områder at departementets prioritering av rassikring vil bli synliggjort.

Departementet vil prioritere rassikring i de framtidige vegbevilgningene og vil gjennom denne ekstrainsatsen bidra til at det i de områder av landet der det er mange rasutsatte veger, skal bli tryggere å ferdes, og at både liv og helse kan bli spart. I handlingsplanen er det lagt opp til at den særskilte satsingen på rassikring gjennom post 31 videreføres. Dette vil i stor grad komme i tillegg til rassikringstiltak som ligger inne i handlingsprogrammene til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. For perioden 2002-2007 er det samlet lagt opp til en satsing på rassikring på 2 mrd. kr. Dette bygger på prioriteringene i foreliggende handlingsprogram for perioden, der det er forutsatt om lag 1 430 mill. kr til tiltak som har innvirkning på rassikring. I tillegg er det lagt opp til en ekstra satsing på nærmere 100 mill. kr pr. år, totalt 570 mill. kr i perioden 2002-2007.

Budsjettforslaget for 2000 følger opp satsingen i handlingsplanen. Totalt foreslås 221,1 mill. kr til tiltak og prosjekter med rassikringsgevinst på post 30. I tillegg kommer midler på post 31 og post 60. Totalt foreslås 335,0 mill. kr over postene 30, 31 og 60 til slike prosjekter og tiltak. Større tiltak som foreslås prioritert i 2000 er:

- Ev 134 Teigland - Håland i Hordaland
- Rv 13 Skjelvik - Fresvik i Hordaland

Samferdselsdepartementet

- Rv 62 Øksendalen - Krogshamn i Møre og Romsdal
- Fv 199 Sandoddantunnelen på Eikesdalsvegen i Møre og Romsdal
- Ev 10 Reinehalsen - Moskenes i Nordland

Det foreslås 101,9 mill. kr til rassikringstiltak på post 31 i 2000. Dette er en nominell økning på 26,3 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett for 1999. Midlene på post 31 kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet, tilsvarende midlene til særskilte rassikringstiltak under mindre investeringstiltak på post 30.

Fordelingen av midlene på post 31 framgår av etterfølgende tabell. Ved fordeling av midlene har departementet lagt vekt på prioriteringene av rassikringstiltak i fylkenes handlingsprogram for perioden 1998-2001, plansituasjonen og hvilke bindinger tildelingene vil føre til for 2001.

	(i mill. kr)		
	Vedtatt budsjett 1999 ¹⁾	Forslag 2000	Totalt 1998-2000
Rogaland	2,0	2,0	4,0
Hordaland	29,1	28,0	77,1
Sogn og Fjordane	7,7	30,0	48,7
Møre og Romsdal	22,4	24,0	52,4
Nord-Trøndelag	4,4	0,0	4,4
Nordland	10,0	9,9	27,9
Troms	0,0	8,0	8,0
Sum post 31	75,6	101,9	222,5

1) I forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett 1999, ble bevilgningen på post 31 økt med 15 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett.

Rv 63 Trollstigen i Møre og Romsdal ble stengt for trafikk i august 1999 på grunn av rasfare. Omfanget på sikringsarbeidet er ennå ikke klarlagt, men det tas sikte på å gjenåpne vegen for trafikk sommeren 2000. Departementet legger til grunn at kostnadene dekkes innenfor foreslått ramme til Møre og Romsdal over post 30 (fylkesfordelt ramme) og post 31.

Post 32 Legging av fast dekke på riksveger (ny)

Det vil ved utgangen av 1999 være 245 km riksveger som ikke har fast dekke. Av dette er 45 km veger som er forutsatt beholdt som grusveger ut fra kulturhistorisk verdi. Det ble i St.meld. nr. 37 lagt opp til at det i løpet av planperioden 1998-2007 skulle legges fast dekke på alle veger, ekskl. de strekninger som skal beholdes som grusveger.

Regjeringen legger opp til en kraftig forsering av legging av fast dekke. Det skal over en fireårsperiode gjennomføres en grusvegpakke, slik at alle grusveger som skal ha fast dekke, får dette innen utgangen av 2003. Dette vil gi bedre vegstandard og framkommelighet, og derigjennom bl.a. redusere næringslivets transportkostnader. Det vil også føre til reduserte vedlikeholdskostnader. Kostnadene ved en slik pakke er i størrelsesorden 400 mill. kr. Det foreslås 100 mill. kr i 2000, og midlene foreslås bevilget på en nyopprettet post.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift (ny)

Regjeringen legger opp til å bevilge nærmere 1 mrd. kr til distrikter over en 6-årsperiode. Dette er en kompensasjon for at enkelte næringer nå må betale full sats for arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt. Av dette skal i størrelsesorden 100 mill. kr årlig bevilges over Samferdselsdepartementets budsjett til vegformål. Det foreslås 100 mill. kr i 2000, og også disse midlene foreslås bevilget på en nyopprettet post.

Hovedmålet for bruk av midlene over vegbudsjettet er at de skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringslivet i de berørte områdene og fylkene. Midlene skal fordeles mellom fylker i forhold til hvordan økningen i arbeidsgiveravgift slår ut samlet for næringslivet i de enkelte fylkene. Det er lagt opp til at midlene skal kunne brukes

Samferdselsdepartementet

både til investeringer, drift og vedlikehold, og både på riksveger og fylkesveger. Departementet vil i hovedsak prioritere investeringer og tyngre vedlikehold. Det kreves ikke fylkeskommunal egenandel ved bruk av midlene på fylkesveger.

Den konkrete fordeling av midlene på prosjekter og tiltak vil bli fastsatt i samråd med de berørte fylkeskommunene.

Bompenger, forskudd og refusjoner*Bompenger*

I 1998 ble 1 998 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. I alt betalte trafikantene 2 158 mill. kr i bompenger. Dette var 10,2 pst. mer enn året før. Inntektene fra bompenger i Oslo, Bergen og Trondheim sto for 44,9 pst. av de totale bompenginntektene. Pr. 1. januar 1999 pågår det innkreving ved 33 bompengeprosjekter. I tillegg er 5 bompengeprosjekter vedtatt bompengefinansiert.

For 1999 er det anslått at om lag 2 420 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag 27 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes i hovedsak at det legges opp til å ta igjen forsinket framdrift fra tidligere år på enkelte anlegg. I tillegg er det gitt tillatelse til å øke låneopptaket på prosjektene rv 23 Oslofjordforbindelsen i Buskerud, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99), og Ev 18 Nordre Vestfold i Vestfold, jf. St.prp. nr. 68 (1998-99). For 2000 forutsettes 1 388 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Statens vegvesen har årlige gjennomganger av bompengeselskapenes regnskaper. Disse viser at bompengeselskapene i hovedsak drives effektivt. Drifts- og administrasjonskostnadene er i gjennomsnitt 10 pst. i forhold til inntektene, og kostnadsutviklingen er under kontroll. For å få et enda bedre redskap til utredning og oppfølging av bompengeselskapene fra Statens vegvesen, vil Vegdirektoratet i 2000 utgi en håndbok om behandling av bompengesaker. Håndboken vil også inneholde en samlet framstilling av rammevilkårene for nye prosjekter.

Riksrevisjonen har undersøkt vegmyndighetens styring i fem utvalgte bompengeprosjekter, jf. Dokument nr 3:3 (1998-99), samt Innst. S. nr. 165 (1998-99). Riksrevisjonen peker bl.a. på at bruken av aksjeselskapsformen kan medføre styringsmessige utfordringer for vegkontorene. Aksjeselskap kan ikke instrueres av det offentlige uten at dette er spesielt nedfelt i stiftelsesdokumenter eller avtaler. Riksrevisjonen stiller derfor spørsmål ved om dagens organisering og ansvarsdeling er den optimale for å sikre nødvendig styring og kontroll av bompengeselskapene.

Samferdselsdepartementet vil vise til at Statens vegvesen, og dermed Samferdselsdepartementet, er tillagt ansvaret for å følge opp og kontrollere bompengeselskapene. Kontrollen gjøres blant annet ved at bompengeselskapene sender regnskap med årsberetning til vegkontorene, som så oversender disse til Vegdirektoratet. Staten gjennom Vegdirektoratet og vegkontorene har ansvar for å følge opp at bompengeselskapene oppfyller de krav som det offentlige stiller. I spesielle tilfeller kan vegmyndighetene si opp avtalen med bompengeselskapet.

De fleste bompengeselskapene er i dag organisert som aksjeselskap, der lokale myndigheter har aksjemajoriteten. Kravet om at lokale myndigheter skal ha aksjemajoriteten ble satt i forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. Begrunnelsen var behovet for å sikre offentlig styring av bompengeselskapene. For disse selskapene gjelder kravene i standardavtalen og andre offentlige retningslinjer gitt av staten, blant annet at selskapet ikke skal utbetale utbytte til sine eiere. Et bompengeprojekt må også godkjennes av Stortinget i hvert enkelt tilfelle. I tillegg kan eventuelle kostnadsoverskridelser på et prosjekt gi konsekvenser for statens bruk av midler. På denne bakgrunn mener departementet at sentrale myndigheter har en sterkere styring og kontroll med bompengeselskapene enn med andre aksjeselskaper.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet vil vise til at et viktig element i bompengepolitikken er et lokalt engasjement og vilje til et samarbeid mellom lokale og sentrale myndigheter. Departementet vil derfor videreføre ansvarsdelingen, og legger i utgangspunktet ikke opp til ytterligere statlig styring av bomselskapene ut over det som følger av nødvendig kontroll og ettersyn.

Forskudd og refusjoner

Innbetalt forskudd medførte at statens gjeld ved utgangen av 1998 var på 605,7 mill. kr. I 1999 ventes det innbetalt 183,0 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 155 mill. kr. I 2000 er det ventet innbetalt 321 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 148 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2000 ventes følgelig å utgjøre 807 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2000 utgjøre om lag 1 305 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 502 mill. kr.

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål

Det foreslås bevilget 225,9 mill. kr i 2000. Sett i forhold til St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001, innebærer bevilgningen for 1998 og 1999 og budsjettforslaget for 2000 en oppfølgingsgrad på 67,7 pst. For alle tilskuddsordningene under post 60 forutsettes en egenandel fra fylkeskommunen på minimum 40 pst.

Etterfølgende tabell viser prioriteringen mellom underposter og oppfølgingsgraden for 1998-2000 i forhold til St.meld. nr. 37 for årene 1998-2001.

Fylke	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	(i mill. 2000 kr) Oppfølging NVVP 1998-2001 i pst.
Forsterkningsprogrammet	213	24,8	29,1
Store prosjekter	107	22,1	103,9
Trafikksikkerhetstiltak	427	114,0	81,5
Spesielt vedlikehold	299	65,0	62,5
Sum post 60	1 046	225,9	67,7

Forsterkningsprogrammet

Midlene blir brukt på det vegnett som har størst nytte for næringslivet. I 1998 bidro forsterkningsmidlene i vesentlig grad til at andelen av fylkesvegnettet som er tillatt for 10 tonn aksellast, økte fra 43,8 til 45,3 pst. Om lag 300 km fylkesveg ble forsterket i 1998. Det foreslås bevilget 24,8 mill. kr i 2000. I forhold til forutsatt i St.meld. nr. 37 medfører dette en oppfølgingsgrad på 29,1 pst. de tre første årene av 4-årsperioden. Den lave oppfølgingsgraden har sin bakgrunn i en prioritering av trafikksikkerhet og store fylkesvegprosjekter. For 2000 ventes det at andelen av fylkesvegnettet tillatt for 10 tonn aksellast blir om lag 47 pst.

Store prosjekter

For 2000 foreslås totalt 22,1 mill. kr til store fylkesvegprosjekter. I forhold til forutsatt i St.meld. nr. 37 medfører dette en oppfølgingsgrad på 103,9 pst. i de tre første årene av 4-årsperioden.

Prosjektene Frafjordvegen på fv 281 i Rogaland og bru til Stolmen på fv 181 i Hordaland fullfinansieres i 2000. Det foreslås ikke nye midler til prosjektene bru til Sundøya i Nordland og bru til Tautra i Nord-Trøndelag i 2000. Det vises til nærmere omtale under investeringsprogrammet lenger bak i vegomtalen i proposisjonen.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås bevilget 114,0 mill. kr i 2000, som er nominelt det samme beløpet som i 1999. I forhold til forutsatt i St.meld. nr. 37 medfører dette en oppfølgingsgrad på 81,5 pst. i de tre første årene av 4-årsperioden.

Tilskuddsordningen er en videreføring av "Aksjon skoleveg", jf. St.meld. nr. 37. Midlene fordeles på bakgrunn av politisk behandling i fylkeskommunene etter søknad. De fleste tiltakene gjennomføres i kommunal regi. Midlene blir nyttet til fysiske trafikksikkerhetstiltak langs fylkes- og kommunale veger. I 1998 ble det bl.a. bygd om lag 40 km gang- og sykkelveg eller fortau og 1200 fartsregulerende tiltak ved hjelp av disse tilskuddsmidlene. I tillegg er midlene brukt til veglys, busslommer, sikring av vegkryssinger, siktutbedringer, oppsetting av rekkverk m.m.

Høsten 1998 ble kommunene anmodet om å lage kommunale trafikksikkerhetsplaner. Dette planarbeidet er nå godt i gang i alle fylker, og flere kommuner er allerede ferdige med sine planer. Disse planene vil kunne føre til at midlene brukes på en mer effektiv måte. Planer for trafikksikring i forbindelse med skolestart har kommet godt i gang og videreutvikles over tid. I denne forbindelse er det utviklet et nært samarbeid mellom skolemyndighetene, politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

For 2000 anbefales det at de kommunale trafikksikkerhetsplanene legges til grunn ved kommunenes søknader om midler og ved fordeling av midlene til kommunene. Fra og med 2001 er det en forutsetning for tildeling av midler at slike planer foreligger.

Spesielt vedlikehold av fylkesveger

Det foreslås bevilget 65,0 mill. kr i 2000. I forhold til forutsatt i St.meld. nr. 37 medfører dette en oppfølgingsgrad på 62,5 pst. i de tre første årene av 4-årsperioden.

Midlene blir benyttet til å dekke opp for den økte skade/slitasje som oppstår som følge av at det ikke lenger innføres restriksjoner i tillatt aksellast i teleløsningen. I helt spesielle tilfeller kan det innføres telerestriksjoner på særlig utsatte strekninger og etter drøftinger med berørte næringer.

Standard for drift og vedlikehold av fylkesveger

Vegdirektoratet vil i løpet av 1999 legge fram et forslag til landsdekkende standard for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet vil ta opp Vegdirektoratets forslag med Kommunal- og regionaldepartementet for å gjøre de endringer som er nødvendig i forhold til det samlede opplegg for kommuneøkonomien. Ut fra dette vil tilpasning til standarden tidligst kunne skje fra 2001.

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

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Salgsinntekter mm.	523	15 000	15 300
02	Diverse gebyrer	183 625	199 300	219 900
03	Inntekter iflg. fullmakt	22 878		
	Sum kap. 4320	207 026	214 300	235 200

Post 01 Salgsinntekter m.m.

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

Post 02 Diverse gebyrer

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

Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til inntektene av dagens gebyrbelagte tjenester. Som for 1999 gjelder usikkerheten i særlig grad inntektene av de periodiske kontrollene. Det foreslås derfor at en merinntektsfullmakt for posten videreføres, jf. forslag til vedtak. Forslaget om nye gebyrer vil også inngå i denne posten, jf. omtale i det følgende.

Innføring av nye gebyrer

Samferdselsdepartementet har foretatt en vurdering av hvilke tjenester som det bør tas betalt for. Det foreslås å innføre nye gebyrer for myndighetskontroller fra 2000. Med myndighetskontroller menes i denne sammenheng teknisk kontroll av kjøretøy foretatt i kontrollhall i forbindelse med bl.a.:

- Bruktimport av kjøretøy
- Nyregistreringer der det ikke foreligger typegodkjenning
- Ombygging av kjøretøy

For de ulike tjenestene foreslås følgende gebyrsatser:

	kr
Kjøretøy med registrert totalvekt til og med 3500 kg	400
Kjøretøy med registrert totalvekt fra 3501 kg til og med 7500 kg	600
Kjøretøy med registrert totalvekt fra 7501 kg	900
Støykontroll	60
Avgasskontroll, bensinmotor	60
Avgasskontroll, dieselmotor	150
Kjøretøy med registrert totalvekt til og med 3500 kg - etterkontroll	200
Kjøretøy med registrert totalvekt fra 3501 kg til og med 7500 kg - etterkontroll	300
Kjøretøy med registrert totalvekt fra 7501 kg - etterkontroll	450

Både i 1998 og første halvår 1999 viser utviklingen en nedadgående trend når det gjelder etterspørselen etter disse kontrollene. Det er i tillegg usikkert hvilken effekt innføring av gebyrer på tjenesten vil ha for etterspørselen. På denne bakgrunn foreslås det budsjettet med 15 mill. kr i inntekter fra de nye gebyrene. Det er da forutsatt at gebyrene gjøres gjeldende fra 1. mars 2000.

Andre saker

Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen

I St.meld. nr. 41 (1993-94) Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen, stilles det krav om effektivitet til alle deler av etaten. Det pekes også på behov for en sterkere sentral styring av ressursbruken i vegvesenet. I det etterfølgende er det gitt en omtale av ulike områder som er gjenstand for slikt arbeid.

Statens vegvesen har startet et omfattende arbeid for å få en mer rasjonell utnyttelse av ressursene innen forvaltnings-, myndighets- og produksjonsområdet. For å gi dette en helhetlig utvikling, koordinering og iverksetting, ble det 1. mai 1999 etablert et effektiviserings- og omstillingsprosjekt i etaten. Det er en hovedmålsetting med arbeidet at etatens arbeidsoppgaver kan utføres med mindre ressurser enn i dag, og med riktig kvalitet. Det skal foreslås mål for effektiviserings- og omstillingsarbeidet med sikte på å komme fram til beslutninger om konkrete reduksjonsmål for alle deler av organisasjonen. Det kan i den forbindelse bli aktuelt og nødvendig å se på den interne organiseringen av vegkontorene og Vegdirektoratet. Dersom det skulle være nødvendig med et større omstillingsprogram for Statens vegvesen, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget.

Samferdselsdepartementet

I det etterfølgende er det gitt en utdypende omtale av deler av dette arbeidet. Det framgår at mål for effektivisering er betydelig mer konkret for produksjon enn for forvaltnings- og myndighetsområdet.

Forvaltnings- og myndighetsområdet

Statens vegvesen er organisert med et vegkontor i hvert fylke. Vegkontorene er i hovedsak likt organisert. Dette innebærer at det er mange enheter som arbeider med de samme oppgavene. Ut fra endrede arbeidsoppgaver i de ulike fylker, endring i teknologi m.m. vil det være rasjonaliseringsgevinster å hente ved å foreta endringer i organiseringen av vegvesenets oppgaver innen forvaltnings- og myndighetsområdet.

I 1998 ble det vedtatt iverksatt 15 spesialiseringstiltak innenfor trafikk, utbygging og IT. De viktigste av disse tiltakene er arbeid med teknisk prosjektering, laborativirksomheten, IT-drift, ferjedrift og trafikkstyring. I tillegg til konkrete gevinster innen de forskjellige områdene, vil Statens vegvesen fokusere mer på fylkesovergripenede samarbeid. Videre er en nå i ferd med å se nærmere på trafikkstasjonene og deres funksjon.

Vegvesenets trafikkstasjoner har utøvende ansvar for drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet, trafikken, kjøretøyene og trafikantene, og skal være lokale veg- og trafikkfaglige myndighetssentra med god kompetanse innen disse fagfelt. Trafikkstasjonene skal utføre disse oppgavene på en mest mulig effektiv måte og med vekt på god service til trafikantene og øvrige kunder.

Tilgjengeligheten til trafikkstasjonenes tjenester må ses på som en del av kvaliteten på tjenestene. Vegvesenet vil derfor søke å redusere publikums behov for personlig fram møte på trafikkstasjonene ved blant annet å tilby en økende andel av tjenestene via nye elektroniske kommunikasjonsløsninger. Det vil dessuten bli lagt opp til en effektivisering av driften av trafikkstasjonene.

Statens vegvesen vil også søke å utvikle samarbeidsløsninger med andre offentlige etater, som for eksempel kommunale servicekontorer, for å sikre tilgjengelighet til tjenestene og effektivisere egen virksomhet. Det vil videre bli tatt i bruk elektroniske hjelpemidler for å avlegge teoretiske førerprøver og ADR-prøver (gjelder transport av farlig gods) på trafikkstasjonene.

Statens vegvesens egen produksjonsvirksomhet

Effektivitet og dokumentasjon av konkurranseevne vil være et sentralt krav til egen produksjonsvirksomhet, og bestemmende for dimensjoneringen av produksjonsapparatet over tid, jf. St.meld. nr. 41 (1993-94). Samtidig skal produksjonsvirksomheten også ivareta strategiske hensyn; bidra til økt byggherrekompetanse, utgjøre et korrektiv til det private marked, sikre beredskap i uforutsette situasjoner og bidra til faglig utviklingsarbeid som kommer hele vegsektoren til gode.

Siden omorganiseringen i 1995 har det vært arbeidet kontinuerlig med å effektivisere basisproduksjonen i det enkelte fylke ved å se ressursutnyttelsen i sammenheng over de gamle avdelingsgrensene innenfor drift, vedlikehold og mindre anlegg. Samtidig har tyngre produksjonsoppgaver og en del spesialproduksjon blitt samordnet over fylkesgrensene. En analyse av produksjonsvirksomheten viser at det er behov for en omfattende omstilling for å tilpasse virksomheten til framtidig bevilgningsnivå samtidig som hensynet til effektivitet og konkurranseforhold i markedet ivaretas.

Statens vegvesen ligger langt framme på mange produksjonsfelter, men etaten har et problem med høyt kostnadsnivå bl.a. pga. at bygningsmasse og intern infrastruktur ikke alltid er hensiktsmessig ut fra effektivitetshensyn. Det er også store forskjeller mellom vegkontorene og mellom de enkelte produksjonsområder. Det er internt satt et arbeidsmål om å redusere kostnadsnivået innen egen produksjon med 20 pst. innen utgangen av 2003. Det er satt delmål på feltene administrasjon, driftsbygninger, maskin- og verksteddrift, størrelse på produksjonsområde og innkjøp og innleie.

Samferdselsdepartementet

Konsulentfirmaet Asplan Analyse har etter oppdrag fra Vegdirektoratet vurdert rammebetingelser og muligheter for effektiv produksjon i vegvesenet. Statskonsult har etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en rapport som tar for seg konkurranseforholdene i Statens vegvesen, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99), side 80. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken. Samferdselsdepartementet vil understreke at på sikt vil effektivitet avgjøre omfanget av egen produksjonsvirksomhet, og ressursapparatet skal stå i forhold til effektiv gjennomføring av produksjonsoppgavene.

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling er en forutsetning for å sikre kvalitet og effektivitet i produkter og tjenester som Statens vegvesen leverer. Staten er avhengig av løpende FoU-virksomhet for å opprettholde og utvikle kunnskapen innen veg- og trafikksektoren. Forskningsmiljøene innen veg- og trafikkfag i Norge er meget begrenset. Det er derfor viktig at FoU-midler kan nyttes til direkte forskningssamarbeid med sikte på å styrke de mest sentrale fagmiljøene - ikke minst i tilknytning til de undervisningsinstitusjonene som er viktige for etaten. Det er for tiden en meget bekymringsfull utvikling med hensyn til rekruttering til veg- og trafikkfag ved NTNU, og dette kan svekkes ytterligere dersom det forskningsfaglige miljøet ved instituttene svekkes, jf. nærmere omtale under "Rekruttering og kompetanseheving" nedenfor.

FoU-arbeidet i 2000 vil være en videreføring av etatsprosjektene fra inneværende vegplanperiode, samt gjennomføring av større og mindre utviklingsoppgaver bl.a. på bakgrunn av arbeidet med Nasjonal transportplan. Statens vegvesen har hatt koordineringsansvaret for Nasjonal transportplan og har gjennom dette arbeidet sett behovet for forsterket FoU-aktivitet knyttet til trafikk i by. Behovet for modellverktøy og nytte/kostnadsberegninger på tvers av transportsektorene er også blitt tydelig.

"Trafikantsikkerhet" er en viktig satsing som er blitt forsterket gjennom arbeidet med en 0-visjon for trafikkisikkerhet. Fokus på ulykkes alvorlighetsgrad gir behov for mer FoU omkring trafikantpåvirkning, fartsgrenser og fartsvalg, overvåkning, vegutstyr og vegutforming (inklusive enklere 4-feltsløsninger). Virkningsstudier av gjennomførte aktiviteter/løsninger vil bli gjennomført. Særlig knytter det seg usikkerhet til effekt av informasjonskampanjer og det vil derfor bli gjennomført evaluering av f.eks. "Bilist 2000". NTNU/SINTEF har i 1999, med støtte fra Statens vegvesen, anskaffet en kjøresimulator som bl.a. kan brukes til FoU-arbeid innen dette området.

Etatsprosjektet "Vinterfriksjon" fokuserer på metoder og ressursutnyttelse for økt sikkerhet gjennom bedre friksjon på vegene om vinteren. Dette er et viktig område sett i forhold til ønsket om redusert piggdekkbruk.

"Kollektivtrafikk" videreføres med økt satsing i 2000. Arbeidet med felles nytte/kostnadsberegninger for kollektivtrafikk avsluttes, mens arbeidet med trafikkberegningsmodeller for kollektivtrafikk videreføres. Utvikling av et læreverk for kollektivplanlegging startes opp.

Effektiv og miljøvennlig utnyttelse av eksisterende vegnett blir stadig viktigere. I to av etatsprosjektene retter etaten fokus mot dette. "IT for bedre utnyttelse av vegnettet" har kobling mot EU-prosjektet. IT-løsningene i forhold til transport til Gardermoen inngikk som en del av prosjektet. I 2000 vil det bli lagt vekt på utvikling av informasjonssystemer knyttet til klima, miljø og trafikk. I etatsprosjektet "Miljø langs eksisterende veg" vil det bl.a. bli arbeidet videre med svevestøvproblemer og støyskjerming ved fasadeisolering. Begge etatsprosjektene har sterke koblinger mot det store utviklingsprosjektet "Bedre byluft" som fortsetter i 2000.

I de senere år har særlig ny- og videreutvikling av IT-baserte registrerings-, analyse- og planleggingsverktøy vært en økende belastning på FoU-budsjettene. Innenfor trafikkområdet vil utvikling av dataassistert beslutningsverktøy være en forutsetning for økt effektivitet.

Etatsprosjektet "Samfunnstjenlige vegtunneler" er et stort og omfattende prosjekt som fokuserer spesielt på prosjektering og forundersøkelser, drift og vedlikehold, tekniske

Samferdselsdepartementet

installasjoner, levetidskostnader, samt miljø og sikkerhet. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt med Jernbaneverket, NVE, AS Oslo Sporveier og flere store entreprenør- og konsulentfirmaer.

Etatens egenproduksjon gjennomfører FoU-prosjekter for å utvikle en mer effektiv anleggsvirksomhet. Resultatene av dette arbeidet kommer hele bransjen til nytte. I arbeidet med gjenbruk av materialer som asfalt og betong er egenproduksjonen viktig i utprøving av systemer for bedre ressursutnyttelse og mer miljøvennlig produksjon.

Samarbeid over landegrensene krever betydelige ressurser både med hensyn til standardisering og forskning og utvikling. I Norge vurderes slik deltagelse meget nøye og en deltar i prosjektene der en mener det er viktig for Norge å delta, enten for å hente kunnskap, eller for å tilføre kunnskap en allerede har. Det er også riktig å delta der Norge på grunn av sin egenart knyttet til f.eks. klimamessige forhold, kan påvirke avgjørelser som i neste fase får virkning for landet gjennom internasjonale avtaler og lovverk.

Kunnskapen som etaten erverver gjennom sin forsknings- og utviklingsaktivitet gjøres tilgjengelig for hele bransjen gjennom normaler, retningslinjer og veiledere. I tillegg finnes også deler av FoU-arbeidene dokumentert på Internett. Det er en målsetting at all FoU-virksomhet i etaten etter hvert dokumenteres på nettet.

Offentlig privat samarbeid (OPS) ved vegutbygging

Ved budsjettbehandlingen høsten 1998 ba Stortinget Regjeringen om å utrede og legge fram for Stortinget en vurdering av mulige prøveprosjekt av privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekter, jf. Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-99), side 23. Internasjonalt går slikt samarbeid ofte under samlebetegnelsen PPP (Private Public Partnership), på norsk OPS (Offentlig Privat Samarbeid).

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet klarlegge enkelte forhold knyttet til slik organisering. Dette gjelder spørsmål knyttet til budsjettssystemet, vegloven, forskrifter osv. som må klarlegges for at private aktører kan få et økt ansvar for vegutbygging, drift og vedlikehold. Videre er Vegdirektoratet bedt om å kartlegge prosjekter som kan være aktuelle for eventuell realisering.

Samferdselsdepartementet har i tillegg gitt ECON i oppdrag å vurdere hensiktsmessigheten av slike ordninger på lang sikt, og hvilke type prosjekter som kan egne seg for slik organisering. Videre vil det bli søkt å få klargjort hvordan slike ordninger eventuelt bør legges opp slik at man sikrer nødvendig, overordnet politisk styring. Til å støtte denne utredningen er det opprettet en referansegruppe, med representanter fra Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet, Vegdirektoratet og Byggenæringens Landsforening.

Erfaringene fra andre land viser at innføring av OPS er en omfattende og komplisert sak der bl.a. en rekke praktiske og juridiske spørsmål må avklares. Samferdselsdepartementet tar sikte på å omtale saken i Nasjonal transportplan som legges fram våren 2000.

Ulykkesanalysegrupper

Statens vegvesen har i lengre tid drevet med dybdeanalyse av visse utvalgte ulykker. Den første gruppen ble etablert i 1984. I 1997 foregikk slik virksomhet i til sammen fem fylker. Bl.a. har Hedmark og Østfold tidligere analysert ulykker der tunge kjøretøyer har vært innblandet. Opplegget har stort sett vært begrenset til vegetatens virkeområde, og arbeidsmåte og organisering har variert fra fylke til fylke.

Stortinget vedtok våren 1997 at det skal etableres tverrfaglige ulykkesanalysegrupper til å granske alvorlige ulykker i ulike deler av landet der kjøretøy er involvert. Som oppfølging av dette vedtaket er det i samarbeid med politi- og påtalemyndigheter utarbeidet retningslinjer for hvordan slike ulykkesanalysegrupper skal organiseres og arbeide i fremtiden. I tillegg til de fylkene som allerede driver slik virksomhet, kobles fire nye fylker nå på. En regner derfor med at ni grupper med organisering og

Samferdselsdepartementet

arbeidsmåte i henhold til retningslinjene skal være i gang ved utgangen av 1999. Hver gruppe består av eksperter innen veg, kjøretøy og trafikantatferd. Gruppen etablerer en beredskap, slik at ett medlem kan rykke ut til aktuelle ulykker på kort varsel.

Dybdeanalyse av ulykker vil brukes til å studere årsakssammenhenger og gi et innblikk i hvorfor ulykkene skjer. Gjennom arbeide med ulykkesanalysegrupper vil derfor Statens vegvesen øke kunnskapen om og forståelsen for trafikkulykkes bakgrunn.

Konkrete temaer som det nå skal gjøres dybdeanalyser av, er dødsulykker og andre svært alvorlige ulykker, motorsykkelykker, sykkelulykker, fotgjengerulykker, ulykker på Ev 18 og alvorlige møte- og utforkjøringsulykker på Ev 6.

Føreropplæring

På bakgrunn av St.prp. nr. 49 (1993-94) Om diverse saker under Vegformål, Jernbaneformål og Post, ble opplæringen til førerkortklasse B endret. Hovedelementene i den nye ordningen var større vekt på privat øvingskjøring med øvingsstart 2 år før førerkortalder og en reduksjon av obligatorisk opplæring ved trafikkskole. Videre ble førerprøven utvidet og det ble innført skjerpede krav til ledsager ved øvingskjøring.

Samferdselsdepartementet vurderer nå på bakgrunn av Vegdirektoratets gjennomgang av føreropplæringen de erfaringer som er gjort etter omleggingen, og vil komme tilbake med en nærmere vurdering av eventuelle endringer i Nasjonal transportplan. Den foreløpige vurderingen er at ordningen, i samsvar med forutsetningene for omleggingen, har medført et større omfang av privat øvingskjøring. Departementet vurderer imidlertid ulike tiltak som også vil øke kvaliteten på denne private øvingskjøringen. Dette vil være tiltak som også retter seg mot ledsager ved denne kjøringen og tiltak som kan bedre samordningen av privat øvingskjøring og opplæring i trafikkskole.

Å videreføre en omfattende førerprøve er etter Samferdselsdepartementets syn en viktig faktor for å sikre at førerkortkandidatene har tilegnet seg tilstrekkelig kunnskaper og ferdigheter. Teoriprøven vil videreutvikles ved å ta i bruk de mulighetene moderne media gir, bl.a. til ulike interaktive løsninger.

Det vil bli arbeidet videre med å sørge for gode grunnleggende forutsetninger for å høyne kvaliteten på førerkortopplæringen. Dette arbeidet omfatter bl.a. revisjon av læreplaner for de ulike klasser og utarbeidelse av slike planer for de klasser hvor dette mangler. Tiltak for å heve kompetansen til trafikklærere og sensorer vil også bli prioritert høyt i dette arbeidet.

Kostnadsoverslag og styring av utbyggingsprosjekter

Statens vegvesen sliter fortsatt med at de faktiske kostnadene i for mange tilfeller overstiger opprinnelig kostnadsoverslag. Årsakene til dette er flere. En viktig årsak 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 er opprinnelig kostnadsoverslag for de fleste igangsatte prosjekter beregnet i forhold til gammelt budsjettssystem, slik at deler av administrasjonskostnadene ikke er kalkulert med. Disse framstår derfor som en kostnadsøkning, selv om det i realiteten bare er en omfordeling av kostnader. I tillegg har markedssituasjonen i de siste årene vært særdeles ustabil. Generelt har markedsprisene for betong- og transportarbeider vært langt høyere enn tidligere år.

Bevilgningene de siste årene har vært slik at mange prosjekter ikke har optimal bevilgningstakt. For flere bompengeprojekter er lavere bevilgningstakt forsøkt kompensert med økt uttak av bompengemidler. Dette har i noen tilfeller ført til økte rentekostnader for bompengeselskapet. Ellers har redusert bevilgningstakt blitt delvis løst ved midlertidige lån fra prosjekter med justert framdrift. Videre har redusert bevilgningstakt ført til forlenget byggetid og økte kostnader for flere prosjekter. De økte byggekostnadene utgjør i mange tilfeller i størrelsesorden 10 pst. av utbyggingskostnadene.

Vegdirektoratet har iverksatt flere typer tiltak for å bedre planleggingen av store investeringsprosjekter. Det blir arrangert årlige kurs i trinnvis kalkulasjon. Videre arbeides det med en ny håndbok for utarbeidelse av kostnadsoverslag. Det er i tillegg satt i gang et arbeid med utarbeidelse av dataverktøy til hjelp for prosjektledere. Ny håndbok for styring og gjennomføring av utbyggingsprosjekter vil foreligge i begynnelsen av 2000. Vegdirektoratet vil i tillegg prioritere FoU-midler til videreutvikling av disse fagområdene i fellesskap med andre etater og private bedrifter.

De faktiske kostnadene for et anlegg skal ligge innenfor +/- 10 pst. av opprinnelig kostnadsoverslag. Dette er et strengt krav, og Vegdirektoratet forutsetter at det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjekter som tas opp til bevilgning. Grunnforholdene skaper ekstra stor usikkerhet, og det bør være en avveining mellom kostnader ved grundigere undersøkelser og nytten av et mer nøyaktig overslag. For en rekke prosjekter vil det være nødvendig å ha en detaljert byggeplan for å kunne holde usikkerheten innenfor denne marginen. Det vil likevel være om lag 30 pst. sannsynlighet for at faktisk kostnad vil ligge utenfor dette intervallet. Det vises for øvrig til omtalen av styring av større investeringsprosjekter foran i del I i denne proposisjonen.

Forslag til endringer i budsjettssystemet

Budsjettssystemet for Statens vegvesen ble endret fra budsjettåret 1998. I hovedsak har systemet fungert godt, men erfaringene så langt viser at det er behov for noen endringer/justeringer. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Rekruttering og kompetanseheving

Statens vegvesen har i samarbeid med sentrale aktører i bygg- og anleggsbransjen opprettet et prosjekt for å sikre framtidig rekruttering og kompetanseutvikling innen veg- og trafikkfag, jf. omtale under "Forskning og utvikling" ovenfor. Samtidig har Statens vegvesen et eget prosjekt for rekruttering og kompetanseutvikling.

Det arbeides i denne forbindelse med å gi bedre informasjon om jobbmulighetene i Statens vegvesen, for å sikre framtidig rekruttering. Videre vil det vurderes tiltak og gjennomføring av aktiviteter for at aktuelle utdanningsgrupper og ikke minst kvinner skal finne Statens vegvesen attraktiv som arbeidsplass.

Vegvesenet har dessuten etablert et formelt samarbeid med aktuelle høyskoler og universitet, og etaten arbeider aktivt i utdanningen av fagarbeidere innen i alt 15 yrkesfag. Videre analyser og problemstillinger skal føres fram til konklusjoner om hvordan vegvesenet kan ta i bruk nye virkemidler for stadig å kunne være en faglig stimulerende og attraktiv arbeidsplass med virksomhet rundt om i hele landet.

Nærmere om investeringsprogrammet

Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Forslaget til investeringsprogram er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 37, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97). I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 1999 forutsatte samferdselskomitéen at eventuelle endringer i forhold til Stortingets prioriteringer innenfor den enkelte stamveggrute og mellom stamveggrutene skal legges fram for Stortinget, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), side 44. Samferdselsdepartementets forslag til prioriteringer for 2000 er foretatt innenfor rammen av de forutsetninger som er trukket opp i St.meld. nr. 37. Imidlertid medfører den betydelige kostnadsøkningen for flere store riksveganlegg et etterslep i den fysiske oppfølging av investeringsprogrammet. Også for 2000 er det store bindinger til igangsatte prosjekter. Av disse grunner er det ikke rom for oppstart av mange nye prosjekter i 2000, men departementet foreslår oppstart av Ev 39 Blindheim – Breivika på stamveggrute 9, Ev 134 Hegstad – Damåsen på rute 11 og rv 35 Lunner – Gardermoen på rute 17. I tillegg foreslås midler til Ev 6 Skjerdingsstad – Jaktøyen på rute 2 med sikte på mulig oppstart i 2001 og til Ev 6 Jevika – Selli med sikte på oppstart i 2002.

Samferdselsdepartementet

Oppfølgingen i forhold til vegplanrammen varierer en del mellom stamvegrutene. Dette har sammenheng med at det er lagt vekt på å sikre rasjonell framdrift for allerede igangsatte prosjekter. Fordelingen mellom de enkelte stamvegruter ved utløpet av perioden 1998-2001 vil derfor i stor grad være avhengig av hvilke nye prosjekter som vedtas startet opp i løpet av 2000 og 2001. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til stamvegprioriteringene i 2001 i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Flere store prosjekter avsluttes i 2000. Følgelig vil det i større grad være rom for oppstart av nye prosjekter i 2001. Dette må imidlertid vurderes i forhold til oppfølging av den fylkesfordelte rammen. Etter tre år er oppfølgingen lavere for fylkesfordelt ramme enn for stamvegdelen. Budsjettet for 2001 blir derfor svært avgjørende for den endelige fordelingen av midler mellom stamveger og fylkesfordelt ramme og mellom de enkelte stamvegruter. Som nevnt ovenfor vil dette bli behandlet i Nasjonal transportplan.

Investeringsprogrammet for den enkelte rute er presentert i tabeller som viser investeringer i 2000 og statlige midler totalt for 1998, 1999 og 2000, sammenholdt med rammen for perioden 1998-2001 i St.meld. nr. 37. Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 2000 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales bl.a. som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale, med blant annet netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 37, er dette omtalt. Dette innebærer at ikke alle stamvegruter har prosjekter som omtales.

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

I forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99) har flere prosjekter fått vesentlige kostnadsøkninger. På stamvegnettet gjelder dette spesielt Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka og Ev 10 Trollhøgda - Tverrelv på stamvegrute 4, Ev 18 Bjørndalsletta – Gartnerløkka på rute 7, Ev 39 Blindheim – Breivika på rute 9, Ev 134 Drammen – Mjøndalen og Ev 134 Teigland – Håland på rute 11 samt Ev 16 Aurland – Lærdal på rute 12.

Bompengepakker

Østfoldpakken

Arbeidet med en alternativ delfinansiering av videre utbygging av infrastruktur i Østfold har foregått på lokalt plan, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99), side 86. Samferdselsdepartementet har nylig mottatt et forslag fra Vegdirektoratet til en slik utbygging. Forslaget innebærer blant annet utbygging av Ev 6 til fire-felts motorveg og utbygging av Ev 18 til to-felts motorveg. Departementet vil i løpet av høsten legge fram forslag om innkreving av bompenge for å finansiere deler av kostnadene til utbygging av Ev 6 og Ev 18 i Østfold og utbygging av ny jernbanelinje gjennom Moss. De statlige bidragene vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Forsert kollektivtrafikkutbygging i Oslo- og Akershusregionen – Oslopakke 2

Ved behandlingen 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. Departementet tok opprinnelig sikte på å fremme en proposisjon våren 1999.

Samferdselsdepartementet har lagt vekt på en åpen prosess rundt Oslopakke 2. De berørte parter har bl.a. mottatt kopi av all relevant korrespondanse i saken, herunder

Samferdselsdepartementet

retningslinjer departementet har gitt Vegdirektoratet og Jernbaneverket. Det er også avholdt flere møter mellom de berørte parter og departementet.

I juni 1997 tok Samferdselsdepartementet initiativ til at det ble opprettet et samordningsutvalg med representanter bl.a. fra Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og berørte trafikkseksjoner. Vegdirektøren har ledet utvalget. Samferdselsdepartementet har vært representert i utvalget som observatør. Utvalget har hatt en rådgivende, uformell rolle for å bedre samordningen mellom berørte parter.

Samferdselsdepartementet har gitt nærmere retningslinjer for arbeidet med en plan for forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus i brev datert 19. mars 1998 og brev datert 20. august 1998. Det ble forutsatt at et grunnlagsmateriale til en stortingsproposisjon måtte være departementet i hende senest innen utgangen av 1998. Dette var en stram tidsfrist, men var nødvendig siden departementet tok sikte på å legge fram en proposisjon for Stortinget våren 1999.

I brev datert 18. juni 1998 gjorde Vegdirektoratet bl.a. oppmerksom på at trafikkprognoser trolig kan gi et grunnlag for å vurdere tilbudt kapasitet opp mot etterspørselen på et mer overordnet nivå. Det vil likevel ikke være grunnlag for å vurdere hvor stor trafikk som vil kunne rette seg mot de ulike konkrete kapasitetsøkninger som vil følge av de ulike prosjekter. I følge Vegdirektoratet var det ikke mulig i løpet av høsten 1998 å utarbeide transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser på prosjektnivå og dermed skaffe grunnlag for prioriteringer av prosjekter, slik departementet hadde bedt om. Vegdirektoratet hevdet videre at det ikke anses mulig å arbeide videre med alternative finansieringsløsninger og dekning av kostnadsøkninger uten at det ble lagt opp til en ny lokalpolitisk behandling før behandling i Stortinget.

Basert på brev fra Vegdirektoratet, fant departementet det påkrevet å presisere retningslinjene i brev datert 20. august 1998. Samferdselsdepartementet pekte da blant annet på at dersom det i det videre arbeidet oppstår spørsmål som krever ny lokalpolitisk behandling, så bør departementet orienteres og nødvendig lokal behandling gjennomføres selv om dette skulle føre til forsinkelse. Departementet gjorde videre oppmerksom på at lokale myndigheter ikke hadde forpliktet seg til å delfinansiere Oslopakke 2 over egne budsjetter, og at dersom dette ikke endret seg, kunne det få følger for nivået på satsingen, og hvilke type tiltak som skulle iverksettes. Videre ble det bedt om at arbeidet ble lagt opp slik at planen kan tilpasses ulike rammenivå. Det ble også understreket at Vegdirektoratet og Jernbaneverket hadde et ansvar for å utarbeide et så godt *faglig* grunnlag som mulig, og at behovet for politiske avklaringer i minst mulig grad burde legge føringer for det faglige arbeidet.

I ekspedisjon av 16. februar 1999 oversendte Vegdirektoratet i samarbeid med Jernbaneverket et grunnlagsmateriale til en stortingsproposisjon for en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus. Her ble det bl.a. vist til at de lokale vedtakene er en tilslutning til prinsippene i Vegdirektoratets forslag, men at de ikke tar konkret stilling verken til størrelse på bomavgift eller økte kollektivsatser. Grunnlagsmaterialet manglet bl.a. utredning av ulike rammenivå og vurdering av ulike strategier slik departementet hadde bedt om. Samlet innebærer dette at departementet verken tidsmessig, faglig eller politisk hadde tilstrekkelig grunnlag for å fremme en stortingsproposisjon våren 1999.

Med sikte på å kunne legge fram en stortingsproposisjon høsten 1999 med forslag om trafikantbetaling, ba departementet Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i brev datert 9. juni 1999 om å presisere vedtakene, slik at økningen i takstnivået og oppstartstidspunktet ble presisert. Det ble også bedt om at størrelsen på bidragene over lokale budsjett ble presisert, og at det samtidig ble vedtatt takstøkning for de kollektive transportformene som ligger under lokale myndigheters ansvarsområde.

I brev datert 22. juni 1999 gjorde Oslo kommune og Akershus fylkeskommune det klart at de ikke ønsket å fatte vedtak slik departementet ba om, og det ble i den forbindelse vist til tidligere vedtak. Etter ytterligere møtevirksomhet har Oslo kommune og

Samferdselsdepartementet

Akershus fylkeskommune, begge i brev datert 20. august 1999, gjort det klart at de først vil iverksette økte bompengetakster og økte kollektivsatser når Stortinget har gitt tilstrekkelig tilsagn om den statlige innsatsen. Dette innebærer at det vil være vanskelig å legge fram en proposisjon høsten 1999 om oppstart av trafikantbetaling tidlig i 2000 dersom ikke de nødvendige vedtak fattes i Oslo og Akershus.

Samferdselsdepartementet vil uansett legge opp til at de totale økonomiske rammene for Oslopakke 2 vil bli avklart gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet mener det er nødvendig å sikre nødvendig framdrift i kollektivutbygging i området. Det foreslås derfor å gi tilskudd til oppstart av utbyggingen av T-baneringen i Oslo - delvis finansiert etter ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler - og midler til planlegging/grunnerverv og eventuell igangsetting av dobbeltspor for jernbanen Skøyen – Asker. Det vises til nærmere omtale av dette under fylkesomtalen for Oslo og under Jernbaneformål. Begge prosjektene har inngått i planene for Oslopakke 2.

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

Samferdselsdepartementet

Investeringsprogrammet 1998-2001, bevilgning 1998, 1999 og forslag 2000 for stamvegruter:

Rute	Statlige bevilgninger						Annen finansiering				Til invester- inger totalt i 1998-2000
	NVVP 1998-2001	Bevilget 1998-99	Forslag 2000	Sum 1998 - 2000 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag ¹⁾ 1998 - 99	Anslag 2000	Sum 1998 - 2000 i % av NVVP			
1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	992	899	175	108,3	181	173	60	128,7	1307		
2 Ev 6 Oslo - Trondheim	544	200	53	46,5		21	20		294		
3 Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	320	122	34	48,8					156		
4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	758	459	158	81,4					617		
5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	320	424	30	141,9		11			465		
6 Ev 18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	117	62	3	55,6					65		
7 Ev 18 Oslo - Kristiansand	1931	959	459	73,4	566	294	370	117,3	2082		
8 Ev 39 Kristiansand - Bergen	608	161	237	65,5	544	472	126	109,9	996		
9 Ev 39 Bergen - Ålesund (Vågsbotn - Spjelkavik) med tilknytning til Lærdal	491	123	100	45,4			55		0		
10 Ev 39 Ålesund - Trondheim (Kjelbotn - Klett)	117	45		38,5					278		
11 Ev 134 Drammen - Haugesund	373	247	70	85,0	331	307	160	141,1	45		
12 Ev 16 Kjørbo /Sandvika - Bergen (Vågsbotn)	790	437	260	88,2	203				784		
13 Rv 15 Otta - Hjellev		14							697		
14 Ev 136 Dombås - Ålesund	11	12							14		
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytning til Elverum (rv 20)	43	2							12		
16 Rv 3 Kolomoen - Ulsberg									0		
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	139	51		36,7	133	26	55	60,9	2		
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	384	206	260	121,4	598				0		
Sum	7938	4423	1839	78,9	2556	1304	846	84,1	466		
									8412		

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

Rute 1 Ev 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo*Investeringsramme i 2000*

				(i mill. 2000-kr)
Statlige investeringer				
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/ forslag 2000	Statsmidler og annen finansiering 2000
Sum rute 1	992	175,0	1 074	235,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

				(i mill. 2000-kr)
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 6	Lekevold - Åsgård	386	29,0	0
Ev 6	Korsegården - Vassum	542	85,0	5
Ev 6	Svartdalstunnelen og Lodalen	383	110,0	14

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 (1998-99), side 88. Det omfatter bygging av en 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, mens parsellene Tyssil - Børstad, Børstad - Solli og deler av Lekevold - Tyssil åpnes for trafikk i november 1999. Siste del åpnes for trafikk i juni 2000. Midlene i 2000 vil bli benyttet til avsluttende arbeider.

Ev 6 Korsegården - Vassum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 100, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 88-89. Det 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.

Anleggsarbeidene startet i september 1996. Ev 6-delen av prosjektet åpnes for trafikk i oktober 1999. Vassumkrysset ventes åpnet for trafikk i juli 2000, samtidig med prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen på stamvegrute 18.

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 (1998-99), side 89. Det inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88). 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, Galgebergforbindelsen og lokalvegnettet i området.

Samferdselsdepartementet

Anleggsarbeidene startet i januar 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2000. Av foreslåtte midler forutsettes 60 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 2 Ev 6 Oslo – Trondheim*Investeringsramme i 2000*

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/forslag 2000	
Sum rute 2	544	53,0	253	73,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 6	Skjerdingsstad - Jaktøyen	-	10,0	-
Ev 6	Moholt - Tunga	175	43,0	0
Rv 190	Vålerengtunnelen	50	20,0	30

Ev 6 Skjerdingsstad - Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 102, i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 11, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 89. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk flertallet i samferdselskomiteén inn for å legge opp planarbeidet med sikte på anleggsstart tidligst mulig i 2000, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98). Arbeidet med konsekvensutredning og kommunedelplan pågår parallelt, og det er ventet at det vil foreligge godkjent kommunedelplan høsten 1999. Godkjent reguleringsplan for deler av prosjektet er ventet å foreligge våren 2000.

I St.meld. nr. 37 er det lagt til grunn et kostnadsoverslag på om lag 280 mill. kr. Overslaget for det traséalternativet som vurderes som mest aktuelt, er om lag 540 mill. kr. Usikkerheten for dette kostnadsoverslaget er i størrelsesorden +/- 25 pst. Samferdselsdepartementet finner at plansituasjonen er for usikker til anleggsstart i 2000, og vil komme tilbake til kostnadsoverslag og mulig anleggsstart for prosjektet i forbindelse med budsjettet for 2001. Midlene i 2000 vil gå til videre planlegging og eventuelt grunnnerverv.

Ev 6 Moholt - Tunga

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 101, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 90. Det inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Trondheimsområdet, jf. St.prp. nr. 129 (1988-89) og St.prp. nr. 15 (1997-98). 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.

Anleggsarbeidene startet i januar 1998, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 1999, mot tidligere forutsatt sommeren 2000. Midlene i 2000 vil bli benyttet til restarbeider, legging av slitelag samt tilbakebetaling av interne lån.

Rv 190 Vålerengtunnelen

Prosjektet er ikke omtalt i St.meld. nr. 37. I ettertid er det imidlertid registrert store behov for reinvesteringer i flere tunnelanlegg i Oslo. Arbeidene i Vålerengtunnelen omfatter teknisk oppgradering av tunnelen til samme standard som de øvrige nye tunnelene i Oslo. Dette omfatter både brannsikring og utbygging av et trafikkstyringssystem, slik at det kan kjøres tovegs trafikk i begge tunnellopene ved eventuelle ulykker og vedlikeholdsarbeider. I dag er dette bare mulig i nordgående tunnellop.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte etter at prosjektene Ev 6 Svartdalstunnelen og Lodalen og rv 161 Galgebergforbindelsen er åpnet for trafikk i september 2000. Arbeidet ventes fullført høsten 2001. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 3 Ev 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger

Investeringsramme i 2000

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 3	320	34,0	156	34,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 6	Jevika - Selli	670	30,0	640

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

Ev 6 Jevika - Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 113, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 91.

Kommunedelplan for Ev 6 gjennom Steinkjer ble vedtatt etter den såkalte indre linje i 1996. Vedtaket var omstridt, og etter ønske fra Samferdselsdepartementet ble det derfor utarbeidet en konsekvensanalyse for fire alternative linjer. Steinkjer kommune konkluderte med at reguleringsplanleggingen skulle fortsette etter indre linje, og det foreligger nå vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen. På grunn av innsigelse fra Jernbaneverket arbeides det imidlertid med å finne alternative løsninger for plassering av lastespor for containerlast.

Prosjektet omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg. Det vil avlaste gamle Steinkjer sentrum for gjennomgangstrafikk og gjøre det mulig med en miljømessig opprusting i sentrum. Vegen vil få bedre geometrisk standard, samt en innkorting på om lag 1 km. I tillegg bygges 9 km gang- og sykkelveger som vil gi god sammenheng i gang- og sykkelvegnettet.

I forhold til St.meld. nr. 37 er kostnadsoverslaget økt med om lag 170 mill. kr (34 pst.). Økningen skyldes i hovedsak større omfang av tunneler og andre betongkonstruksjoner enn tidligere planlagt. I tillegg er det lagt til grunn høyere markedspriser. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt.

Samferdselsdepartementet

Midlene i 2000 vil i sin helhet gå til grunnerverv og videre prosjektering, med sikte på anleggsstart i 2002.

Rute 4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger

Investeringsramme i 2000

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/forslag 2000	
Sum rute 4	758	158,0	617	158,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 6	Beisfjord bru - Sjømannskirka	191	25,0	61
Ev 8	Nordkjosbotn - Laksvatnbukt	310	75,0	37
Ev 10	Trollhøgda - Tverrelv	156	33,0	0
Ev 10	Lofotens fastlandsforbindelse (Hattnes - Raftsundet øst)	506	20,0	25

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

Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 34, side 235, og i St.prp. nr. 1 (1996-97), side 127. Det omfatter bygging av 2,9 km veg, hvorav 2,1 km tunnel ved innfarten til Narvik sentrum. Den nye vegen vil avlaste eksisterende veg som innfartsåre til Narvik sentrum og gi bedret trafikkisikkerhet og miljø på strekningen.

Kostnadsoverslaget er økt med 42 mill. kr (28 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1994-95). Kostnadsøkningen skyldes i all hovedsak urasjonell anleggsdrift som følge av forlenget byggetid. Blant annet ble anlegget stanset sommeren 1998, og det har ikke vært anleggsdrift i 1999. Dessuten ble opprinnelig kostnadsoverslag utarbeidet før overgangen til nytt budsjettssystem i 1998.

Anleggsarbeidene startet i august 1995, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001.

Ev 8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 104, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 91. Det omfatter bygging av 20 km ny riksveg. Anleggsarbeidene startet i desember 1995. Delparsellen Seljelvnes - Laksvatnbukt ventes åpnet for trafikk i november 2000, mens delparsellen Nordkjosbotn - Seljelvnes ventes åpnet for trafikk høsten 2001.

Ev 10 Trollhøgda - Tverrelv

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 34, side 235-236, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 91. Det omfatter bygging av 9,5 km ny veg over Veggfjellet og er den siste av tre parseller på strekningen Bjerkvik - Tverrelv.

Samferdselsdepartementet

Kostnadsoverslaget er økt med 24 mill. kr (18 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes i hovedsak betydelig undervurdering av massebehovet på en strekning der vegen passerer et myrparti. I tillegg har urasjonell anleggsdrift som følge av forlenget byggetid ført til kostnadsøkning. I forhold til opprinnelig kostnadsoverslag er økningen på 26 mill. kr (20 pst.). Anleggsarbeidene startet i august 1995, og parsellen ventes åpnet for trafikk i september 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.meld. nr. 53 (1997-98) og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 92. I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 53 (1997-98) gikk Stortinget inn for at nordre trasé skal legges til grunn for den videre planleggingen av Lofotens fastlandsforbindelse. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til tidspunkt for bygging av traséen øst for Raftsundet i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

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. Parsellene Hattnes - Holdøy og Holdøy - Myrland øst ble åpnet for trafikk i desember 1997, mens parsellen Myrland øst - Raftsundet øst ble åpnet for trafikk i desember 1998. Midlene i 2000 vil bli benyttet til dekkelegging og kompletteringsarbeider på alle tre parsellene.

Rute 5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger*Investeringsramme i 2000*

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer		Sum	Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 5	320	30,0	454	30,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 69 Fastlandsforbindelsen til			
Magerøya (Fatima)	1 108	30,0	18

Ev 69 Fastlandsforbindelse til Magerøya (Fatima)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 105, i St.prp. nr. 47 (1992-93), i St.prp.nr. 64 (1997-98), side 8-9, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 92-93. Det ble åpnet for trafikk i juni 1999 og omfatter 28,7 km riksveg, hvorav bl.a. 6,8 km undersjøisk tunnel under Magerøysundet (Nordkaptunnelen), 4,5 km tunnel gjennom Honningsvåg fjellet (Honningsvåg tunnelen) og 500 m bru over Kobbholet.

Det er ikke funnet rom for å fullfinansiere prosjektet i 2000. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at tilbakebetalingen av inntil 18 mill. kr av det midlertidige lånet fra prosjektet rv 94 Stallogargoflågan i 1999 utsettes til 2001. Det vises for øvrig til fylkesomtalen for Finnmark. På grunn av uenighet om sluttoppgjøret med entreprenøren

Samferdselsdepartementet

for Honningsvåg tunnelen er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnader for prosjektet. Midlene i 2000 vil bli benyttet til restarbeider og tilbakebetaling av midlertidige lån.

Rute 7 Ev 18 Oslo – Kristiansand*Investeringsramme i 2000*

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer		Sum	Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 7	1 931	459,0	1 418	829,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 18	Gutu - Helland - Kopstad	2 977	595,0	650
Ev 18	Rannekleiv - Nedenes - Temse	259	87,0	9
Ev 18	Timenes - Strømsdalen	162	30,0	12
Ev 18	Bjørndalssletta - Gartnerløkka	920	117,0	658

Ev 18 Gutu - Helland - Kopstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 107, i St.prp. nr. 57 (1997-98), i St. prp. nr. 1 (1998-99), side 93, og i St. prp. nr. 68 (1998-99), side 9. Det omfatter bygging av om lag 33 km firefelts motorveg. Bygging av tofelts motorveg mellom Gutu og Helland startet sommeren 1994. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 57 (1997-98) sluttet Stortinget seg til bompengefinansiering av merkostnadene ved utbygging til firefelts motorveg på hele strekningen Gutu - Kopstad. Utbyggingen var forutsatt å stå ferdig i løpet av 2002, med åpning av delstrekningen Gutu - Helland som tofelts veg sommeren 2001.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99) sluttet Stortinget seg til en forsering av anlegget gjennom økt låneopptak i 1999 og 2000, jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99). Det legges nå opp til at firefelts veg på strekningen Gutu - Island og tofelts veg på strekningen Island - Kopstad, inkl. nytt kryss ved Kopstad, åpnes for trafikk høsten 2001. Hele strekningen ventes å stå ferdig som firefelts veg i 2002. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 290 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 (1998-99), side 93. Det omfatter bygging av 8,4 km ny riksveg, hvorav 3,5 km bygges med ekstra forbikjøringsfelt. Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 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. Det omfatter bygging av 2,1 km ny riksveg, inkl. to planskilte kryss. Anleggsarbeidene startet i august 1995, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2000.

Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 108-109, i St.prp. nr. 69 (1996-97), i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 94, og i St.prp. nr. 68 (1998-99), side 2-4. Det 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.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99) ga Stortinget samtykke til å utvide bompengoordningen med tre bomstasjoner på sidevegnettet, jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99). Det er ventet at dette vil føre til at innkrevingsperioden kortes ned med om lag åtte måneder og at anleggsarbeidene kan forseres med om lag tre måneder.

Kostnadsoverslaget er økt med 110 mill. kr (14 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99) Samferdselsdepartementet og opprinnelig overslag. Økningen skyldes i hovedsak stor prisøkning på elektro- og betongarbeider som utgjør en vesentlig andel av prosjektet. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt. Det er fortsatt knyttet usikkerhet til kostnadsoverslaget. Dette skyldes i stor grad at det ikke er inngått kontrakt for bygging av miljøtunnelen, som utgjør nærmere halvparten av totalkostnaden for prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i november 1997. Prosjektet er planlagt å stå ferdig i 2004 med unntak av nytt kryss ved Bjørndalssletta. For å redusere kostnadsoverslaget tas det i første omgang sikte på å bygge et mindre omfattende kryss enn det som nå inngår i kostnadsoverslaget. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med budsjettet for 2001.

Det arbeides med planer for å forsure prosjektet ved låneopptak. Samferdselsdepartementet vil eventuelt komme tilbake til dette som egen sak. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 80 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 8 Ev 39 (Ev 18/rv 1) Kristiansand - Bergen*Investeringsramme i 2000*

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 8	608	237,0	398	407,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 39 Trekantsambandet (ekskl. rv 542 arm til Bømlo)		1 261	341,0
			133

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

Ev 39 Trekantsambandet (ekskl rv 542 arm til Bømlo)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 109, i St.prp. nr. 36 (1995-96), i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 94-95, og i St.prp. nr. 45 (1998-99), side 6-7. 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 Føyne og bru videre til Stord over Digernessundet. Delen på øvrig riksvegnett omfatter bru- og vegsamband fra Føyne til Bømlo.

Anleggsarbeidene startet i februar 1997, og prosjektet var planlagt åpnet for trafikk sommeren 2001. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 45 (1998-99) stilte Stortinget seg positiv til en forsering av prosjektet, slik at Stordabrua kan åpnes for trafikk i desember 2000 og Bømlabrua i april 2001, jf. Innst. S. nr. 180 (1998-99).

Bompengeselskapet har sagt seg villig til å forskottere 120 mill. kr mot refusjon, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001. Av foreslåtte midler til stamvegdelene forutsettes 126 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 120 mill. kr som forskottering. Det vil bli foretatt en kvalitetssikring av tallgrunnlaget.

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

Investeringsramme i 2000

(i mill. 2000-kr)				
Statlige investeringer				
			Sum bevilget hittil/ forslag 2000	Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000		
Sum rute 9	491	100,0	223	155,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 39	Kleivedammen - Andenes, inkl. Øyrane - Austrheim	221	55,0	63
Ev 39	Blindheim - Breivika	323	100,0	179

Ev 39 Kleivedammen - Andenes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 96. Det omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg utenom Sandane sentrum. Anleggsarbeidene startet i februar 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001.

Øyrane - Austrheim

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1996-97) bør parsellen Øyrane - Austrheim bygges til Kleivedammen - Andenes står ferdig, men parsellen ble ikke inkludert i hovedprosjektet. Parsellen omfatter ombygging av 1,1 km veg samt bygging av 1,3 km fortau og gang- og sykkelveger. Eksisterende veg er smal og har dårlig bæreevne. Parsellen blir en sammenbindingsveg mellom Ev 39 og Sandane sentrum og er viktig for å flytte trafikken over fra eksisterende til ny veg. Vegen er også skoleveg.

Samferdselsdepartementet

Kostnadsoverslaget er beregnet til 21 mill. kr. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 23 mill. kr.

Ev 39 Blindheim - Breivika

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 110, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 96. Det omfatter bygging av 3,2 km riksveg, inkl. 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa samt miljøgate på Moa. Prosjektets netto nytte er beregnet til 450 mill. kr. Kostnadsoverslaget er økt med 23 mill. kr (8 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99) og 51 mill. kr (19 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1996-97). Økningen skyldes stadig utsatt anleggsstart og økte enhetspriser, spesielt for betongarbeider. I tillegg var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 370 mill. kr.

Ålesund kommune har søkt om tillatelse til å forskottere 30 mill. kr i 1999 og 25 mill. kr i 2000 til forsering av prosjektet. Det forutsettes at forskotteringen refunderes i 2003. Videre er det en forutsetning for forskotteringen at de statlige bevilgningene er tilstrekkelige til at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2002. Møre og Romsdal fylkeskommune har behandlet og tilrådd søknaden i møte i fylkesutvalget 30. august 1999. Prosjektet er tildelt midler både i 1997, 1998 og 1999, og er i St.meld. nr. 37 forutsatt åpnet for trafikk i løpet av perioden 1998-2001. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at Ålesund kommune får anledning til å forskottere inntil 55 mill. kr til prosjektet. Forskotteringsbeløpet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte ved årsskiftet 1999/2000, og prosjektet forutsettes åpnet for trafikk i 2002.

Rute 11 Ev 134 (rv 11) Drammen - Haugesund*Investeringsramme i 2000*

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 11	373	70,0	317	230,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 134	Drammen – Mjøndalen, inkl. kryss ved Bangeløkka	1 054	140,0	103
Ev 134	Hegstad - Damåsen	253	20,0	205
Ev 134	Teigland – Håland	460	70,0	86

Ev 134 Drammen – Mjøndalen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 1 (1994-95), side 107, i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 97 og i St.prp. nr. 45 (1998-99), side 6. Det omfatter bygging av 12,2 km ny riksveg med 3,7 km tunnel i Strømsåsen og planskilte kryss med

Samferdselsdepartementet

Ev 18 ved Bangeløkka i Drammen og rv 283 i Mjøndalen. Prosjektet inngår i planene for hovedvegutbyggingen i Drammensområdet, jf. St.prp. nr. 1 (1994-95).

Som det framgår av St.prp. nr. 45 (1998-99) er kostnadsoverslaget for prosjektet, inkl. kryss ved Bangeløkka, økt med om lag 290 mill. kr (35 pst.) i forhold til opprinnelig overslag i St.prp. nr. 1 (1995-96). Etter kvalitetssikring er kostnadsoverslaget redusert med 100 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 45 (1998-99). Reduksjonen skyldes justering av standarden ned mot minstekrav i normaler og standarder, bl.a. for støyskjerming, bygging av viltgjerder og forbikjøringsfelt.

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1998-99) vil Drammensbrua på Ev 18 bli en alvorlig flaskehals når Ev 134-prosjektet åpnes for trafikk. Det er derfor viktig at den planlagte byggingen av ny Drammensbru gjennomføres så tidlig som mulig i perioden 2002-2011. Statens vegvesen går derfor inn for at den permanente løsningen for krysset mellom Ev 134 og Ev 18 på Bangeløkka, tilpasset ny Drammensbru, bygges som en del av Ev 134-prosjektet. Et slikt opplegg vil øke kostnadsoverslaget for Ev 134-prosjektet med 30 mill. kr, mens kostnadene for ny Drammensbru ventes redusert med 36 mill. kr. Totalt reduseres derfor kostnadene for disse to prosjektene med 6 mill. kr, som følge av at bygging og fjerning av midlertidige kryssløsninger utgår. Samferdselsdepartementet slutter seg til disse vurderingene.

Anleggsarbeidene startet i januar 1996. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2001. Midlene i 2000 stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

Ev 134 Hegstad – Damåsen

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

Prosjektets netto nytte er beregnet til 56 mill. kr. I St.prp. nr. 68 (1998-99) er prosjektet beregnet å koste 225 mill. kr (2000-priser). Etter gjennomgang og kvalitetssikring av prosjektet er kostnadsoverslaget økt til 253 mill. kr. eller 12 pst. i forhold til St.prp. nr. 68 (1998-99). Samferdselsdepartementet går likevel inn for at prosjektet startes opp i 2000, som planlagt. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 282 mill. kr.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99), ga Stortinget Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner tillatelse til å forskottere 90 mill. kr til videreføring av Ev 134 fra Hegstad mot Damåsen. De forskotterte midlene refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2003 og 2004.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i mars 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2002. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 20,0 mill. kr stilt til disposisjon som forskudd fra Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner. I tillegg kommer 27,7 mill. kr som tidligere er bevilget til parsellen Torespæren – Hegstad, jf. St.prp. nr. 68 (1998-99).

Ev 134 Teigland – Håland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, i St.prp. nr. 50 (1990-91) og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 97. Det 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.

Kostnadsoverslaget er økt med 38 mill. kr (9 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes at veglinja er flyttet som følge av dårlige grunnforhold. Videre har planjusteringene ført til at det må bygges ei mindre bru. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 55 mill. kr (13 pst.).

Samferdselsdepartementet

Arbeidene på Stordalstunnelen var planlagt å starte høsten 1999, men er foreløpig utsatt, bl.a. som følge av kostnadsøkningen. Midlene til oppstart er midlertidig overført til rv 13 Fresvikberget og vil bli tilbakeført til prosjektet i 2000.

Fra lokalt hold er det kommet signaler om å inkludere Rullestadjuvet i et utvidet bompengeprojekt for ny veg langs Åkrafjorden. Departementet vil komme tilbake til realisering av Stordalstunnelen og en eventuell utvidelse av bompengeprojektet.

Anleggsarbeidene startet i september 1996. Prosjektet, ekskl. Stordalstunnelen, ventes åpnet for trafikk i 2000, som forutsatt.

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

Investeringsramme i 2000

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer			Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	Sum bevilget hittil/forslag 2000	
Sum rute 12	790	260,0	697	260,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)				
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Ev 16	Lærdal – Aurland	1 082	260,0	22

Ev 16 Lærdal – Aurland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 53 (1990-91), i St.meld. nr. 37, side 112, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 98. Det omfatter bygging av en 24,5 km lang tunnel samt 4 km veg i dagen i tilknytning til tunnelen.

Kostnadsoverslaget har økt med 47 mill. kr (4 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes reguleringsendringer og kompensasjon til entreprenøren for vanskeligere fjellforhold enn tidligere forutsatt. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen på 209 mill. kr (24 pst.).

Anleggsarbeidene startet i januar 1995, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2000.

Ev 16 Vegfylling ved Steinsfjorden

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 98. Som det går fram av St.prp. nr. 1 (1998-99) har Vegdirektoratet tatt initiativ til et forprosjekt med det formål å kartlegge ulike forhold i forbindelse med vegfyllingene mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden på Ev 16. Sluttrapport fra forprosjektet forelå våren 1999. Rapporten konkluderer med at vannkvaliteten i Steinsfjorden vil forbedres ved å erstatte fyllingene med bruer. Samtidig må det settes i verk tiltak for å redusere avløp fra bosetting og tilsig fra landbruket i fjorden. Før arbeidet kan starte må det foreligge godkjent reguleringsplan og utføres ytterligere grunnundersøkelse.

Det er foreløpig lagt til grunn et kostnadsoverslag på 55 mill. kr. Det er knyttet stor usikkerhet til overslaget. Sluttrapporten tilrår at kostnadene fordeles mellom staten og Hole og Ringerike kommuner. Samferdselsdepartementet kan ikke ta standpunkt til

Samferdselsdepartementet

tiltak på Ev 16 ved Steinsfjorden eller til finansiering av prosjektet før det foreligger godkjent reguleringsplan og ytterligere grunnundersøkelser.

Ev 16 Bogeparsellen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 112, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 98-99. Som det går fram av St.prp. nr. 1 (1998-99) har fylkeskommunen bedt om at Statens vegvesen utreder spørsmålet om trafikantbetaling for delfinansiering av bl.a. Bogeparsellen. Spørsmålet er tatt opp med Vaksdal kommune som har gått imot å delfinansiere Bogeparsellen med bompenger. Bompengefinansiering av riksvegprosjekter forutsetter lokal tilslutning. Samferdselsdepartementet har ikke funnet rom for oppstart av prosjektet ved statlige midler i 2000.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

Investeringsramme i 2000

(i mill. 2000-kr)				
	Statlige investeringer		Sum	Statsmidler og annen finansiering 2000
	NVVP 1998-2001	Forslag 2000	bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 17	139	0,0	51,0	55,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering	Restbehov
		2000	pr. 1.1. 2001
Rv 35 Lunner - Gardermoen	605	55,0	523

Rv 35 Lunner - Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 116, i St.prp. nr. 90 (1991-92), i St.prp. nr. 85 (1997-98) og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 99. Det omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Samlet veglengde blir om lag 26 km, fordelt med om lag 17 km i Akershus og om lag 9 km i Oppland. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 85 (1997-98) sluttet Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i juni 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Det arbeides med planer for å forsere prosjektet ved at bompengeselskapet forskotterer deler av statens andel. Samferdselsdepartementet vil eventuelt komme tilbake til dette.

Rute 18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum*Investeringsramme i 2000*

				(i mill. 2000-kr)
Statlige investeringer			Sum	Statsmidler og annen finansiering 2000
NVVP 1998-2001	Forslag 2000		bevilget hittil/ forslag 2000	
Sum rute 18	384	260,0	466	260,0

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

				(i mill. 2000-kr)
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 23	Oslofjordforbindelsen	1 339	260,0	19

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 (1998-99), side 99. Det omfatter bygging av 26,7 km ny riksveg, med kryssing under Oslofjorden i en 7,4 km lang undersjøisk tunnel.

Anleggsarbeidene startet i mars 1997, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2000. For å kunne opprettholde denne framdriften stiller bompengeselskapet resten av bompengebdraget til disposisjon i 1999, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99).

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 og er totalt sett relativt lav (64,0 pst), jf. omtale under strekningsvise investeringer på stamvegnettet. Dette har sammenheng med at det er lagt vesentlig vekt på å sikre rasjonell framdrift av allerede igangsatte prosjekter. Variasjonen i oppfølgingsgraden forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 1998-2001, jf. også omtale av investeringsfordelingen for stamvegrutene.

Store bindinger og kostnadsøkning på flere igangsatte prosjekter gir ikke rom for oppstart av mange nye prosjekter i 2000.

Vegkontorenes forslag til budsjett for 2000 er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Ved behandlingen kom det i liten grad fram uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr eller forslag til bevilgning i 2000 større enn 30 mill. kr omtales. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompeng- eller annen tilleggsfinansiering. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale, med blant annet netto nytte og kostnadsoverslag inkl. kalkulatoriske rentekostnader. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 37, er dette omtalt. Dette innebærer at ikke alle fylker har prosjekter som skal omtales.

I forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99) har flere prosjekter fått vesentlige kostnadsøkninger. På øvrig riksvegnett gjelder dette rv 159 Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22 i Akershus, rv 551 Folgefonntunnelen i Hordaland, rv 616 Kolset - Klubben i Sogn og

Samferdselsdepartementet

Fjordane, rv 757 Ørmelen - Garpa i Nord-Trøndelag, rv 848 Bygdesambandet i Troms og rv 94 Stallogargoflågan i Finnmark.

Etterfølgende tabell viser forslag til fordeling av bevilgninger til fylkene, ekskl. strekningsvise tiltak på stamvegnettet, sammenholdt med St.meld. nr. 37 for perioden 1998-2001.

Samferdselsdepartementet

Investeringsprogrammet 1998-2001, bevilgning 1998, 1999 og forslag 2000 innenfor fylkesfordelt ramme:

i mill. 2000-kr									
	Statlige bevilgninger				Annen finansiering				Til invester- inger totalt i 1998-2000
	NVVP 1998-2001	Bevilget 1998 - 99	Forslag 2000	Sum 1998 - 2000 i % av NVVP	NVVP 1998-2001	Anslag ¹⁾ 1998-99	Anslag ²⁾ 2000	Sum 1998 - 2000 i % av NVVP	
Østfold	256	102	48	58,6					150
Akershus	811	266	181	55,1	747	568	209	104,0	1224
Oslo	907	429	164	65,4	950	666	231	94,4	1490
Hedmark	245	105	55	65,3					160
Oppland	235	116	64	76,6					180
Buskerud	683	350	170	76,1	139	94	24	84,9	638
Vestfold	235	67	33	42,6					100
Telemark	395	131	127	65,3					258
Aust-Agder	139	67	35	73,4					102
Vest-Agder	203	98	43	69,5					141
Rogaland	566	265	116	67,3		48	34		463
Hordaland	1184	553	234	66,5	640	570	160	114,1	1517
Sogn og Fjordane	512	183	106	56,4		31	42		362
Møre og Romsdal	704	310	166	67,6		6	27		509
Sør-Trøndelag	811	227	207	53,5	256	258	140	155,5	832
Nord-Trøndelag	373	156	87	65,1					243
Nordland	437	201	96	68,0					297
Troms	363	161	72	64,2	53	54		101,9	287
Finnmark	192	85	49	69,8					134
Sum	9251	3872	2053	64,0	2785	2295	867	113,5	9087

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

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

Østfold

Østfold fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Østfold innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon midler til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Hvalerbommen, jf. omtale under post 30. Kostnadene er foreløpig kalkulert til 2,0 mill. kr.

Akershus

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 4 Gjelleråsen - Slattum	308	27,4	273
Rv 159 Knatten - Lørdagsrud – Vigernes x rv 22	906	80,6	0
Rv 159 Lørdagsrud - Strømmen kirke	-	14,0	-

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

Utbygging av innfartsvegene til Oslo inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88). Det forutsettes at Akershus får stilt til disposisjon 209 mill. kr fra bomringen i 2000. Midlene vil gå til rv 4 Gjelleråsen - Slattum og rv 159 Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22. I tillegg vil bompengene bidra til å finansiere særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., spesielt bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon midler til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i bomringen i Oslo, jf. omtale under post 30. Akershus sin andel av kostnadene er foreløpig kalkulert til 40 mill. kr.

Rv 4 Oslo grense - Slattum

Gjelleråsen - Slattum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 118-119, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 103. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88), og er første etappe i utbyggingen av rv 4 fra Grorud i Oslo til Slattum. Parsellen er 3,7 km, og omfatter blant annet 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.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte sommeren 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2002. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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. 64 (1997-98), side 10, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 104. Det inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i

Samferdselsdepartementet

Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88). Prosjektet, som omfatter bygging av 7 km riksveg samt oppryddingstiltak i Strømmen og Lillestrøm, ble åpnet for trafikk i juli 1998.

Kostnadsoverslaget er økt med 69 mill. kr (8 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99), fordelt med 17 mill. kr på delparsellen Knatten - Lørdagsrud og 52 mill. kr på delparsellen Lørdagsrud - Vigernes. Økningen skyldes blant annet at kostnadene ved omlegging av ledninger og kabler samt trafikkomlegginger i Lillestrøm er blitt høyere enn tidligere forutsatt. Dessuten var underkalkuleringene knyttet til elektroarbeider og fjellmengder i Rølingstunnelen større enn tidligere forutsatt. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 238 mill. kr (36 pst.).

Midlene i 2000 vil gå til å dekke allerede pådratte kostnader, og forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Lørdagsrud - Strømmen kirke

Det var nødvendig å bygge tilførselsramper fra rv 159 til den planlagte omkjøringsvegen forbi Strømmen samtidig med byggingen av prosjektet Knatten - Lørdagsrud - Vigernes x rv 22. Kostnadene ved dette er 14,0 mill. kr, og midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Kollektivtrafikktiltak

Det foreslås 80 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikken, hvorav 70 mill. kr forutsettes benyttet innenfor storbyområdet. Av dette utgjør bompenger 38 mill. kr.

Oslo

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 150 Ullevålskrysset - Nydalsbrua	583	67,4	0
Rv 161 Galgebergforbindelsen	41	11,4	0

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

Det forutsettes at Oslo får stilt til disposisjon 311 mill. kr fra bomringen i 2000, hvorav 80 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 231 mill. kr til tiltak som finansieres innenfor fylkesfordelt ramme. Utbyggingen i 2000 vil i hovedsak være knyttet til Ev 6 Svartholstunnelen og Lodalen på stamvegrute 1, rv 150 Ullevålskrysset - Nydalsbrua og rv 161 Galgebergforbindelsen. I tillegg vil bompengene bidra til å finansiere særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m., spesielt kollektivtrafikktiltak, samt planlegging. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon midler til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i bomringen i Oslo, jf. omtale under post 30. Oslos andel av kostnadene er foreløpig kalkulert til 60 mill. kr.

Rv 150 Hovin x Ev 6 - Akershus grense/Bærum

Ullevålskrysset - Nydalsbrua

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 119, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 105. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp.

Samferdselsdepartementet

nr. 96 (1987-88). Arbeidene omfatter bygging av to tofeltstunneler mellom Bergkrysset og Maridalsveien med planskilte kryss ved Berg og Maridalsveien. Vest for Bergkrysset bygges en forenklet løsning som innebærer at Ullevålskrysset beholdes som et plankryss med av- og påkjøringsmuligheter i fartsretningen, og at Sognsveien blir stengt for trafikk på tvers av rv 150. Eksisterende veg mellom Bergkrysset og Maridalsveien nedklassifiseres og bygges om til tofelts kommunal veg med sykkelveg og fortau/gangveg. Tunnelen åpnes for trafikk i desember 1999.

Midlene i 2000 vil gå til ombygging av eksisterende veg mellom Bergkrysset og Maridalsveien samt fullføring av oppryddingsarbeidene, inkl. grønt- og plantearbeid. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt 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 (1998-99), side 106. Det 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. Halvardsgt. og Lodalsbruene. Videre inngår bygging av en om lag 50 m lang ny jernbanebru og 600 m gang- og sykkelveg. Prosjektet medfører at rv 161/Ring 2 og indre by øst får bedre tilknytning til hovedvegnettet i Lodalen. Blant annet vil en ferdigbygd bru i Lodalen bli tatt i bruk.

Anleggsarbeidene startet i september 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2000, samtidig med prosjektet Ev 6 Svartdalstunnelen og Lodalen på stamvegrote 1. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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

Det foreslås 123 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikken i Oslo. Av dette utgjør bompenger 77 mill. kr.

En vesentlig andel av midlene vil gå til å starte byggingen av T-baneringen, som også er et sentralt prosjekt i arbeidet med Oslopakke 2. Prosjektet omfatter bygging av en ringbane som knytter Sognsvannsbanen ved Ullevål stadion sammen med Grorudbanen ved Carl Berners plass. Strekningen vil få tre stasjoner; Nydalen, Storo og Sinsen. Banestrekningen skal føres i tunnel fra Ullevål stadion til Nydalen. Banen er planlagt å komme opp i dagen nord for Storosenteret og forsette i åpen trasé langs eksisterende industrispor til Storo stasjon. Fra Storo følger traséen Gjøvikbanen til Sinsenkrysset. Sør for Sinsen stasjon går banen i tunnel til Carl Berners plass. Banestrekningen blir om lag 5 km lang, hvorav 3,6 km i tunnel.

Kostnadsoverslaget er 897 mill. kr. Prosjektet foreslås finansiert ved en kombinasjon av statlige midler, bompenger og kommunale tilskudd. Oslo kommune har fattet vedtak om å bidra med totalt 224 mill. kr over eget budsjett, dvs 25 pst. av totalkostnadene.

Den nye banestrekningen vil gi viktige utviklingsområder som Blindern/Gaustadbekken, Nydalen og Storo-Sinsen et godt kollektivtilbud. Prosjektet ventes å avlaste både det kommunale vegnettet og riksvegnettet. Ring 3 har ikke kapasitet til å ta ventet trafikkvekst i området, og det vurderes heller ikke som aktuelt med ytterligere utbygging av rv 150. En slik kollektivtrafikkinvestering vil bidra til at investeringer på vegnettet kan unngås eller utsettes. Samferdselsdepartementet er derfor enig i at en stor andel av prosjektet finansieres med statlige midler og bompengemidler. Fordelingen mellom statlige midler og bompenger vil bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan og statsbudsjettet for 2001.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet. Det legges opp til en etappevis utbygging der strekningen Ullevål stadion - Storo ventes åpnet for trafikk i 2003. Hele

Samferdselsdepartementet

prosjektet ventes å stå ferdig i 2006. Det legges opp til å starte anleggsarbeidet i 2000. Det er foreslått 15 mill. kr over statsbudsjettet til prosjektet i 2000. I tillegg kommer 69 mill. kr i bompenger. Før tilskuddet utbetales skal det foreligge en godkjent avtale mellom staten og Oslo kommune om innhold i utbyggingsprosjektet, kostnadskalkyler og partenes ansvar i forhold til kostnadsramme, framdrift, utbygging og drift av T-baneringen, jf. og St.prp. nr. 44 (1997-98).

Statens vegvesen har signalisert interesse for å påta seg byggherreansvaret for de bygningstekniske arbeider for anlegget, anslått til 773 mill. kr. Et slik byggherreansvar vil medføre at eventuelle kostnadsøkninger på disse arbeidene i utgangspunktet vil være et statlig ansvar.

Samferdselsdepartementet vil vise til at utbyggingen av T-bane er et kommunalt ansvar, og at et statlig byggherreansvar vil bryte med gjeldende ansvarsdeling. Det vil derfor skape stor uklarhet om de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområde, og kunne ha prinsipielle konsekvenser, også i andre deler av landet og overfor andre sektorer på samferdselssiden. Samferdselsdepartementet har i sine retningslinjer for arbeidet med Oslopakke 2 bl.a. framholdt at ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene når det gjelder de ulike tiltakene, må være entydig, og at det må være en forutsetning at dagens formelle ansvarsdeling skal ligge fast. Det statlige tilskuddet til prosjektet foreslås gitt som et kontanttilskudd, og departementet vil legge opp til at gjennomføring av prosjektet organiseres etter samme prinsipper som for ny trikkelinje til Rikshospitalet, jf St.prp. nr. 44 (1997-98) og Innst. S. nr. 162 (1997-98).

Samferdselsdepartementet vil også vise til at Oslo kommune vil ha ansvaret for driften på T-banen (ved Oslo Sporveier AS), og at det derfor vil være naturlig at Oslo kommune får et helhetlig ansvar for prosjektet, slik at bygging og drift kan samstemmes i størst mulig grad. Et kommunalt byggherreansvar vil også medføre at det er kommunen som avgjør i hvilken grad de bygningstekniske arbeidene skal underlegges anbudskonkurranse eller ikke.

Oslo kommune skal være byggherre/tiltakshaver for hele prosjektet, med ansvar for å gjennomføre prosjektet innenfor planlagt kvalitet, framdrift og kostnad. Eventuelle overskridelser i forhold til kostnadskalkyler er byggherrens ansvar og risiko. Dersom det er ønskelig fra Oslo kommunes side, kan det være aktuelt å etablere samarbeid med Statens vegvesen med sikte på sakkyndig bistand i byggherrefunksjonen.

Hedmark

Hedmark fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Hedmark innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Oppland

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 33 Hunndalen – Tobru	74	43,7	5

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

Rv 33 Akershus grense - Bjørge x Ev 16*Hunndalen - Tobru*

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 107. Det omfatter bygging av 7,1 km ny veg utenom eksisterende bebyggelse. Eksisterende veg er sterkt innebygd og med mange direkte avkjørsler. Vegen fungerer både som fjernveg og lokalveg med sammenblanding av ulike trafikantgrupper. Prosjektet vil gi gode effekter både for framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Anleggsarbeidene startet i januar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2000.

Buskerud*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000*

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering	Restbehov
		2000	pr. 1.1. 2001
Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	829	145,6	338

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

Ev 134 (rv 11) Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 120, i St.prp. nr. 1 (1993-94), side 104, i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 9, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 107. 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 miljøttunnel. 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.

Ekspløsjonen som følge av brannen i Bragernestunnelen sommeren 1999 kan muligens ha ført til skader på den 120 m lange betongkulverten som fører inn i tunnelen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til eventuelle økonomiske konsekvenser når de bygningstekniske undersøkelserne er gjennomført. Anleggsarbeidene startet i juni 1998, og det er foreløpig ikke regnet med at ulykken vil påvirke framdriften. Prosjektet ventes derfor åpnet for trafikk i 2002, som forutsatt.

Hovedvegutbygging m.m. i Drammensområdet (vegpakke Drammen)

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 119 (1987-88) ble det vedtatt å finansiere Ev 134 Drammen - Mjøndalen med tilstøtende veg (Konnerudnedføringen) med bompenger. I tillegg ble det vedtatt å bompengefinansiere diverse tiltak på veger i Lier kommuner, som kompensasjon for den trafikklekkasjen som fortsatt innkreving av bompenger i bommen på Kjellstad ville medføre. I St.prp. nr. 57 (1997-98) er det lagt til grunn at bompengennekningen på Kjellstad er avvirket innen utgangen av 2001.

I St.prp. nr. 119 ble en utvidelse av bompengeopplegget til å omfatte en samlet utbygging av hovedvegnettet og andre tiltak i Drammensområdet omtalt. I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1993-94) ble planene for en slik utbygging vedtatt. Planene er senere omtalt i bl.a. St.meld. nr. 37, side 120, i St.prp. nr. 37 (1996-97), side 4-5, i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 9, i St.prp. nr. 45 (1998-99), side 6, og i de årlige budsjettproposisjoner.

Samferdselsdepartementet

I St.prp. nr. 45 (1998-99) varslet Samferdselsdepartementet en gjennomgang av vegpakke Drammen i budsjettet for 2000.

Kostnadsrammen for tiltakene som inngår i vegpakke Drammen var i St. prp. nr. 1 (1993-94) anslått til 2600 mill. 2000-kr. Med unntak for prosjektet Ev 134 Drammen-Mjøndalen og Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, var usikkerheten i overslagene anslått til +/- 10 pst.

Kostnadsrammen for vegpakke Drammen er nå økt til nærmere 3 700 mill. kr, eller om lag 40 pst. høyere enn nivået i St. prp. nr. 1 (1993-94). Vegdirektoratet opplyser at kostnadsoverslaget kan komme opp i 4 200 mill kr, eller 60 pst over nivået i St. prp. nr. 1 (1993-94), dersom det tas hensyn til anslått usikkerhet i overslagene.

Tabellen nedenfor viser opprinnelig finansieringsplan samt reviderte kostnadsoverslag basert på kjent plangrunnlag for de prosjekter og tiltak som inngår i vegpakke Drammen. Det foreligger ikke godkjente planer for de prosjektene som ennå ikke er startet opp, og følgelig er det knyttet svært stor usikkerhet til disse overslagene. For rv 283 Øvre Sund bru/Kreftingsgate vil Statens vegvesen gå gjennom prosjektgrunnlaget med sikte på å redusere kostnadene.

(i mill. 2000-kr)				
Prosjekt		Statlige midler	Bompenger	Sum/Rev. overslag
Ev 18	Eik - Vestfold grense	140		140
Ev 18	Ny motorvegbru Drammen	350		350
Ev 134	Drammen – Mjøndalen, inkl. kryss Bangeløkka	60	650	710
Ev 134	Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	550		550
Rv 283	Øvre Sund bru/Kreftingsgate	200		200
Rv 319	Tørkop – Eik	150		150
	Konnerudnedføringen		330	330
	Kompensasjonstiltak Lier		60	60
	Sykkelveger	30	110	140
Sum		1 480	1 150	2 630

Pr. 1. januar 2001 vil prosjektet Ev 18 Eik - Vestfold grense samt kompensasjonstiltakene i Lier være slutført, mens prosjektene Ev 18 Drammen - Mjøndalen, inkl. kryss ved Bangeløkka, og Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, er under bygging, jf. også omtale under stamvegrute 11. I tillegg pågår utbygging av sykkelvegnettet, hvorav flere enkeltprosjekter er fullført.

Tabellen nedenfor viser forventet økonomisk oppfølging pr. 1. januar 2001 i forhold til reviderte kostnadsoverslag. Restbehovet pr. 1. januar 2001 blir etter dette om lag 1 900 mill. kr, hvorav om lag 1 500 mill. kr i statlige midler.

(i mill. 2000-kr)			
	Rev. overslag	Forbruk pr 1.1.2001	Rest pr. 1.1.2001
Statlige midler	2 150	630	1 520
Bompenger	1 500	1 100	400
Sum	3 650	1 730	1 920

Bompengneinnkrevingen på Kjellstad skal avvikles innen utgangen av 2001. Disponible bompengemidler etter 2000 er ventet å utgjøre om lag 150 mill. kr, mens det vil kreves om lag 50 mill. kr til å slutføre de bompengeprojektene som er igang. Dette innebærer at det ikke vil være rom for å fullføre bompengeprojektet Konnerudnedføringen innenfor gjeldende bompengereordning. Det er også knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget for dette prosjektet.

Samferdselsdepartementet vil følge opp vegpakke Drammen gjennom de årlige budsjettbevilgninger, og i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002 – 2011.

Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

Sykkkelby 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 (1998-99), side 107. Hovedplanen for Sykkkelby Drammen omfatter 21 sykkelvegprosjekter til en samlet kostnad av om lag 140 mill. kr. Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon 21,3 mill. kr til dette formålet i 2000.

Vestfold

Vestfold fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Vestfold innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Telemark

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 354 Frednes bru	-	25,0	-

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

Rv 354 Rugtvedet x Ev 18 - Haugenkrysset x rv 32

Frednes bru

Frednes bru i Porsgrunn, tidligere Kulltangen bru, ble åpnet for trafikk høsten 1995. Prosjektet inngikk i utbyggingen av hovedvegnettet i Grenland, Kulltangenprosjektet, som blant annet er omtalt i St.prp. nr. 107 (1987-88). Prosjektet innebar blant annet at rv 354 ble lagt utenom Porsgrunn sentrum. Frednes bru var en del av denne omleggingen, som har ført til store miljøforbedringer i form av redusert støybelastning og økt trafikksikkerhet i sentrum.

Frednes bru er ei klaffebbru, og det har helt siden åpningen vært store driftsproblemer med mange kortvarige og tre langvarige stenginger av brua. Driftsproblemene knytter seg særlig til låseboltene, men også til hydraulikksystemet og det elektroniske/elektriske systemet. Problemene skyldes at disse systemene krever et urealistisk høyt presisjonsnivå ved bevegelser og stilling av bruklaffene.

Mindre strakstiltak, i hovedsak knyttet til låseboltene, gjennomføres høsten 1999. I tillegg er det behov for en mer omfattende ombygging av klaffer, hydraulikksystem, styringssystemer og strømforsyning. Kostnadene ved dette er foreløpig beregnet til om lag 25 mill. kr, og tiltakene foreslås gjennomført i 2000.

Rv 38 Kragerø x fv 253 - Åmot x Ev 134

Innfartsveg til Kragerø

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), side 47, jf. også Innst. S. nr. 225 (1998-99), ber samferdselskomiteén om at Samferdselsdepartementet vurderer oppfølgingen av protokollen fra forhandlingsmøtet i Samferdselsdepartementet 3. april 1986 om kommunikasjonsforhold for Kragerødistriktet.

Samferdselsdepartementet

I St.meld. nr. 37 er det gitt føringer for prioriteringene innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 1998-2007. For Telemark er det forutsatt at rammen for første fireårsperiode i hovedsak skal gå til forsterkningstiltak og mindre utbedringer på eksisterende vegnett, ombygging av svake bruer, rassikring, bygging av gang- og sykkelveger samt miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Samferdselskomitéen hadde ingen merknader til prioriteringene innenfor den foreslåtte rammen, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97), side 49.

Store bindinger og kostnadsøkning for flere igangsatte prosjekter gir ikke rom for oppstart av mange nye prosjekter i perioden 1998-2001. En eventuell prioritering av ny innfartsveg til Kragerø må derfor vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 og påfølgende handlingsprogram.

Aust-Agder

Aust-Agder fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Aust-Agder innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Vest-Agder

Vest-Agder fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Vest-Agder innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Rogaland

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Nord-Jærenpakken, etablering av bomstasjoner	40	24,0	0
Rv 13 Hove - Vatnekrossen	128	46,2	5

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

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon midler til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Rennfastprosjektet, jf. omtale under post 30. Kostnadene er foreløpig kalkulert til 5,0 mill. kr.

Nord-Jærenpakken

Planene for utbygging av transportsystemet på Nord-Jæren er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, og i St.prp. nr. 14 (1998-99). I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 14 (1998-99) ga Stortinget bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av aktuelle prosjekter og tiltak, jf. Innst. S. nr. 151 (1998-99). Det ble ikke tatt stilling til de enkelte prosjekter og omfanget av de statlige bevilgningene. Dette vil bli nærmere vurdert i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Det skal bygges 19 bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp. Arbeidene med bomstasjonene starter i november 1999 og ventes fullført i september 2000, slik at bompengeinnkrevingen kan starte opp i løpet av høsten 2000. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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 (1998-99), side 108. Det 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 i september 2000.

Alternativ bruk av riksvegmidler

Fv 427 Storhaugtunnelen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 121, i St.prp. nr. 42 (1997-98) og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 108. Det 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. Anleggsarbeidene startet i januar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2001. Det foreslås 20,0 mill. kr i statlige midler til prosjektet i 2000.

Hordaland

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 542 Trekantsbandet, arm til			
Bømlo	579	147,4	116
Rv 551 Folgefonntunnelen	401	105,2	110
Rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris	689	16,0	0
Opprusting i Bergen sentrum	-	7,0	-

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

Hovedvegutbyggingen i Bergen

Planene for utbygging av et tjenlig vegnett i Bergen er blant annet omtalt i St.meld. nr. 37, side 125-127, i St.meld. nr. 58 (1984-85), side 148, i St.prp. nr. 118 (1984-85), i St.prp. nr. 45 (1998-99), side 4-6, og i de årlige budsjettproposisjoner. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 45 (1998-99) ga Stortinget samtykke til å øke takstene i bomringen i Bergen, samt å inngå en ny bompenggeavtale for 2001, jf. Innst. S. nr. 180 (1998-99). I St.prp. nr. 45 (1998-99) er det forutsatt om lag 160 mill. 1999-kr i statlige midler til hovedvegutbyggingen i Bergen i 1999 og 2000. Av bevilgningen til Hordaland i 1999 blir om lag 100 mill. kr benyttet i Bergen. Det forutsettes derfor at om lag 60 mill. kr av den foreslåtte rammen til Hordaland for 2000 skal benyttes i Bergen. Midlene vil gå til fullfinansiering av rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris, miljø-, trafikksikkerhets- og kollektivtrafikktiltak samt bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg forutsettes om lag 67 mill. kr i bompenger til rv 580 Midtun - Hop og tiltak i Bergen sentrum.

Rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, i St.prp. nr. 118 (1984-85), i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 109-110, og i St.prp. nr. 45 (1998-1999), side 6. 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 ble åpnet for trafikk sommeren 1999.

Samferdselsdepartementet

Midlene i 2000 vil gå til fullfinansiering av prosjektet. I 1999 forutsettes 45 mill. kr fra bompengefondet benyttet til dette prosjektet. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 45 (1998-99) mente flertallet i samferdselskomitéen det har vært forutsatt at prosjektet skulle tilføres disse midlene fra Hordalands ordinære ramme for 2000. Flertallet forutsatte derfor at et tilsvarende beløp av Hordalands ramme for 2000 disponeres til andre prioriterte tiltak i Bergen, jf. Innst. S. nr. 180 (1998-99). Som omtalt ovenfor forutsetter Samferdselsdepartementet om lag 60 mill. kr til tiltak i Bergen i 2000.

Rv 580 Midtun - Hop

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, og i St.prp. nr. 45 (1998-1999), side 5. Prosjektet inngår i planene for utbygging av et tjenlig vegnett i Bergen, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85), og forutsettes delvis bompengefinansiert.

Eksisterende veg går gjennom Nesttun sentrum og har store kapasitetsproblemer med kødannelse mye av dagen. Dette medfører også store miljø- og trafiksikkerhetsproblemer i sentrumsområdet. Den planlagte traseen vil dels gå i tunnel og dels langs den gamle jernbanelinja. Total lengde på prosjektet er 3,2 km, inkl. to tunneler på henholdsvis 770 og 600 m og en miljøtunnel på om lag 90 m mellom Birkeland kirkegård og Midtun skole. Det er også planlagt 3,5 km sammenhengende gang- og sykkelvegnett på strekningen Midtun - Nesttun - Hop. Delstrekningen Nesttun - Hop vil fungere som en del av kyststamvegen fram til det blir bygd ny Ev 39 mellom Os og Rådal. Det er ventet at trafikken på strekningen vil bli mellom 15 000 og 20 000 biler i døgnet. Prosjektet vil føre til at Nesttun sentrum blir avlastet for gjennomgangstrafikk, og miljø- og trafiksikkerhetsproblemene i sentrumsområdet blir redusert. Videre vil prosjektet ha positiv effekt for framkommeligheten i området ved at gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken blir bedre adskilt. Det vil også bli lagt til rette for en bedre arealutvikling i områdene, blant annet ved Midtun skole og Birkeland kirke.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er 296 mill. kr, inkl. 3,2 mill. kr til nytt Hardangervegkryss som ble bygd for forskotterte midler i 1996. Inklusive renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 318 mill. kr. I forhold til St.meld. nr. 37 er kostnadsoverslaget økt med 61 mill. kr (26 pst.). Økningen skyldes i hovedsak økte kostnader til støyskjerming og tunnelventilasjon. I tillegg er det lagt til grunn høyere markedspriser enn tidligere forutsatt.

I St.prp. nr. 45 (1998-99) gikk Samferdselsdepartementet inn for at merinntekten som følge av økte bompengetakster i 1999 og 2000 skal gå til dette prosjektet. Videre ble det foreslått at halvparten av inntektene fra bilistene i det nye avtaleåret (2001) skal gå til prosjektet. Forslaget er i tråd med lokale prioriteringer, og vil innebære at om lag 60 mill. kr av bompengeinntektene i 2001 vil gå til Midtun - Hop.

Resterende inntekter fra bomringen i 2001 (om lag 60 mill. kr) vil etter opplegget i St.prp. nr. 45 gå til Ytrebygdsvegen, gang- og sykkelveger og miljøtiltak i Bergen sentrum. Den *statlige* innsatsen i 2001 vil være om lag 72 mill. kr, og vil i hovedsak gå til miljøtiltak, gang- og sykkelvegutbygging og tilrettelegging for kollektivtrafikk.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 45 hadde samferdselskomitéen ingen merknader til at merinntektene som følge av takstøkning i 1999 og 2000 går til prosjektet Midtun - Hop, men flertallet gikk inn for at inntektene fra bilistene i 2001 skal fordeles med 1/3 til Ytrebygdsvegen og 2/3 til miljøtiltak, gang- og sykkelvegutbygging, trafiksikring, tiltak for kollektivtrafikk og ressurser til planlegging. Dette tilsier at prosjektet ikke får tilført midler fra bompengeinntektene i 2001.

Dersom prosjektet skal startes opp i 2000 er det, for å oppnå rasjonell framdrift, nødvendig at prosjektet også får tilført midler i 2001. Departementet vil vise til at i St.meld. nr. 37 er det lagt til grunn 100 mill. kr i statlige midler til prosjektet i perioden 1998-2001. Reduserte rammer kombinert med store bindinger og kostnadsøkninger for flere igangsatte prosjekter, medfører at det ikke vil være rom for statlige midler til

Samferdselsdepartementet

prosjektet i inneværende periode. Samferdselsdepartementet legger videre til grunn komitéens disponering av bompenginntektene i 2001.

På denne bakgrunn går departementet inn for at anleggsstart utsettes til etter 2000. De økte inntektene som følge av takstøkningen i 1999 og 2000 forutsettes fortsatt å gå til Midtun - Hop.

Opprusting i Bergen sentrum

Vågsallmenningen har vært fri for gjennomgangstrafikk i mange år, og Bergen kommune ønsker nå å ruste opp allmenningen og tilstøtende arealer. Selve gateløpet var tidligere riksveg. Det foreslås derfor 7,0 mill. kr i tilskudd til opprustingen av Vågsallmenningen. Midlene stilles i sin helhet til disposisjon av bompengeselskapet.

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 (1998-99), side 109. 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. Anleggsarbeidene startet i januar 1997, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2001. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 72,7 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Det vises for øvrig til omtale av stamvegrute 8.

Samferdselsdepartementet er kjent med at det foreligger bompengesøknad om å utvide prosjektet med tiltak i Stokkajuvet. Departementet vil eventuelt komme tilbake til dette.

Rv 546 Fana x rv 553 - Bekkjarvik x fv 150*Hundvåkøy - Huftarøy, utlegging av fyllinger*

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 68 (1998-99), side 8. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99) tilrådte flertallet i samferdselskomitéen at kostnadene ved utlegging av overskuddsmasse fra Ev 39 Trekantsambandet i fyllinger mellom Hundvåkøy og Huftarøy kan dekkes av bompenger, jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99). Flertallet ba departementet komme tilbake til saken.

Det skal legges ut om lag 160 000 m³ steinmasse fra Trekantsambandet. Fyllingene vil kunne nyttiggjøres ved en eventuell realisering av bruforbindelsen mellom Hundvåkøy og Huftarøy. Kostnadene er vurdert til om lag 8 mill. kr. Det vil ifølge Vegdirektoratet ikke påløpe vesentlige ekstrakostnader ved å frakte og legge ut massen ved Huftarøy/Hundvåkøy sammenlignet med å plassere den nærmere Trekantsambandet.

Bompengesøknaden fra Austevoll Bruselskap AS gjelder innkreving i ferjesambandene Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husavik - Sandvikvåg. Samferdselsdepartementet har merket seg at det ikke er foreslått å kreve inn bompenger på ferjestrekningen Hufthamar - Austevollshella mellom Hundvåkøy og Huftarøy. Departementet har prinsipielle betenkeligheter med at det ikke er lagt opp til å kreve inn bompenger i det sambandet som er ventet å ha direkte nytte av tiltaket. Departementet vil også påpeke at det er usikkert når vegforbindelsen mellom Huftarøy og Hundvåkøy blir realisert, og dette gir usikkerhet om innkrevde bompenger vil bli brukt slik at de kommer til nytte for trafikantene. Samferdselsdepartementet mener at Trekantsambandet må bære kostnadene ved masseplasseringen. Eventuelle merkostnader for Trekantsambandet dekkes innenfor det ordinære riksvegbudsjettet til Hordaland. Arbeidene blir utført i 1999.

Rv 551 Odda - Løfallstrand*Folgefonntunnelen*

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 (1998-99), side 109. Det omfatter bygging av en 11 km lang

Samferdselsdepartementet

tunnel under Folgefonna, mellom Austrepollen i Kvinnherad og Eitrheim i Odda. I prosjektet inngår 14 mill. kr til utbedring av fylkesvegen fra Ænes til Austrepollen.

Kostnadsoverslaget har økt med 37 mill. kr (10 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes høyere anbudspriser for tunnelarbeidene enn antatt. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 44 mill. kr (12 pst.).

Anleggsarbeidene startet i mai 1997. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2001, mot tidligere forutsatt høsten 2000. Forsinkelsen skyldes at det måtte utarbeides ny reguleringsplan for tilførselsvegen på Oddasiden for å unngå en forurenset fylling.

Prosjektet finansieres gjennom en kombinasjon av kommunale tilskudd, konsesjonskraftmidler, bompenger og statlige midler. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 80,0 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Opprusting og rassikring i Indre Hardanger

Tiltakene er omtalt i St.meld. nr. 37, side 122, i St.prp. nr. 36 (1996-97) og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 110. Samferdselsdepartementet foreslår 26,3 mill. kr til slike tiltak over post 30 i 2000. I tillegg foreslås 28,0 mill. kr over post 31. Midlene i 2000 vil i all hovedsak gå til å fullfinansiere arbeidet med tunnel forbi Fresvikberget på rv 13 i Ullensvang kommune, inkl. tilbakebetaling av midlertidig lån fra Ev 134 Teigland - Håland i 1999. Prosjektet åpnes for trafikk i desember 1999.

Sogn og Fjordane

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
		Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
	Kostnads- overslag		
Rv 5 Helgøy - Klavelandet	68	36,0	0
Rv 5 Mekjevika	29	6,0	23
Rv 616 Kolset - Klubben	323	70,0	179

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

Rv 5 Førde x Ev 39 - Florø

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 77 (1997-98) fikk Sunnfjordtunnelen A/S tillatelse til å forskottere 120 mill. kr til videre utbygging av rv 5 mellom Førde og Florø, fordelt med 30 mill. kr i 1999, 40 mill. kr i 2000 og 50 mill. kr i 2001, jf. Innst. S. nr. 251 (1997-98). De forskotterte midlene refunderes, uten kompensasjon for prisstigning og renter, i 2006-2008.

Helgøy - Klavelandet

Prosjektet omfatter ombygging av eksisterende veg over en 4,0 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 m. Prosjektet omfatter den delen av rv 5 som har dårligst standard. Anleggsarbeidene startet i februar 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2000. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet forskottert av bompengeselskapet.

Mekjevika

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg over en 750 m lang strekning, inkl. en sjøfylling og ei mindre bru. Eksisterende veg er smal og har dårlig kurvatur. Kostnadsoverslaget er 29 mill. kr. Dette er en økning på 8 mill. kr (37 pst.) i forhold til

St.prp. nr. 77 (1997-98). Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 31 mill. kr. Anleggsarbeidene er planlagt å starte i 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2001. Midlene i 2000 forutsettes i sin helhet forskottet 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 (1998-99), side 111. Det er første del av fastlandssambandet til Ytre Bremanger, og vil gi fast vegforbindelse fra Kolset på fastlandet til Klubben på Bremangerlandet. Prosjektet omfatter bygging av 8,1 km ny veg, inkl. en undersjøisk tunnel under Skatestraumen.

Kostnadsoverslaget er økt med 54 mill. kr (20 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes i hovedsak større behov for sikring i Skatestraumtunnelen enn tidligere forutsatt. I tillegg kommer økte priser på betongarbeidene på Rugsundbrua og økt sikringsbehov i fjellskjæringene langs vegen. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 90 mill. kr (39 pst.).

Anleggsarbeidene startet i januar 1998. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2002, mot tidligere forutsatt i 2001.

Møre og Romsdal

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 61 Hareid sentrum	38	25,0	10
Rv 62 Øksendalen - Krogshavn	215	85,0	16
Rv 671 Todalsvegen, parsellene Svinvika – Markussteinen og Hallsetbrua	53	16,0	37

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

Rv 61 Solevågseidet x Ev 39 - Sogn og Fjordane grense

Hareid sentrum

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 68 (1998-99), side 5-7. Det omfatter ombygging av ferjekaioområdet med ny kryssløsning og utbedring av riksvegen gjennom Hareid sentrum. Riksvegutbyggingen innebærer bl.a. bygging av en miljøtunnel.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99) ga Stortinget tillatelse til å kreve inn bompenger på ferjesambandet Hareid - Sulesund til delvis finansiering av prosjektet, jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99). Foreliggende kostnadsoverslag er på 38 mill. kr, men det er forutsatt at Statens vegvesen og Hareid kommune skal vurdere omfanget på prosjektet for om mulig å holde seg innenfor kostnadsrammen på 32 mill. kr i bompengesøknaden, jf. St.prp. nr. 68 (1998-99). Dette arbeidet er ikke slutført.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte høsten 1999, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2001. Det forutsettes at kostnadsoverslaget oppdateres og kvalitetssikres før bompengeavtale inngås og bygging starter. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 22,0 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet og 3,0 mill. kr som tilskudd fra Hareid kommune.

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 (1998-99), side 111. Det omfatter bygging av en 6 km lang tunnel samt 1,3 km veg i dagen. Anleggsarbeidene startet i august 1997, og tunnelen ventes åpnet for trafikk i desember 2000, mot tidligere forutsatt sommeren 2001. En forskottering fra Sunndal kommune på 10 mill. kr i 1999 har gjort forseringen mulig. Beløpet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001. Det vil gjenstå noe arbeid på vegen i dagen til 2001.

Rv 671 Haugen x rv 670 - Todalsøra*Veg til Todalen*

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998-99) ba samferdselskomitéen om at Samferdselsdepartementet legger opp til at gjenstående arbeider på rv 671 til Todalen blir gjennomført fortløpende, jf. Innst. S. nr. 225 (1998-99).

Prosjektet omfatter parsellen Haugen – Åsbøen som ble ferdigstilt i 1999, den 2,7 km lange parsellen Svinvika – Markussteinen med Svinviktunnelen på 1 030 m, og ny Hallset bru over Toåa. Kostnadsoverslaget for gjenstående arbeider er 53 mill. kr. Midlene i 2000 vil gå til å starte arbeidene på parsellen Svinvika – Markussteinen.

Rv 680 Byskogen x Ev 39 - Sør-Trøndelag grense*Veg til Tjeldbergodden*

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) forutsatte flertallet i samferdselskomitéen at statens bidrag til bygging av ny veg til Tjeldbergodden skal ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter som gjaldt på utbyggingstidspunktet. Flertallet fant det ikke rimelig at tilskuddet skal dekkes av riksveggrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd skal gis utenom ordinær riksveggramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 21. Det foreslås 5,0 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 2000, jf. også omtale under Sør-Trøndelag.

Sør-Trøndelag*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000*

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 714 Hitra - Frøya	570	157,0	125
Rv 723 Bru til Stokkøya	126	56,2	15

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

Det forutsettes at Sør-Trøndelag får stilt til disposisjon 32 mill. kr fra bomringen i Trondheim i 2000. Midlene vil gå til bygging av gang- og sykkelveger og miljø- og servicetiltak. I tillegg forutsettes 25 mill. kr stilt til disposisjon fra bomringen til tiltak på fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet. Videre forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon midler til utskifting av dagens elektroniske brikkesystem i Trondheimsringen, jf. omtale under post 30. Kostnadene er foreløpig kalkulert til 39 mill. kr.

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 skal ta utgangspunkt i reglene for tilskudd til store fylkesvegprosjekter som gjaldt på utbyggingstidspunktet. Flertallet fant det ikke rimelig at tilskuddet skal dekkes av riksvegrammen til Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, og forutsatte derfor at slikt tilskudd skal gis utenom ordinær riksvegramme, jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), side 21. Det foreslås 7,5 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 2000, jf. også omtale 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), i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 102-103, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 112. Sambandet 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.

Anleggsarbeidene startet i 1998, og det var ventet gjennomslag i tunnelen høsten 2000. Som følge av raskere framdrift var det gjennomslag allerede i september 1999. Det er derfor ført forhandlinger med entreprenøren om tidligere ferdigstilling av tunnelen. Dette vil øke bompengeselskapets inntekter vesentlig, og selskapet har derfor sagt seg villig til å dekke forseringskostnadene. Det er avtalt at tunnelen skal åpnes for trafikk innen 1. juli 2000.

På grunn av usikkerhet omkring kostnadene for den undersjøiske tunnelen skulle beslutning om tidspunkt for bygging av Dolmsundet bru utsettes til gjennomslag i tunnelen. Som det framgår av St.prp. nr. 1 (1996-97), side 124, har det også vært konflikt om valg av trasé for vegforbindelsen mellom tunnelen og eksisterende rv 714 på Hitra. Det er nå endelig vedtatt å bygge ny bru over Dolmsundet med seglingshøyde 30 m. Prosjekteringen av brua er startet opp, og anleggsarbeidene kan starte sommeren 2000. Brua vil dermed kunne åpnes for trafikk ved årsskiftet 2001/2002.

For å kunne gjennomføre den reviderte framdriftsplanen har bompengeselskapet sagt seg villig til å forskottere 74,4 mill. kr. Beløpet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002. Av foreslåtte midler i 2000 forutsettes 108,5 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 74,4 mill. kr som forskottering.

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 (1998-99), side 112. Det omfatter bygging av 1,1 km ny riksveg, inkl. 540 m lang bru til Stokkøya. Prosjektet vil gi fastlandsforbindelse til om lag 300 fastboende på Stokkøya i Åfjord kommune. Anleggsarbeidene startet i november 1997. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2000.

Nord-Trøndelag*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000*

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 757 Ørmelen – Garpa	119	29,9	26

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

Rv 757 Verdal havn – Vollen*Ørmelen - Garpa*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 124, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 113. Det omfatter bygging av 1,6 km ny riksveg, inkl. ny bru over Verdalselva og planlagt kryssing med Nordlandsbanen. Videre inngår bygging av 1 km gang- og sykkelveger, to gangbruer, om lag 0,6 km lokalveger samt miljøtiltak på eksisterende riksveg.

Kostnadsoverslaget har økt med 16 mill. kr (16 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes i hovedsak økte kostnader til grunnnerverv og økte kostnader på brukonstruksjonen over jernbanen. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen om lag 52 mill. kr (77 pst.).

Anleggsarbeidene startet i oktober 1997. Ny bru over Verdalselva ble åpnet for trafikk i 1999, mens hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2001.

Nordland

Nordland fylke har ingen prosjekter med samlet kostnadsoverslag eller bevilgning i 2000 av en slik størrelse at det innebærer egen omtale i proposisjonen, jf. innledningen under fylkesomtalene. For samlet beløp til Nordland innenfor fylkesfordelt ramme vises til innledningstabellen.

Troms*Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000*

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 848 Bygdesambandet	181	39,7	23

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

Rv 848 Slette x rv 84 - Harstad x rv 83*Bygdesambandet*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 113. Det omfatter bygging av 4,1 km ny riksveg, hvorav 3,4 km som undersjøisk tunnel. Prosjektet vil gi hele Ibestad kommune fastlandsforbindelse.

Kostnadsoverslaget er økt med 16 mill. kr (10 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes vanskeligere geologiske forhold og høyere kostnader knyttet til fjelluttak enn tidligere forutsatt. Tunnelriggen ble utsatt for brann sommeren 1999, noe

Samferdselsdepartementet

som førte til produksjonsstans i om lag fire uker. I tillegg har urasjonell anleggsdrift som følge av forlenget byggetid ført til kostnadsøkning. I forhold til opprinnelig overslag er kostnadsøkningen 25 mill. kr (16 pst.).

Anleggsarbeidene startet i november 1996 ved tilskudd fra Ibestad kommune. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2001, mot tidligere forutsatt i desember 2000.

Finnmark

Viktige prosjekter med investeringsmidler i 2000

(i mill. 2000-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering 2000	Restbehov pr. 1.1. 2001
Rv 94 Stallogargoflågan	138	0,0	73
Rv 882 Øksfjord og Hasvik ferjeleier	41	22,0	19

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

Rv 94 Skaidi x Ev 6 - Hammerfest

Stallogargoflågan (Kvalsund bru - Hanselv)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 8, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 114. Det omfatter bygging av 2,3 km tunnel forbi en rasfarlig strekning samt opprusting av eksisterende veg over en 0,7 km lang strekning.

Kostnadsoverslaget har økt med 16 mill. kr (13 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Økningen skyldes økte kostnader til vann- og frostsikring samt tunnelsikring. Videre var administrasjonspåslaget som følge av overgang til nytt budsjettssystem stipulert for lavt.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98) gikk Stortinget inn for at prosjektet skal gjennomføres som forutsatt i St.meld. nr. 37, men med fullfinansiering etter 2001. Samferdselsdepartementet foreslår at anleggsarbeidene startes høsten 2000. Prosjektet vil da kunne åpnes for trafikk til vintersesongen 2002/2003. Arbeidene i 2000 finansieres i sin helhet ved tildelte midler i 1997 og 1998.

Rv 882 Langfjordbotn x Ev 6 - Breivikbotn

Øksfjord og Hasvik ferjeleier

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 70 og 114. Prosjektet omfatter bygging av nye ferjeleier både i Øksfjord og Hasvik. Dette er nødvendig for å kunne ta i bruk ny ferje i sambandet. Anleggsarbeidene startet i mars 1999 ved midlertidig omdisponering av 20,5 mill. kr fra rv 94 Stallogargoflågan. Ferjeleiene ventes å stå ferdig i september 2000. Av den foreslåtte bevilgningen på 22 mill. kr i 2000 forutsettes 1,5 mill. kr å gå til å dekke lånet fra rv 94 Stallogargoflågan. Resten av lånet fra rv 94 forutsettes tilbakeført i 2001.

Rv 888 Ifjord x rv 98 - Mehamn kai

Nordkynvegen - punkttiltak

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 125, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 114-115. Det blir gjennomført punktutbedringer på rv 888 til Nordkynn i 1999 ved midlertidig omdisponering av 5,0 mill. kr fra rv 94 Stallogargoflågan. Det foreslås derfor en bevilgning på 5,0 mill. kr i 2000, slik at lånet kan tilbakebetales.

Samferdselsdepartementet

Fylkesutvalget går inn for å omdisponere 7,0 mill. kr fra gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak og planlegging for å gjennomføre punktutbedringer på rv 888 også i 2000. Statens vegvesen påpeker at stadig opp- og nedrigging for å gjennomføre små punktutbedringer gir svært lite rasjonell anleggsdrift. Samferdselsdepartementet er enig i disse vurderingene, og mener at et opplegg for videre utbedring av rv 888 bør vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 og påfølgende handlingsprogram. Departementet mener for øvrig at det er uheldig med en så sterk nedprioritering av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak som fylkeskommunen går inn for.

Store fylkesvegprosjekter

Nedenstående er omtale av prosjekter som er aktuelle over programmet Store prosjekter på post 60. Følgende prosjekter foreslås gitt tilskudd i 2000:

Prosjekt		(i mill. 2000-kr)
Fv 281 Frafjordvegen i Rogaland		12,0
Fv 151 Veg til Stolmen i Hordaland		10,1
Sum		22,1

Fv 67 Bru til Tautra i Nord-Trøndelag

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (1997-98), side 105. Det var i St.prp. nr. 1 (1997-98) svært grovt kostnadsberegnet til 30 mill 1998-kr, og var forutsatt finansiert gjennom tildelinger fra Nord-Trøndelag fylkeskommune (3 mill. kr), Miljøverndepartementet (3 mill. kr) og Samferdselsdepartementet (24 mill. kr). Prosjektet fikk et tilskudd på 12,7 mill kr over post 60 i 1998. I forbindelse med Stortingets behandling av budsjettet for 1999 ble post 60 redusert med 12,3 mill kr. Dette medførte at det ikke ble gitt tilskudd til prosjektet i 1999.

Kostnadsoverslaget er økt med 11 mill. kr (36 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1997-98). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag til dekning av kostnadsøkningen etter nærmere drøftinger med Miljøverndepartementet og Nord-Trøndelag fylkeskommune. Dersom det blir aktuelt med anleggsstart i 2000, forutsetter Samferdselsdepartementet at statens andel finansieres ved tildelte midler i 1998.

Fv 220 Bru til Sundøya i Nordland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37, side 94, i St.prp. nr. 64 (1997-98), side 11-12, og i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 115. I forbindelse med Stortingets behandling av budsjettet for 1999 fikk prosjektet et tilskudd på 15,4 mill. kr over post 60. Flertallet i samferdselskomiteén la til grunn at opprinnelig finansieringsplan følges opp med et statlig tilskudd til prosjektet på 60 pst., jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), side 44.

Kostnadsoverslaget er økt til 180 mill. kr. Dette er en økning på 47 mill. kr (36 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere anbudspriser på brua enn tidligere forutsatt. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Nordland fylkeskommune vurdere alternative løsninger før det tas endelig stilling til prosjektet. Departementet vil komme tilbake til dette som egen sak. Dersom det blir aktuelt med anleggsstart i 2000, forutsetter Samferdselsdepartementet at statens andel finansieres ved tildelte midler i 1999.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)			
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
1330	Særskilte transporttiltak	199 498	600 600	725 200	20,7
	Sum kategori 21.40	199 498	600 600	725 200	20,7

Mål og virkemiddel

Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til kompensasjon for tilskuddsberettiget og ikke-tilskuddsberettiget rutedrift etter Stortingets vedtak om å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser, samt tilskudd til Hurtigruten. Formålet med de to tilskuddsordningene for bussdrift med ruteløyve er å kompensere rutedriften for den avgiftsomlegging som ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter.

Hurtigruten skal som transporttilbud og reiselivsprodukt bidra til distriktsutvikling. Tilskuddet til Hurtigruten skal sikre et regelmessig helårlig transporttilbud på kyststrekningen Bergen-Kirkenes, samtidig som driften omstilles slik at transporttilbudet kan opprettholdes på kommersiell basis etter utgangen av avtaleperioden med staten, med unntak av eventuelt offentlig kjøp av tjenester. Regjeringen vil legge til rette for at hurtigruteselskapene kan kontrahere to nye skip i løpet av 1999 til erstatning for de to eldste skipene i ruten. Regjeringen vil komme tilbake med en nærmere gjennomgang i et tillegg til St.prp. nr. 1.

Utvikling og resultater

Bevilgninger til begge ordningene med kompensasjon for bussdrift med ruteløyve ble innført som et resultat av Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter. De første bevilgningene er gitt i 1999. Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 11,6 pst. fra 1997 til 1998. I 1. halvår 1999 har antall personkm økt med 3,7 pst. sammenlignet med 1. halvår 1998. Godstrafikken målt i antall tonnkm, viste en økning på 0,2 pst. fra 1997 til 1998. Godsinntektene viste derimot ingen endring i samme periode. Hurtigruteselskapene har lagt opp til økning i antall seilinger på Geiranger i sommerprogrammet for 2000. Dette innebærer en vesentlig omlegging av anløpstidene på strekningen Bergen – Trondheim i forhold til dagens sommerruteprogram. Departementet mener at en slik ruteomlegging er et positivt tiltak i selskaperes arbeid for å klare omstillingen i forhold til gjeldende avtale.

Budsjettforslaget 2000

Budsjettforslaget for de to tilskuddsordningene knyttet til opphevelsen av avgiftsfritaket for autodieselavgift for busser, er i samsvar med Stortingets vedtak ved tidligere behandling av bevilgninger til disse ordningene. Dette innebærer likebehandling av tilskuddsberettiget og ikke-tilskuddsberettiget rutedrift ved fastsetting av kompensasjon. Forslaget om tilskudd til Hurtigruten er i samsvar med gjeldende avtale med hurtigruteselskapene.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
60	Avgiftskompensasjon rutebiler		380 000	464 000
70	Tilskudd til Hurtigruten	199 498	200 600	185 800
71	Tilskudd til ekspressbusser, kan overføres		20 000	75 400
	Sum kap. 1330	199 498	600 600	725 200

Post 60 Avgiftskompensasjon bilruter

I forbindelse med St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter, vedtok Stortinget å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser. Dette innebar at busser fra og med 1999 ikke lenger kunne fylle merket, avgiftsfri diesel. I St.prp. nr. 54 (1997-98) ble det foreslått at tilskuddsberettiget bussdrift med ruteløyve skulle kompenseres fullt ut for de merkostnader som oppheving av avgiftsfritaket medfører, også for økt merverdiavgiftsbelastning. Ved beregning av kompensasjonsbeløp er det forutsatt at busselskapene foretar ulike former for tilpasninger som reduserer drivstofforbruket som følge av avgiften. Effektivitetskravet på 6 pst. i 1999 er videreført i 2000. Kompensasjonen gis via fylkeskommunene og bevilges som øremerkede midler, jf. Innst. S. nr. 247 (1997-98). Midlene fordeles i 1999 ut fra historisk drivstofforbruk. For 2000 vurderes tilpasninger av kompensasjonsordningen som vil kunne få betydning for fylkesfordelingen. Budsjettforslaget er på 464 mill. kr. Det vises for øvrig vises det til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (1999-2000) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

I 1991 ble det inngått en avtale med hurtigruteselskapene gjeldende fram til og med 2001, jf. St.prp. nr. 21 (1991-92)/Innst. S. nr. 37 (1991-92). Rederiene har i avtalen forpliktet seg til å investere 1 300 mill. 1990-kr i flåtefornyelse. I avtalen fastsettes de årlige statlige tilskudd til og med 2001 innenfor en ramme på 1 875 mill. 1990-kr. Avtalen omfatter nedbetaling av lån på skipene M/S Narvik, M/S Vesterålen og M/S Midnatsol. Lånene ble nedbetalt i 1997. Selskapene la våren 1999 fram tre ulike forslag til et driftkonsept for Hurtigruten etter 2001. Departementet tar sikte på å legge fram sitt forslag om statens rolle overfor Hurtigruten etter 2001 i Nasjonal transportplan 2002-2011, som legges fram våren 2000. Som nevnt i St.prp. nr. 1 (1997-98) må endringer i driftkonseptet før utløpet av avtalen i 2001 skje i samsvar med St.prp. nr. 21 (1991-92)/Innst. S. nr. 37 (1991-92). Budsjettforslaget på 185,8 mill. kr er i tråd med inngåtte avtaler med hurtigruteselskapene. Regjeringen vil legge til rette for at hurtigruteselskapene kan kontrahere to nye skip i løpet av 1999 til erstatning for de to eldste skipene i ruten. Regjeringen vil komme tilbake med en nærmere gjennomgang i et tillegg til St.prp. nr. 1

Post 71 Tilskudd til ekspressbusser

I St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter, var det ikke lagt inn forslag om å gi kompensasjon til ikke-tilskuddsberettiget bussdrift med ruteløyve for bortfallet av avgiftsfritaket for autodieselavgif. Ved Stortingets behandling av proposisjonen ble det imidlertid forutsatt at også slik rutedrift skulle gis kompensasjon. Tilskuddet administreres av Samferdselsdepartementet, og utbetales til ruteselskapene i 1999 etter en a konto ordning med endelig avstemming etter årets utløp. Ved behandlingen av St.prp. nr. 67 (1998-99) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 1999, ble det forutsatt likebehandling med tilskuddsberettiget rutedrift ved fastsetting av kompensasjonsbeløpet. Dette er fulgt opp i budsjettforslaget på 75,4 mill. kr. For

Samferdselsdepartementet

2000 vurderes tilpasninger av kompensasjonsordningen som vil kunne få betydning for avregningen mot ruteselskapene. Det vises for øvrig til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (1999-2000) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)				
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Pst. Forslag 2000 endr. 99/00
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	5 815 970	3 548 000	3 946 100 ¹⁾ 11,2
1351	Overføringer til NSB BA	930 000	980 000	987 000 0,7
1352	NSB Gardermobanen AS	2 401 178	615 000	-100,0
1353	Etablering av NSB BA	290 000		
1354	Statens jernbanetilsyn	6 101	6 900	10 100 46,4
	Sum kategori 21.50	9 443 249	5 149 900	4 943 200 -4,0

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)				
Kap.	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Pst. Forslag 2000 endr. 99/00
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	474 336	106 700	387 300 ¹⁾ 263,0
5611	Renter av lån til NSB BA	95 556	124 000	124 000 0,0
	Sum kategori 21.50	569 892	230 700	511 300 121,6

- 1) Den betydelige økningen av både utgiftskapitlet og inntektskapitlet til Jernbaneverket målt mot vedtatt budsjett 1999, skyldes i all hovedsak en teknisk omlegging av prinsippene for budsjettering av Jernbaneverkets eksterne inntekter med tilhørende kostnader og innebærer ingen reell aktivitetsøkning, jf. nærmere forklaring i budsjettforslaget.

Mål og virkemiddel

Regjeringens mål er at all person- og godstransport skal gjennomføres slik at det bidrar til et transportmønster som samlet viser seg fornuftig, bl.a. ut fra miljøbelastninger, ulykker, samt de reisendes og næringslivets behov. Det legges derfor opp til satsing på jernbane der denne transportformen har sine fortrinn ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering.

For å oppnå overordnede mål vil Regjeringen i tråd med St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 (1996-97) Norsk jernbaneplan (NJP) 1998-2007 prioritere ressursinnsatsen til utvikling av følgende jernbanestrekninger/tiltak:

- 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

Utvikling og resultater

Persontrafikken med jernbane, målt i utført transportarbeid, økte med 3 pst. i 1998, noe som tilsvarer den gjennomsnittlige veksten i det innenlandske persontransportarbeidet. Antall reiser økte fra 45 mill. til 46,9 mill. Tallet inkluderer NSB Gardermobanen AS. I samme periode viste godstransportarbeidet med jernbane en nedgang på 0,8 pst., mens veksten i det samlede innenlandske godstransportarbeidet var på 3 pst. I 1998 mistet NSB Gods en del kontrakter på tømmertransport. Tall fra første halvår 1999 viser imidlertid en økning av tømmer på jernbanen sammenlignet med året før.

I løpet av 1990-årene har det vært en økning i transporten på jernbanenettet. Persontrafikken med jernbane, målt i antall personkm, har økt med 22,9 pst. fra 1990 til 1998. Godstrafikken, målt i antall tonnkm, har i samme periode økt med 15,9 pst. For å

Samferdselsdepartementet

møte økningen i togtrafikken er det lagt opp til økt togtetthet. Dette medfører igjen økt kapasitetsutnyttelse av infrastrukturen med tilhørende drifts- og vedlikeholdsbehov.

Budsjettforslaget 2000

For 2000 foreslås avsatt 2 727 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet på kap. 1350, post 23, mens det foreslås 1 219,1 mill. kr til investeringer på kap. 1350, post 30. I motsetning til tidligere års budsjetter, er det i forslaget for 2000 lagt til grunn realistisk budsjettering for Jernbaneverkets eksterne inntekter med tilhørende utgifter. Dette er gjort for at budsjettfremlegget på en bedre måte skal ivareta kravet til fullstendighet. Ved tidligere budsjettfremlegg har flere av inntekstpostene blitt nullbudsjettert, samtidig som det er gitt fullmakt til overskridelse av vedtatt bevilgning, jf. omtale senest i St.prp. nr 1 (1998-99). Endringen i prinsippene for budsjettering innebærer at forslaget til bevilgning er økt med 280 mill. kr for både innteks- og utgiftskapitlet sammenlignet med tidligere års nullbudsjettering. Det understrekes at dette er en ren teknisk justering, og at det ikke gjenspeiler en aktivitetsøkning. For nærmere spesifisering av hvilke inntekter dette gjelder, vises det til omtale under den enkelte post på kap. 4350.

På kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, er det tatt høyde for 29 mill. kr til dekking av kostnader i 2000 til oppgradering av Ofotbanen til 30 tonn aksellast. Dette er kostnader som i henhold til inngått avtale mellom Jernbaneverket og LKAB, vil bli dekket av et tilsvarende anleggsbidrag fra LKAB som er inntektsført på kap. 4350, (ny) post 37 Anleggsbidrag.

Korrigert for den budsjettekniske justeringen som er foretatt, viser kap. 1350 en økning i forhold til vedtatt budsjett 1999 på 3,3 pst., fordelt med en økning på 9,8 pst. på post 23 og en reduksjon på 7,5 pst. på post 30.

For 2000 er det lagt opp til at LKAB i tillegg til et anleggsbidrag, også skal forskuttere 20 mill. kr til nytt kryssingsspor ved Katterat på Ofotbanen og at NSB BA skal forskuttere 70 mill. kr til tiltak for tilrettelegging av bruk av krengetog på Kongsvingerbanen. Dette innebærer at jernbanesektorens investeringsnivå for 2000 vil være 90 mill. kr høyere enn det som framgår av Regjeringens investeringsforslag på kap. 1350, post 30.

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 oppprioritert fra 1998 til 1999. I budsjettforslaget for 2000 er drift og vedlikehold gitt førsteprioritet, og Samferdselsdepartementet legger opp til en ytterligere opptrapping av vedlikeholdet i 2000. En prioritering av vedlikeholdet er bl.a. en viktig forutsetning for at de krengetogrelaterte investeringstiltakene på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen skal få full effekt.

Innenfor foreslått bevilgning til investeringer i jernbanenettet er videreføring av igangværende prosjekter og krengetogtiltak prioritert. Det er avsatt 500 mill. kr til krengetogtiltak. Medregnet forslag til bevilgning for 2000 utgjør oppfølgingen for drift, vedlikehold og investeringer 72,8 pst. i forhold til den totale jernbanepåplanrammen for fireårsperioden 1998-2001.

I samsvar med framforhandlet avtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA er det ført opp 987 mill. kr på kap. 1351, post 70, til kjøp av persontransporttjenester i 2000. Dette innebærer en nominell økning på 0,7 pst. i forhold til 1999.

Det foreslås bevilget 10,1 mill. kr på kap. 1354, post 01, til å dekke driftskostnadene til Statens jernbanetilsyn. Dette innebærer en nominell økning på 46,4 pst. i forhold til 1999. Økningen forklares i hovedsak ved at tilsynet nå skal betale for tjenester fra Jernbaneverket, som sistnevnte hittil har levert gratis.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringer

Det settes stadig sterkere 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 Sørlands-, Dovre- og Bergensbanen ligger til grunn for infrastruktursatsingen. Det samme gjelder bygging av nye rasjonelle godsterminaler i Sandnes/Stavanger- og Trondheimsområdet. Satsingsområdene og prioriteringene støtter opp om NSB BAs forretningsplaner, jf. St.meld. nr. 19/Innst. S nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet. Likeledes er tilpasninger av lasteprofiler i tunneler viktige for utviklingen av godstrafikken. 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.

Tilstandsvurdering

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. Jernbaneverket har også ansvaret for drift av de offentlige arealer på stasjoner, samt oppgaver knyttet til trafikkstyring og ruteplanlegging. NSB BA, som er et heleid statlig selskap organisert etter egen lov, står fortsatt for nesten all trafikk på jernbanenettet. Andre selskaper som vil trafikere det offentlige jernbanenettet i 2000, er først og fremst MTAS (som driver malmtransporten på Ofotbanen) og NSB Gardermobanen AS. I tillegg er GM-gruppen gitt tillatelse til å drive chartertrafikk på hele nettet. Det ble i 1998 gjort tilpasninger i de norske forskriftene slik at det også kan gis trafikkeringsstillatelse for godkjente trafikkselskap på Trans European Rail Freight Freeways, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99), pkt. 6.3.2. Samferdselsdepartementet vil som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-11 vurdere ulike strategier for eventuell ytterligere åpning av tilgang på jernbanesporet, bl. a. i lys av rapporten "Konkurranse på det norske jernbanenettet", som Transportøkonomisk institutt har utarbeidet på oppdrag fra departementet.

Fra 1. oktober 1996 ble det etablert et uavhengig Statens jernbanetilsyn, som er tillagt ansvaret for å påse at jernbanedriften utøves i samsvar med jernbaneloven og tilhørende forskrifter.

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 eventuelle 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) NJP 1998-2007, kap. 7 og vedlegg 1 og 2.

Personal

Pr. 1. januar 1999 hadde Jernbaneverket 3 650 fast tilsatte. Dette er 78 færre enn ved forrige årsskifte. Jernbaneverket har bemanningsmessig overkapasitet i deler av produksjonsapparatet, og nedgangen i antall tilsatte vil fortsette i de kommende år. Det legges opp til at reduksjonen skal skje gjennom naturlig avgang og ved intern omskolering.

Samferdselsdepartementet

Fra 1. september 1999 vil det være 9 tilsatte i Statens jernbanetilsyn.

Rapportering

Punktlighet m.m.

Punktligheten i togtrafikken har de siste årene utviklet seg positivt. Oversikten nedenfor viser andelen av togslag i rute. For intercity- og nærtrafikken regnes togene i rute om avviket ikke overskrider 3 min. i forhold til rutetabellen. For den øvrige trafikken starter avviksmåling ved forsinkelser over 5 min.

	1997	1998	Første tertial 1999
GODSTOG			
Vognlast tilførselstog	86	84	76
Hovedtog Combiexpress	74	75	80
Hovedtog Vognlast	78	79	79
Vognlast distribusjonstog	84	90	92
PERSONTOG			
Fjerntog	78	83	86
InterCity-tog	78	83	89
Lokaltog Oslo	75	80	88
Flytoget	-	-	97

For å forbedre punktligheten ytterligere legges det stor vekt på punktlighetsforbedrende tiltak. Jernbaneverket måler punktlighetsforstyrrende feil i antall kontaktledningsfeil og signalfeil som medfører driftsforstyrrelser. Fra 1997 til 1998 ble antall punktlighetsforstyrrende feil redusert med 21,5 pst. Målet er en fortsatt betydelig reduksjon i antall feil, bl.a. gjennom økt fokus på vedlikeholdsinnsats. Imidlertid økte "ikke-planlagte" saktekjøringer med 12 pst. fra 1997 til 1998. Dette er forhold som skyldes uforutsette hendelser som solslyng, skinnebrudd, telehiv og lignende, og som gir uttrykk for den generelle sportilstanden på strekningen. Også her vil vedlikeholdsinnsatsen være avgjørende for utviklingen over tid.

Organisatoriske endringer

I tråd med behandlingen av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), ble det 1. juli 1999 gjennomført et fullstendig organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket, ved at de to enhetene ikke lenger har samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket ble avviklet fra samme dato. I samsvar med Stortingets forutsetninger ved et fullstendig skille mellom NSB BA og Jernbaneverket, er det fra og med 1. juli 1999 opprettet et organ for samordning av jernbanens infrastruktur- og operatørinteresser med utgangspunkt i de ulike roller aktørene har.

Samferdselsdepartementet har med utgangspunkt i forslag fra det tidligere styret i Jernbaneverket og den danske modellen for koordinering, i brev av 28.06.1999 til Jernbaneverket som er tillagt koordineringsansvaret, fastsatt instruks for den framtidige samordning av jernbanens infrastruktur- og operatørinteresser. Samordningsorganet består av Jernbaneverkets og NSB-konsernets øverste ledelse. I tillegg har Statens jernbanetilsyn plass i organet som observatør. Hensikten med samordningsorganet er utveksling av informasjon slik at partenes behov for forutsigbarhet, interesser og prioriteringer kan ivaretas ut fra det som til enhver tid vil være det beste for jernbanen som et integrert transportsystem.

Samordningsorganet hadde sitt konstituerende møte 13.07.1999 og vil møtes jevnlig og minst 6 ganger i året. Forhold som skal drøftes i samordningsorganet er:

- Jernbaneverkets årlige budsjettforslag med prioriteringer i tilknytning til drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen
- Jernbaneverkets forslag til langtidsbudsjett med prioriteringer i tilknytning til drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen

Samferdselsdepartementet

- generell informasjonsutveksling, herunder status for viktige vedlikeholds- og utbyggingsprosjekter, anskaffelse av nye materielltyper mv.
- utviklingen i arbeidet med å få til mer presis toggang
- praktiske samarbeidsspørsmål, herunder sportilgangsavtalen, ruteplanlegging, ansvarsfordelingen ved stasjoner og terminaler, kjørevegsavgiften, samordningsbehov mellom infrastruktur og rullende materiell mv.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det foretas en løpende vurdering av behovet for å utvide organet til også å omfatte andre selskaper enn NSB. Dette må vurderes ut fra det omfanget av transporter det enkelte selskap utfører på det statlige jernbanenettet som forvaltes av Jernbaneverket. For eksempel legges det opp til at Malmtransport AS skal trekkes inn når forholdene på Ofotbanen er et tema i samordningsorganets møter. Jernbaneverket rapporterer fast til Samferdselsdepartementet fra møtene. I denne rapporteringen skal det fremkomme om partene har avvikende synspunkter i en sak. Det legges opp til en evaluering av ordningen etter to år.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2000 bygger på de planer, mål og prioriteringer som ble trukket opp ved stortingsbehandlingen av NJP 1998-2007. Stortingets vedtak om 1,6 mrd. 1997-kr til krengetogtiltak, jf. Innst. S nr. 253 (1996-97), er i sin helhet forutsatt finansiert innenfor planrammen. I St.meld. nr. 39 (1996-97) var det foreslått avsatt 1,0 mrd. 1997-kr innenfor rammen i fireårsperioden 1998-2001. Oppprioriteringen av krengetogstiltak innenfor rammen, jf. Innst. S nr. 253 (1996-97), gjør at flere andre tiltak innenfor fireårsplanrammen må utsettes i tid.

Tabellen nedenfor viser oppfølgingen i forhold til planrammen i NJP 1998-2007 for de ulike kapitlene under jernbaneformål. Ved beregning av oppfølgingsgraden på kap. 1350 Jernbaneverket, er det korrigert for den budsjettekniske justeringen som er lagt til grunn for forslag 2000, samt for LKABs anleggsbidrag for oppjustering av Ofotbanen.

(i mill. 2000 kr)				
		Bevilgning		Andel av NJP
		NJP 1998, 1999 og	forslag 2000	1998-2001
Kap	Betegnelse	1998-2001		i pst.
1350	Jernbaneverket	15 150,8	11 010,1	72,7
1351	Overføringer til NSB BA	4 213,1	2 997,5	71,1
1353	Etablering av NSB BA	290,0	290,0	100,0
1354	Statens jernbanetilsyn	29,9	24,5	81,8
	Sum kat. 21.50	19 683,8	14 322,1	72,8

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1350 Jernbaneanverket (jf. kap. 4350)**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
23	Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30	2 540 209	2 229 000	2 727 000
30	Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23	1 387 761	1 319 000	1 219 100
32	Betaling til NSB Gardermobanen AS for overtakelse av banestrekningen Gardermoen – Eidsvoll	1 680 000		
70	Tilbakebetaling til Telenor AS	208 000		
	Sum kap. 1350	5 815 970	3 548 000	3 946 100

Post 23 Drift og vedlikehold

Tabellen nedenfor viser fordelingen mellom drift og vedlikehold i 2000, sammenholdt med brutto regnskap 1998 og bevilgning for 1999 (løpende priser):

(i 1 000 kr)

Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
Drift	1 845 970	1 426 000	1 770 000
Vedlikehold	694 239	803 000	957 000
Sum post 23	2 540 209	2 229 000	2 727 000

Økningen fra 1999 til 2000 skyldes bl.a. en teknisk endring av budsjetteringsprinsipp som motsvares av en tilsvarende økning av inntekstpostene, jf. omtale foran. Korrigert for endret budsjetteringsprinsipp viser post 23 en økning på 9,8 pst. fra vedtatt budsjett 1999 til forslag år 2000. Økningen gjenspeiler en prioritering av å øke innsatsen på vedlikehold for å sikre driftsstabiliteten i nettet. Som det går fram av tabellen nedenfor, henger gjennomføringen av vedlikeholdstiltakene noe etter i forhold til oppgitt planramme i NJP 1998-2001. Dette skyldes i hovedsak prioriteringen av krengetogtiltak, jf. omtale ovenfor.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi, ble det i 1998 vedtatt bevilget 1 680 mill. (1998-)kr på kap. 1350, post 32 Betaling til NSB Gardermobanen AS, for overtakelse av strekningen Gardermoen–Eidsvoll. Overtakelsen av ansvaret for drift og vedlikehold av denne strekningen har medført økte utgifter for Jernbaneanverket på post 23.

Følgende tabell viser bevilgning i 1998 og 1999 og forslag til bevilgning i 2000, fordelt på drift og vedlikehold, sammenlignet med planrammen i NJP 1998-2001. For å få sammenlignbare størrelser er tallene justert for endringer i prinsippet for budsjettering, jf. forklaring foran under punktet Mål og prioriteringer.

(i mill. 2000 kr)

Betegnelse	Bevilgning NJP 1998, 1999 og 1998-2001	Andel av NJP forslag 2000 i pst.
Drift	6 173,8	72,8
Vedlikehold	3 847,3	65,7
Sum post 23	10 021,1	70,1

Drift

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

Samferdselsdepartementet

forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan.

I forbindelse med etablering av NSB BA og Jernbaneverket 1. desember 1996 er kostnadsansvaret for fellesarealer på stasjoner og godsterminaler, samt ansvaret for togekspedisjonstjenesten, overført fra NSB BA til Jernbaneverket, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1997-98), pkt. 6.3.2. Togledelsen, som omfatter kontrollfunksjonene knyttet til togstyringen, ble fra 1. januar 1998 overført til Jernbaneverket og innebar økte driftsutgifter for Jernbaneverket.

Jernbaneverket og NSB BA har siden delingen 1. desember 1996 arbeidet med å få på plass eiendomsskiftet. Det er nå inngått de avtaler som er nødvendige, og innen utgangen av 1999 skal etter planen endelig deling (oppmåling) være gjennomført.

Økningen fra vedtatt budsjett 1999 til forslag 2000 under drift skyldes i all hovedsak endringen i budsjetteringsprinsippet for inntektskapitlet. Endringen medfører en økning under drift på 280 mill. kr, som motsvares av en tilsvarende økning under inntektspostene på kap. 4350. Korrigert for den tekniske budsjettendringen er økningen 64 mill. kr (4,5 pst.).

Vedlikehold

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten i togframføringen og må derfor ha høy prioritet. Vedlikeholdet omfatter utskifting av hele eller deler av anlegg som følge av alder og slitasje.

For 2000 legges det opp til at prioriteringen av vedlikeholdsarbeidene videreføres, spesielt i Østlandsområdet. Dette er nødvendig på grunn av det store trafikkvolumet og den høye alderen på anleggene som store deler av jernbanenettet i dette området har. Vedlikeholdet på fjerntogstrekningene Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen vil også bli høyt prioritert i 2000 med tanke på den planlagte tilretteleggingen for krengetog.

På grunnlag av målinger og tilstandsvurderinger av jernbanenettet, samt prioriteringene som ble lagt ved stortingsbehandlingen av NJP 1998-2007, foretar Jernbaneverket den detaljerte fordelingen av vedlikeholdsmidlene på de enkelte banestrekninger.

Økningen fra vedtatt budsjett 1999 til forslag 2000 på til sammen 154 mill. kr eller 19,2 pst. er nødvendig for å sikre driftsstabiliteten i nettet.

Post 30 Investeringer i linjen

En modernisering av jernbanen i tråd med NJP 1998-2007 omfatter ulike tiltak, bl.a. kapasitetsutbygging, forlengelse/utbygging av nye kryssingsspor, forsterking av strømforsyning og automatisk togstopp, samt modernisering av viktige stasjoner og terminaler.

For 2000 foreslås bevilget 1 219,1 mill. kr til investeringer. Dette er en nominell reduksjon på 99,9 mill. kr (7,5 pst.) i forhold til vedtatt budsjett 1999. Av dette er 29 mill. kr til dekking av kostnader i 2000 til oppgraderingen av Ofotbanen til 30 tonn aksellast. Midlene blir i henhold til inngått avtale mellom Jernbaneverket og LKAB dekket ved et anleggsbidrag fra LKAB som er inntektsført på kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag (ny).

Følgende tabell viser planrammen i NJP 1998-2001 og andel av planrammen som er bevilget i 1998 og 1999, samt forslag 2000. For å få sammenlignbare størrelser, er tallene justert for avtalen om anleggsbidrag fra LKAB.

Samferdselsdepartementet

Betegnelse	(i mill. 2000 kr)		
	Bevilgning		Andel av NJP 1998-2001 i pst.
	NJP 1998-2001	1998, 1999 og forslag 2000	
Sum post 30	5 129,7	3 988,0	77,7

Høyest prioriterte prosjekter i 2000 er videreføring av dobbeltsporparcellene Såstad - Haug på Østfoldbanen, Skoger - Åshaugen og Åshaugen – Sande - Holm på Vestfoldbanen, samt videreføring av krengetogrelaterte investeringstiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

Innenfor foreslått bevilgning er det satt av et beløp til detaljplanlegging av nye prosjekter. Samferdselsdepartementet legger opp til at planleggingskostnadene som påløper etter hovedplanfasen, fortsatt skal belastes det enkelte investeringsprosjekt. Planleggingsmidlene vil bli kostnadsført på det enkelte prosjekt i forbindelse med at selve anleggsarbeidet vedtas igangsatt.

I tabellen nedenfor vises forslag til disponering av investeringsbevilgningen for 2000 på prosjektnivå. Kostnadsoverslagene som presenteres, er basert på oppdaterte grunnlagstall og usikkerhetsanalyser. Alle kostnadsoverslag er i løpende kroner der gjenstående arbeider er prisjustert til 2000-priser. Det er foretatt en justering basert på prisomregning av gjenstående produksjon for prosjektet. Avvik utover dette i forhold til de kostnadsoverslag som ble presentert i St.prp. nr. 1 (1998-99), er kommentert i omtalen av hvert prosjekt.

Prosjekter	(i mill. 2000 kr)		
	Kostnads- overslag	Regnskap tom. 1998 og budsjett 1999	Forslag 2000
<i>Spesifiserte prosjekter</i>			
Østfoldbanen, Ski – Sandbukta	1 616,5	1 598,0	5,0
Østfoldbanen, Såstad - Haug	534,4	452,3	75,0
Nye Nationaltheatret stasjon	925,0	834,4	90,0
Drammenbanen, Skøyen stasjon	271,8	267,9	2,0
Vestfoldbanen, Skoger - Åshaugen	448,0	312,4	110,0
Vestfoldbanen, Åshaugen – Sande - Holm	511,1	452,9	34,0
Bergensbanen, Gråskallen	281,0	211,3	60,0
Bergensbanen, Tunga - Finse	188,1	185,2	3,0
Krengetogtiltak	1 734,8	550,1	500,0
Sum spesifiserte prosjekter	6 510,7	4 864,5	879,0
Detalplanlegging og div. prosjektering			155,1
Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett			185,0
Sum post 30			1 219,1

Jernbaneløpnetts økonomisystem har fram til høsten 1999 ikke hatt tilstrekkelig funksjonalitet til å kunne hente ut regnskapstall etter kontantprinsippet fordelt på prosjektnivå. De regnskapstall som her er benyttet, er derfor basert på et regnskap etter fakturaprinsippet og avviker noe fra kontantprinsippet som legges til grunn for statsbudsjettet og –regnskapet. Sett over prosjektenes utbyggingstid vil forskjellige regnskapsprinsipper ikke ha noen betydning for samlet bevilgning eller forbruk.

Omtale av større enkeltprosjekter

Om ikke annet er opplyst i den enkelte prosjektomtale er prosjektet i budsjettssammenheng senest omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99). Større avvik i forhold til forventet forbruk og fremdrift, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1998-99) er eksplisitt omtalt i teksten. På aggregert nivå skyldes dette avviket i all hovedsak endringer som følge av stortingsvedtaket ved behandlingen av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S nr. 13 (1998-1999) (dvs. en uspesifisert reduksjon på 30 mill. kr i forhold til Regjeringens forslag), samt avvik mellom regnskaps-/fakturaprinsippet og kontantprinsippet. De nevnte forhold kan også føre til at avvikene pr. prosjekt ikke kommer helt klart fram. Framdriften på

Samferdselsdepartementet

prosjektene i 1999 har i det alt vesentlige vært i tråd med planene som lå til grunn for opplegget i St.prp. nr. 1 (1998-99).

Østfoldbanen, Ski - Sandbukta

Prosjektets kostnadsoverslag er på 1 616,5 mill. kr. Dette er en reduksjon på 15 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Prosjektet ble ferdigstilt i 1996 i den betydning at det ble åpnet for trafikk på sporet. Det foregår kun etterarbeider på prosjektet.

Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et mindreforbruk til prosjektet på ca. 15 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99), noe som tilsvarer reduksjonen i kostnadsoverslaget. For 2000 er det budsjettet med 5 mill. kr. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende etterarbeider.

Østfoldbanen, Såstad - Haug

Prosjektets kostnadsoverslag er på 534,4 mill. kr. Dette tilsvarer en liten reduksjon i forhold til overslag gitt i St.prp. nr. 1 (1998-99). For 2000 er det budsjettet med 75 mill. kr til prosjektet. Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Nye Nationaltheatret stasjon

Prosjektets kostnadsoverslag er på 925 mill. kr. Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i desember 1999, men etterarbeid vil pågå i 2000. Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et mindreforbruk til prosjektet på ca. 16 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). For 2000 er det budsjettet med 90 mill. kr til prosjektet. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Drammenbanen, Skøyen stasjon

Prosjektets reviderte kostnadsoverslag er på 271,8 mill. kr, noe som er en reduksjon på 20 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Prosjektet ble åpnet for trafikk i 1998. Det har foregått etterarbeider i 1999 som videreføres til 2000. Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et mindreforbruk til prosjektet på ca. 22 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). For 2000 er det budsjettet med 2 mill. kr til prosjektet. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Vestfoldbanen, Skoger - Åshaugen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 448 mill. kr. Dette er en reduksjon på 21,1 mill. kr i forhold til St. prp. nr. 1 (1998-99). Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et mindreforbruk til prosjektet på ca. 26 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). For 2000 er det budsjettet med 110 mill. kr til prosjektet som er planlagt åpnet for trafikk i 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Vestfoldbanen, Åshaugen – Sande - Holm

Prosjektets kostnadsoverslag er på 511,1 mill. kr. Kostnadsoverslaget er økt med 27,3 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Hovedårsaken til økningen er ekstrakostnader i forbindelse med vanskelige grunnforhold. Prosjektet må ses i sammenheng med Skoger - Åshaugen hvor kostnadsoverslaget er redusert med om lag tilsvarende beløp. Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et merforbruk til prosjektet på ca. 12 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). For 2000 er det budsjettet med 34 mill. kr til prosjektet som er planlagt åpnet for trafikk i 2000. Det er fortsatt knyttet noe usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Bergensbanen, Gråskallen

Prosjektets kostnadsoverslag er på 281 mill. kr. Iht. fakturaprinsippet er det ved utgangen av 1999 anslått et mindreforbruk til prosjektet på ca. 14 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99). Prosjektet ferdigstilles i 1999 i den betydning at anlegget tas i

Samferdselsdepartementet

bruk. Det vil imidlertid foregå etterarbeid i 2000 og det er derfor budsjettert med 60 mill. kr til prosjektet i 2000. Det er knyttet liten usikkerhet til kostnadene på gjenværende arbeider.

Bergensbanen, Tunga - Finse

Prosjektets kostnadsoverslag er på 188,1 mill. kr. Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 1998. For 2000 er det budsjettert med 3 mill. kr til gjenstående etterarbeider på prosjektet. Det er knyttet noe usikkerhet til omfang og kostnader på etterarbeidene.

Krengetogtiltak

Krengetogtiltakene består av hastighets- og kapasitetsøkende tiltak som må gjennomføres for å få best mulig utnyttelse av egenskapene til krengetogmateriellet, samt mindre tiltak på enkelte av de aktuelle stasjonene.

NSB BA planlegger at de første krengetogene skal settes inn i rute på Sørlandsbanen (strekningen Oslo - Kristiansand) høsten 1999. I løpet av 2000 vil NSB BA også sette inn krengetog på Dovre- og Bergensbanen, samt strekningen Kristiansand - Stavanger på Sørlandsbanen. Krengetogsatsingen er av stor betydning for NSB BAs økonomi og framtidige virksomhet.

Krengetogtiltakene er viktige 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 ulike tettstedene reduseres. Samtidig økes hyppigheten på togavgangene. Økt kapasitet på jernbanenettet bedrer også vilkårene for godstransporten. Tiltakene innebærer en betydelig forbedring for både gods- og persontransporttilbudet på de aktuelle strekningene.

For å få full effekt av de krengetogrelaterte investeringstiltakene, betinger dette samtidig en betydelig oppgradering av vedlikeholdsinnsatsen, som det er tatt høyde for i NJP 1998-2001 og i budsjettforslaget for 2000. For en nærmere omtale av tiltakene vises det til NJP 1998-2007, samt St.prp. nr 64/Innst. S. nr. 229 (1997- 98).

Samferdselsdepartementet prioriterer gjennomføringen av krengetogtiltakene høyt slik at introduksjonen av krengetogene kan gjennomføres på en mest mulig hensiktsmessig måte trafikkalt sett. Når togene er satt i drift på de tre banestrekningene, vil en kunne høste erfaring som grunnlag for eventuell justering av tiltaksbehovet for å oppnå størst mulig samfunnsøkonomisk effekt av resterende tiltak. Departementet vil følge utviklingen nøye og komme tilbake til eventuelt behov for justeringer senest i forbindelse med statsbudsjettet 2001. For 2000 er det budsjettert med 500 mill. kr til krengetogtiltak.

Detaljplanlegging

Det foreslås avsatt 155,1 mill. kr til videreføring av detaljplanlegging i 2000 på en del sentrale prosjekter som er aktuelle for utbygging de nærmeste år. Økningen på 154 mill. kr fra 1999 må ses i sammenheng med at større prosjekter nå ikke tas opp til bevilgning før det foreligger et kostnadsoverslag innenfor en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst. mot tidligere +/- 20 pst. Forslaget for 2000 gjelder først og fremst følgende prosjekter:

- nytt dobbeltspor Skøyen - Asker
- parsellene Barkåker - Tønsberg og Farriseidet - Porsgrunn (Eidangertunnelen), samt Nykirke kryssingsspor på Vestfoldbanen
- nye godsterminaler i Trondheim og Sandnes/Stavanger

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 og andre prosjekter som Stortinget har bedt om blir utredet.

Samferdselsdepartementet

Som følge av den stramme budsjettsituasjonen samtidig med at det foreligger et stort behov for utbygging og modernisering av jernbanenettet, har muligheten for alternativ finansiering blitt vurdert for flere prosjekter/prosjektpakker. Det vises i den forbindelse til nærmere omtale i St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 227 (1996-97) og St.meld. nr. 39/Innst. S. nr. 253 (1996-97).

Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor

Prosjektet er prioritert innenfor planrammen i NJP 1998-2007 og omfatter bygging av kryssingsspor ved Nykirke på Vestfoldbanen. Prosjektet bygges slik at det kan inngå i en framtidig dobbeltsportrasé, dvs. at kryssingssporet tilsvarer første del av en eventuell framtidig dobbeltsporparsell på Vestfoldbanen.

Hovedplan for prosjektet er godkjent, og det er utarbeidet detaljplan og byggeplan for prosjektet. Jernbaneverket har under arbeid en gjennomgang av kostnadsoverslaget som på nåværende tidspunkt er anslått til 120 mill. kr. Usikkerheten er foreløpig noe høyere enn +/-10 pst. Byggestart vil ikke ta til før usikkerheten i kostnadsoverslaget er redusert til +/-10 pst., og det kan derfor være at kostnadsoverslaget blir justert en gang til før byggestart.

For 2000 foreslås avsatt 10 mill. kr til prosjektet, noe som omfatter ferdigstilling av planprosessen, samt byggestart. Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget om de siste usikkerhetskalkylene viser behov for større justeringer i kostnadsoverslaget.

Drammenbanen, Skøyen - Asker

Prosjektet er i NJP 1998-2007 prioritert for utbygging i to etapper, der strekningen Skøyen - Sandvika er prioritert foran strekningen Sandvika - Asker. Detaljplanleggingen og prosjektering pågår på ulike deler av strekningen. Det er satt av 120 mill. kr innenfor foreslått bevilgning til planlegging/grunnerverv/oppstart i 2000.

Samferdselsdepartementet gjennomfører parallelt en konsekvensutredning for banebetjening av Fornebu. Det pågående utredningsarbeidet har som formål å avklare hvordan kollektiv-/banesystemet i Vestkorridoren, inkl. Fornebu, samlet sett kan løses på en best mulig måte. Det tas sikte på å få en endelig avklaring knyttet til valg av banesystem i løpet av første halvår 2000.

Ringeriksbanen

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99). Stortinget vedtok høsten 1996 at to alternative trasékorridorer skulle utredes videre; Sandvika – Kroksund - Hønefoss (alternativ 2) og Sandvika – Åsa - Hønefoss (alternativ 2/6), jf. St.prp. nr. 64 (1995-96)/Innst. S. nr. 12 (1996-97). Jernbaneverket har høsten 1999 lagt ut konsekvensutredning fase 2 på høring i henhold til bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Prosessen er noe forsinket i forhold til det som tidligere er opplyst til Stortinget. Det legges opp til at Stortinget får saken til behandling våren 2000.

Tunnel gjennom Gamlebyen i Oslo

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 45/Innst. S. Nr. 180 (1998-99). Etter høringen av konsekvensutredningen gjennomføres det nå tilleggsutredninger for å avklare sammenhengen og avhengigheten mellom prosjektene; tunnel gjennom Gamlebyen og nytt dobbeltspor Oslo S - Hauketo ("Folloporten"). Tilleggsutredningene skal etter planen legges ut på høring i oktober, og det tas sikte på at saken kan legges fram for Stortinget våren 2000.

Modernisering av Oslo Sentralstasjon

Jernbaneverket har orientert Samferdselsdepartementet om forestående planer for bygging og modernisering av Oslo Sentralstasjon. Oslo S preges i dag av at utviklingen av stasjonen har skjedd i etapper og over mange år. Flytogterminalen, nytt trafikkthorg i nord og sør, samt parkeringshus på sjøsiden av stasjonen har endret trafikkstrømmene i

Samferdselsdepartementet

stasjonen vesentlig. Det er Jernbaneverkets vurdering at Oslo S i dag ikke er i samsvar med de krav som bør stilles til en moderne jernbanestasjon. Det er i dag NSB BA som eier stasjonen, mens Jernbaneverket har ansvaret for og betaler for fellesarealet etter selvkost i henhold til St.prp. nr. 2 (1996-97).

NSB BA har i samarbeid med Jernbaneverket utarbeidet et omforent forslag til ombygging og modernisering av sentralhallen med fordelingshall. En slik ombygging vil eventuelt medføre at Jernbaneverkets betaling for fellesarealet vil øke. Jernbaneverket har overfor Samferdselsdepartementet foreslått at det i stedet for økt leie, betales et anleggstilskudd. Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget med saken etter at den er behandlet i departementet.

Opprustning av Kongsvingerbanen

Det foreslås at Jernbaneverket får fullmakt til å inngå en forkutteringsavtale med NSB BA om forskuttering av 70 mill. kr i 2000 til utbedring av Kongsvingerbanen mot tilbakebetaling fra staten krone mot krone i to like store avdrag i perioden 2002-03.

Det vises for øvrig til nærmere omtale av arbeidet i arbeidsgruppen som er nedsatt for å vurdere tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Oslo, Stockholm og København.

Nye godsterminaler i Sandnes/Stavanger- og Trondheimsområdet

Prosjektene er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99). Behandling av reguleringsplan for ny godsterminal i Sandnes ble utsatt i påvente av Stortingets behandling av St.prp. nr. 14/Innst. S. nr. 151 (1998-99) Om delvis bompengefinansiering av vegprosjekter og tiltak på Nord-Jæren. Etter at Stortinget nå har behandlet proposisjonen, forventes det at Sandnes kommune vil videreføre behandlingen av reguleringsplanen slik at nødvendig planavklaring kan oppnås.

Som grunnlag for å fastsette lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsområdet, har Jernbaneverket sendt ut på høring en konsekvensvurdering av tiltaket etter plan- og bygningsloven. Siktemålet er å få til en beslutning om lokaliseringsvalg i løpet av høsten 1999 eller tidlig i 2000, slik at det kan utarbeides en reguleringsplan.

30 tonns akseltrykk på Ofotbanen

Det vises til tidligere omtale i St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007, side 36, og St.prp. nr. 1 (1998-99), side 131. Med bakgrunn i LKABs planer om å investere i nye lokomotiver og vogner for malmtransporten mellom Kiruna og Narvik og innføring av mer effektive driftsrutiner for malmtransporten, foreligger et behov for å øke Ofotbanens tillatte bæreevne fra 25 til 30 tonns aksellast. Normal aksellast på det øvrige jernbanenettet i Norge er 22,5 tonn.

Etter forhandlinger mellom Malmtrafikk AB (MTAB)/Loussavaara Kiirunavaara AB (LKAB) og Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket vil det bli inngått en egen avtale mellom LKAB og staten ved Jernbaneverket. Avtalen regulerer ansvar og kostnadsforhold for de vedlikeholds- og investeringstiltak som er nødvendige å gjennomføre før og etter at 30 tonns aksellast innføres på strekningen Riksgrensen - Narvik. Avtalen som er basert på tiltaksplaner utarbeidet av Jernbaneverket på hovedplannivå, angir konkrete tids- og aktivitetsplaner for de tiltakene som må gjennomføres, samt ansvars-/kostnadsfordelingen mellom partene. Det er i avtalen skilt mellom tiltak som det er behov for i årene framover uavhengig av LKABs behov og tiltak som direkte relaterer seg til behovet for 30 tonn aksellast og som den øvrige trafikken på banen i utgangspunktet ikke har direkte behov for. Avtalen forutsetter at LKAB bærer kostnadene fullt ut for de tiltak som direkte knytter seg til behovet for 30 tonns aksellast, mens staten ved Jernbaneverket dekker kostnadene for de mer generelle tiltakene som også den øvrige trafikken på banen har nytte av.

Tiltak som skal gjennomføres består hovedsakelig av (ansvarlig part i parentes):

- nødvendig forsterkning av fyllinger (staten/LKAB),

Samferdselsdepartementet

- bytte av sporveksler (staten),
- etablering av elastisitet i spor (LKAB),
- oppgradering av signal- og strømforsyningsanlegg (staten/LKAB),
- bygging av ett nytt kryssingsspor (staten; men forskutteres av LKAB).

Staten ved Jernbaneverket står ansvarlig for å gjennomføre de avtalte vedlikeholds- og investeringstiltakene. Til oppdekning av de kostnader som LKAB i henhold til avtalen har påtatt seg å dekke, skal LKAB totalt betale et bidrag på 116,2 mill. 1999-kr. Beløpet utbetales til staten ved Jernbaneverket i like store rater over 4 år (2000-2003).

I forbindelse med utbyggingen av Ofotbanen til 30 tonns aksellast er det også behov for å bygge et nytt kryssingsspor ved Katterat til en kostnad på ca. 60 mill. kr. Dette er et investeringstiltak som både malmtransporten og den øvrige togtrafikken vil ha stor nytte av som ledd i arbeidet med å effektivisere togtrafikken på Ofotbanen. Siden dette er et investeringsprosjekt som det er behov for også av hensyn til den totale trafikken på Ofotbanen, er partene enige om at staten ved Jernbaneverket må dekke kostnadene for den kapasitetsutvidelsen av banen som dette prosjektet medfører. På grunn av at LKAB har behov for kryssingsspolet så raskt som mulig, er det i avtalen lagt opp til at LKAB i treårsperioden 2000-02 (tilsvarer avtalt byggeperiode) skal forskuttere denne investeringen mot tilbakebetaling av hele beløpet fra staten i 2004, krone mot krone uten renter. Avtalen innebærer at LKAB både får nytten av og dekker kostnadene ved at kryssingsspolet realiseres om lag 3 år før det ellers ville vært prioritert iht. til NJP 1998-2007.

Det foreslås på denne bakgrunn at Jernbaneverket får fullmakt til å inngå avtale med LKAB om forskuttering av 20 mill. kr i 2000 til utbedring av Ofotbanen mot tilbakebetaling fra staten, krone mot krone, i 2004.

De budsjettmessige konsekvensene av LKABs avtalte anleggsbidrag er nærmere omtalt foran og under kap. 4350, (ny) post 37 Anleggsbidrag.

Farriseidet - Porsgrunn (Eidangertunnelen)

Samferdselsdepartementet har gitt aksept for at Jernbaneverket i samråd med de lokale myndigheter kan søke å finne fram til en avtale for håndteringen av økonomisk bidrag fra kommunene i Grenland; Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan på til sammen 10 mill. kr til videre planlegging av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-11.

Tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett

Det foreslås avsatt 185 mill. kr til tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett i 2000. Dette gjelder først og fremst følgende typer tiltak:

- profilutvidelse av tunneler
- fornyelse av strømforsyningsanlegg
- modernisering av stasjoner og sportilpasninger med sikte på å effektivisere togdriften og lette adkomsten til togene for reisende
- videre utbygging av fiberkabelnettet og fjernstyring
- kryssingsspor,
- miljøtiltak/støyskjerming

Dessuten er anleggsbidraget fra LKAB på 29 mill. kr lagt inn i dette forslaget. Formålet med disse investeringstiltakene er å bedre kapasiteten i dagens jernbanenett med sikte på raskest mulig å oppnå positiv effekt på driftsforholdene.

Profilutvidelse

Jernbaneverket har i 1999 gjort en del mindre og til dels foreløpige tiltak som tillater en bedre lasteprofil på enkelte av hovedstrekningene, primært utenlandsforbindelsene, Sørlandsbanen og Dovrebanen. Jernbanen tilpasser seg på denne måten det som gjelder for vegtransport, slik at jernbanen også kan frakte semitrailere ("hucky-pack"), noe som er en vanlig kombinert transportform på kontinentet. Samtidig kan høyden på

Samferdselsdepartementet

containere økes med inntil 30 cm, noe som gir en vesentlig kapasitetsøkning for de aktører som satser på kombinerte transporter.

I 2000 videreføres tiltak for lasteprofilen P407 også på Nordlandsbanen og Raumabanen, samt at Ofotbanen oppgraderes til P407. Disse strekningene er i ferd med å bli meget sentrale for godstransportene, særlig for termotransporter og fiskeeksporter. Potensialene forsterkes når Øresundsforbindelsen åpner 01.07.2000.

For øvrig pågår planaktiviteter for P407 på Bergensbanen. I tillegg utredes den nordeuropeiske vognlastprofilen RIV 3.2, primært for utenlandsforbindelsene og Østlandsområdet. Profilen innebærer at vogner benyttet bl.a. i Sverige, også kan kjøres på norske jernbaner.

Strømforsyning

Tilstrekkelig reservekapasitet (redundans) i strømforsyningen er en av de mest avgjørende kapasitetsparametre for jernbanenettet. Overbelastninger fører ellers til utfall og stans i togtrafikken. Redundans går både på evnen til å håndtere avvik i togframføringen ved forsinkelser, og til å håndtere en stadig større variasjon i rutene som følge av økt forretningsmessig frihet for de enkelte togprodukter i NSB BA og til dels også som følge av flere trafikkutøvere på sporet.

De mest aktuelle tiltakene i år 2000 er fullføring av Skoppum omformerstasjon på Vestfoldbanen, noe som gir økt rushtidskapasitet og kjøretidsforbedringer for intercitytrafikken, og planarbeid for Leivoll og Neslandsvatn omformere på Sørlandsbanen.

Oppgjør til NSB Gardermobanen AS for utførte arbeider

Jernbaneverket har overfor NSB BA og NSB Gardermobanen AS i henhold til inngått avtale, anerkjent å være skyldig ca. 41 mill. kr for oppgjør av utførte arbeider på henholdsvis Sjøsiden Oslo S (om lag 23 mill. kr) og for sluttoppgjør for Gardermobanen (om lag 18 mill. kr). Arbeidene er utført, men det gjenstår fortsatt enkelte avklaringer om det konkrete omfang av forpliktelsene. Det er avsatt 41 mill. kr innenfor bevilgningen til å innfri disse forpliktelsene i 2000.

Retningslinjer for alternativ finansiering

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Jernbaneverket utarbeidet følgende forslag til tilsvarende retningslinjer innenfor jernbaneområdet:

Forskuttering

Krav til prosjekttipe

Ordningen skal kun gjelde prosjekter som allerede er prioritert i henhold til gjeldende langtidsplaner som er behandlet og godkjent av Stortinget, p.t. Norsk jernbaneplan 1998-2007.

Omfang

Forskutteringsordninger legger bindinger på statens frihet til å disponere frsmtidige økonomiske midler. Med den usikkerhet som alltid knytter seg til framtidige bevilgninger over statsbudsjettet, mener Samferdselsdepartementet at det må legges beløpsmessige begrensninger på en forskutteringsordning. Det legges derfor opp til at eventuelle avtaler om forskuttering må godkjennes av Stortinget i hvert enkelt tilfelle.

Refusjon

Samferdselsdepartementet legger til grunn at refusjon bør gis på det tidspunkt prosjektet ellers mest sannsynlig ville blitt bygd med ordinær bevilgning over statsbudsjettet. Refusjonstidspunktet skal fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering. I likhet med forskutteringsordningen på vegsiden, skal størrelsen på refusjonene tilsvare forskuttet beløp uten kompensasjon for prisstigning og eventuelle renter på lån.

Samferdselsdepartementet

Saksgang

Søknadene stiles til Jernbaneverket. Lokale instanser og eventuelle andre interessenter som tilbyr forskuttering, får seg forelagt en samlet investeringsplan for det aktuelle prosjekt. Før avtale om forskuttering av et investeringsprosjekt kan inngås, skal det foreligge godkjent detaljplan.

Anleggsbidrag (eksterne tilskudd)

Samferdselsdepartementet foreslår at Jernbaneverket gis fullmakt til 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 framtidige inntekter.

Krav til prosjekttype

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil en ordning med anleggsbidrag også kunne være aktuelt for prosjekter som ikke er prioritert i gjeldende langtidsplaner. Eventuelle ordinære statlige delbidrag til eller som følge av slike prosjekter må imidlertid prioriteres på vanlig måte innenfor gjeldende plan- og budsjettrammer.

Omfang

Med de begrensninger som er nevnt ovenfor, mener Samferdselsdepartementet at det ikke er nødvendig å fastsette mer konkrete grenser verken for hvor store eller hvor mange slike bidrag Jernbaneverket kan motta. Stortinget vil i de årlige budsjettframleggene bli orientert om omfanget av denne type finansiering.

Saksgang

Eksterne aktører som ønsker å yte bidrag til anleggsprosjekter, må henvende seg til Jernbaneverket. Planlegging og gjennomføring av anleggsprosjekter som mottar eksterne bidrag, må være de samme som for statlig fullfinansierte prosjekter.

Det foreslås at eventuelle anleggsbidrag inntektsføres på kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag (ny). De budsjettekniske sidene ved forslaget er nærmere omtalt under denne posten.

Bestillingsfullmakt for Jernbaneverket

Bestillingsfullmakten for materiell foreslås satt til 200 mill. kr i 2000.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	¹⁾ Forslag 2000
01	Kjørevegsavgift	47 024	56 700	58 300
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	11 997		130 000
03	Arbeid for fremmede	248 599		
04	Leieinntekter		50 000	20 000
05	Salg til NSB Gardermobanen AS	43 337		
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	123 379		150 000
37	Anleggsbidrag			29 000
	Sum kap. 4350	474 336	106 700	387 300

1) Økningen på kapitlet skyldes i hovedsak en teknisk justering av prinsippene for budsjettering, og gjenspeiler ikke noen tilsvarende aktivitetsendring, jf. omtale under kap. 1350.

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

Samferdselsdepartementet

knyttet til bruken av kjørevege, inkl. kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige marginalkostnadene som for konkurrerende vegtransport. I beregningen av kostnadene inngår bruksavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader, og på kostnadsdekningssiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med. Når det gjelder definisjonen av kombinerte transporter vises det til St.prp. nr. 1 (1997-98), side 122.

For 2000 legger Samferdselsdepartementet opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt holdes uendret i forhold til 1999. Prisomregnet til 2000-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken på 1,00 øre pr. brutto tonnkm, mens avgiftssatsen for malmtransporten på Ofotbanen blir på 1,56 øre pr. brutto tonnkm. For nærmere omtale av kjørevegsavgiften for Ofotbanen vises det til St. prp. nr. 1 (1996-97), side 145.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

For 2000 legger Samferdselsdepartementet opp til at de tidligere postene 02 Salg av eiendommer mv., 03 Arbeid for fremmede og 05 Salg til NSB Gardermobanen AS slås sammen til én post, og at denne får benevnelsen post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Tidligere har det på post 02 Salg av eiendommer mv. i hovedsak blitt ført innbetalinger som følge av utrangering av utstyr og materiell mv. Jernbaneverket har kun i begrenset omfang salg av eiendommer. Eventuelle inntekter fra salg av utstyr, maskiner, eiendommer mv. vil fortsatt bli ført på denne posten. Salg av grunn som frigis ved nye investeringsprosjekter føres som kostnadsreduksjon under det aktuelle prosjektet.

Innbetalinger som regnskapsføres under denne posten fra 2000, vil omfatte salg av utstyr og tjenester mv. til eksterne aktører innen jernbanesektoren, herunder Statens jernbanetilsyn og NSB BA. I tillegg omfattes salg av ordinære teletjenester.

Ut fra prinsippene om realistisk budsjettering og fullstendighet er det budsjettert med 130 mill. kr på denne posten for 2000. Anslaget er konservativt siden det er relativt stor usikkerhet knyttet til innbetalingen.

Arbeid for og/eller salg av tjenester til eksterne medfører tilsvarende utgifter på kap. 1350. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, slik at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til vedtak.

Post 03 Arbeid for fremmede

Posten foreslås å utgå fra og med 2000. Det vises til nærmere omtale under post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v.

Post 04 Leieinntekter

Posten er knyttet til utleie av overskuddskapasitet i Jernbaneverkets fiberkabelnett, herunder tilbakebetaling av 208 mill. 1999-kr til staten som følge av termineringen av fiberkabelavtalen med Telenor, jf. omtale i St.prp. nr. 1 og St.prp. nr. 27 (1998-99). Det foreslås budsjettert med 20 mill. kr i leieinntekter.

Post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS

Posten ble opprettet høsten 1995 for postering av NSB Gardermobanen AS' betaling av jernbanespesifikke arbeider på Gardermobanen utført av forvaltningsbedriften NSBs kjøreveg (nåværende Jernbaneverket). Fra og med budsjettet for 2000 føres slike innbetalinger over kap. 4350, post 02.

Post 06 Videresalg av elektrisk kraft til togdrift

Ved behandlingen av St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996-97) ble det lagt til grunn at Jernbaneverket skulle ha ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, herunder kjøp av elektrisitet for videresalg til aktørene på sporet. Forutsetningen for ordningen var at videresalget til operatørene skulle skje til kostpris. Til posten ble det tidligere knyttet en overskridelsesfullmakt, mens betalingen fra operatørene i statsregnskapet ble ført på kap. 4350, post 06 Videresalg av elektrisk kraft til togdrift, og Jernbaneverket fikk fullmakt til å overskride kap. 1350, post 23, tilsvarende inntektsført beløp slik at ordningen ikke fikk konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå.

Ut fra prinsippene om realistisk budsjettering og fullstendighet foreslås det budsjettert med 150 mill. kr på denne posten for 2000. Anslaget er konservativt siden det er noe usikkerhet knyttet til operatørenes årlige behov for elektrisk kraft og dermed størrelsen på innbetalingene. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 06, slik at operatørenes bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til vedtak.

Post 37 Anleggsbidrag (ny)

På kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag, er det ført opp 29 mill. kr, dvs. et beløp tilsvarende ca. ¼ av beløpet på 116,2 1999-kr som det er avtalt at LKAB skal dekke av kostnadene for oppgraderingen av Ofotbanen, jf. omtale foran. Utgiftsrammen på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, er oppjustert med samme beløp.

Det foreslås at det knyttes en merinntektsfullmakt til denne posten der det gis fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende eventuell merinntekt på denne posten, jf. forslag til vedtak.

Andre saker*Effektivisering av Jernbaneverket***Effektivitetskrav**

Jernbaneverket har fra flere år tilbake konkurranseutsatt større oppdrag innenfor vedlikehold, investering og i en viss grad også innenfor driftsaktiviteter. Det har etter hvert kommet flere private entreprenører på det jernbanerelaterte markedet, som igjen har medført økt fokus på effektivitet i Jernbaneverkets egne produksjonsenheter. I organiseringen av Jernbaneverket er det nå gjennomgående skilt mellom forvaltning og produksjon ved at også regionene har egne produksjonsenheter. Det vises for øvrig til kravet om 1-2 pst. effektivisering pr. år for inneværende planperiode, samt kap. 4.6 Strategiske styringsparametre og effektivitetsmål for jernbanevirksomheten i St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007.

Produktivitetsmålinger

For en virksomhet som Jernbaneverket hvor produksjonen ikke resulterer i et konkret produkt som selges i et marked, er det vanskelig å etablere gode produktivitetsindekser. For operasjonelle formål benyttes derfor ofte driftskostnader pr. hovedsporkm.

Jernbaneverket deltar for tiden sammen med andre europeiske jernbaneforvaltninger i et prosjekt (UIC-prosjekt) hvor produktiviteten i både investeringsprosjekter og i drift/vedlikehold analyseres. I arbeidet så langt har en analysert produktiviteten i 10 land i Europa. Det vil i det videre arbeid bli trukket inn flere land i Europa, samt canadiske og japanske jernbaner.

For investeringsprosjekter er det foretatt en analyse av et utvalg prosjekter der kostnadene blir vurdert ut fra et sett av kostnadsdrivere, bl.a. andel bruer og tunneler,

Samferdselsdepartementet

andel dobbeltspor, elektrifisering, hastighetsnivå m.m. Analysen viser at investeringsprosjekter i Norge har lavere kostnader sammenlignet med prosjekter i andre land. Innenfor kontaktledningsarbeidene i prosjektene har Jernbaneverket imidlertid noe å hente.

Når det gjelder drift/vedlikehold, er kostnadene harmonisert med hensyn på tekniske forhold og trafikk tetthet. Når de harmoniserte kostnadene måles mot antall sporkilometer, kommer Jernbaneverket blant de tre beste av de land som er sammenlignet. Derimot hvis kostnadene måles mot trafikkvolum, kommer Jernbaneverket ut som en av de dårligste forvaltningene. Her må det imidlertid tas hensyn til at Norge er det land i Europa med størst andel enkeltspor. Ved dobbeltspor blir ikke kostnadene fordoblet, men kapasiteten mangedobles. Dette gir land med stor befolkningstetthet en betydelig bedre utnyttelse av jernbanenettet.

Jernbaneverket arbeider med å etablere et system for nøkkeltall/produktivitetsmål som en intern oppfølging av regionene, samt totaltall som rapporteres til Samferdselsdepartementet. Opplegget vil delvis være basert på erfaringene fra ovennevnte UIC-prosjekt.

Samferdselsdepartementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget vedrørende effektivitetsmåling innen jernbaneverksamheten når det foreligger konkrete forslag til effektivitetsmål for Jernbaneverket.

Rammebetingelser for Bane Tele og Baneservice

I St.prp. nr. 1 (1998-99), pkt. 6.7.3, side 137, ble det vist til at Jernbaneverkets styre har gitt tilslutning til at det iverksettes en prosess i samarbeid med de tilsattes organisasjoner, hvor det vurderes hvordan rammebetingelsene for Jernbaneverkets egne leverandørenheter kan bedres. Arbeidet er blitt organisert i partssammensatte grupper for to av enhetene, som er kommet fram til en felles konklusjon.

Jernbaneverket driver en betydelig egenproduksjon i tillegg til sin primære oppgave som forvalter. Jernbaneverkets eget produksjonsapparat for investeringer og tyngre vedlikehold, som i hovedsak er samlet i entreprenørvirksomheten Baneservice, har vært konkurranseutsatt i flere år. Et gradvis framvoksende marked har ført til reduksjon av kostnader og priser, samt betydelige kvalitetsforbedringer innen de fleste områder.

Ytterligere effektivisering er bl.a. avhengig av endring av rammebetingelsene slik at Baneservice kan opptre med mest mulig like vilkår sammenlignet med eksterne leverandører. Jernbaneverket mener en tilpasning av rammebetingelsene er nødvendig for å sikre optimal bruk av de midler som stilles til disposisjon for jernbaneformål.

Jernbaneverket eier og forvalter ca. 3 700 km med fiberoptisk nett. Nettet er etablert for å betjene kjørevegsrelaterte systemer, og Jernbaneverket er derfor avhengig av nødvendig tilgang og kontroll av denne ressursen for å kunne stille et sikkert og tilgjengelig jernbanenett til disposisjon for trafikkutøverne. Nettet har imidlertid en betydelig overskuddskapasitet som fra 1998 har vært tilbudt i markedet fra Jernbaneverkets enhet Bane Tele. Jernbaneverket mener Bane Teles integrerte posisjon som en organisatorisk enhet innen forvaltningsorganet, innebærer en del begrensninger og bindinger som kan være vanskelig å forene med en fullverdig forretningsmessig styring og utvikling av virksomheten.

Jernbaneverket har overfor Samferdselsdepartementet lagt fram forslag til endrede rammebetingelser for Baneservice og Bane Tele der begge enhetene foreslås skilt ut som egne aksjeselskaper, 100 pst. eid av Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet ønsker i utgangspunktet å legge til rette for en organisering av leverandørenhetene som gir grunnlag for mest mulig effektiv drift. I den forbindelse legges det opp til å finne fram til en organisasjonsstruktur der Jernbaneverkets egne leverandørenheter kan delta i konkurransen med private aktører om levering både av eksterne og interne jernbanerelaterte tjenester og på en slik måte at en unngår en monopolistisk markedssituasjon. I forbindelse med vurderingen av framtidig

Samferdselsdepartementet

tilknytningsform for disse leverandørenhetene vil også selskapsdannelser bli vurdert. Departementet vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget med saken.

Praktiske erfaringer med North-South Freight Freeways

Det vises til tidligere omtale av prosjektet i St.prp. nr. 1 (1998-99), pkt. 6.3.2, side 121. Østfold-, Kongsvinger- og Ofotbanen inngår i dag som "Freeway-korridorer" på norsk side.

Opprettelsen av pilotprosjektet North-South Freight Freeways har på flere områder bidratt til å styrke Jernbaneverkets samarbeid med andre lands infrastrukturforvaltere. Samarbeidet har ført til viktige positive resultater, bl.a. mer effektiv ruteplankoordinering over landegrensene, samt satt fokus på behovet for harmonisering av nasjonale regler og rutiner, for eksempel ved grensepassering. Arbeidet er viktig med hensyn til å fremme videre harmonisering og utvikling av mer generelle rammebetingelser for internasjonal jernbanetrafikk i et liberalisert marked (for eksempel lisensiering og utstedelse av sikkerhetssertifikater), samt i utviklingen av det generelle rammeverket.

Trafikkresultatene har til nå ikke innfridd forventningene. Det gjenstår fortsatt mange utfordringer, bl.a. gjelder dette prinsippene for fastsettelsen av avgiftene for bruk av infrastrukturen og tollbehandling ved grensepassering. Dette fører til at de eksisterende nasjonale jernbaneoperatørene finner det mest hensiktsmessig fortsatt å benytte de tradisjonelle samarbeidsformene. Samtidig er terskelen for investeringer og risiko høy for nye aktører. Et prøvetog demonstrerte imidlertid klart at det ligger potensiale i nye måter å organisere og framføre internasjonal godstransport på jernbanen. Det forventes imidlertid at åpningen av Øresundforbindelsen vil være av positiv betydning for Freight Freeways-konseptet.

Styrking av jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske landene

I regi av en arbeidsgruppe nedsatt av den norske samferdselsministeren og den svenske kommunikasjonsministeren i samråd med det danske Trafikministeriet, arbeides det med forslag til tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Oslo, Stockholm og København, jf. for øvrig også omtale i St.prp. nr. 1 (1998-99), side 121. Arbeidet omfatter tiltak både på kort og lengre sikt. Det kortsiktige perspektivet er bl.a. knyttet til en snarlig realisering av muligheter som den nye Øresundforbindelsen vil gi, samt utvikling av forbindelsen Oslo - Stockholm med bakgrunn i rapporten; "Oslo-Stockholm 2000+", utarbeidet i et samarbeid mellom NSB BA og SJ. I et lengre perspektiv skal arbeidet ses i sammenheng med videreutviklingen av transportkorridorene i triangel mellom hovedstedene, som del av et transeuropeisk infrastrukturnettverk (TEN). Arbeidsgruppen la i mai 1999 fram en foreløpig statusrapport for arbeidet, mens en sluttrapport etter planen skal overleveres de tre lands ministre innen utgangen av 1999.

For å samordne utviklingen av selve togtilbudet har NSB BA og SJ konkrete planer om å danne et felles selskap som skal drive trafikk på strekningene Oslo – Göteborg - København og Oslo - Stockholm. Målsettingen er å introdusere et tilbudskonsept med moderne krengetog i løpet av 2001. Når det gjelder NSB BA og selskapsdannelsen, vises det for øvrig til nærmere omtale under punktet "NSB BA – Konsernresultat og strategivalg".

Samferdselsdepartementet mener at det er viktig å holde god framdrift i arbeidet med å forbedre det interskandinaviske togtilbudet, fordi dagens togtilbud har sviktende respons i markedet og risikerer ytterligere svekket konkurransekraft i tiden framover. Det vises for øvrig til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) hvor det heter at:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at NSB BA og SJ har utarbeidet en rapport om nytt togkonsept mellom de to hovedstedene, "Oslo-Stockholm 2000+", der det skisseres hvordan en med krengetog kan kjøre bedriftsøkonomisk lønnsomt på strekningen. Flertallet ber departementet medvirke positivt i arbeidet med å finne løsninger for å få iverksatt dette."

Samferdselsdepartementet

Innføringen av et merkbart forbedret togtilbud Oslo – Gøteborg - København og Oslo - Stockholm på kort sikt er avhengig av at kjørevegen tilpasses drift med krengetog. På norsk side gjelder dette henholdsvis Østfoldbanen og Kongsvingerbanen. Deler av disse banestrekningene er allerede bygget ut til en standard som oppfyller kravene til krengetogdrift, mens det på andre deler av strekningene må gjøres konkrete investerings- og vedlikeholdstiltak.

NSB BA har tilbudt seg å forskuttre 70 mill. kr i 2000 slik at arbeidet med de investeringstiltak på Kongsvingerbanen som ikke er prioritert innenfor fireårsplanrammen i NJP 1998-2001, kan igangsettes tidligere enn hva det ellers ville ha vært rom for.

Etter at den omtalte skandinaviske arbeidsgruppen har avsluttet sitt arbeid og senest i forbindelse med statsbudsjettet 2001, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til ytterligere investerings- og vedlikeholdsbehov både på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen for å legge til rette for innsetting av krengetog på de to utenlandsforbindelsene.

Miljøprofil

Jernbaneverket har etablert sitt overordnede miljøstyringssystem basert på prinsippene i ISO 14001, som gir klare føringer for en sterk satsing på miljøarbeidet i årene framover. Hensikten med styringssystemet er å få etablert et systematisk arbeid relatert til den miljøpolitikk og de miljøspørsmål som Jernbaneverket prioriterer. Utfordringen i tiden framover vil være å påse at systemet fungerer som forutsatt, og at miljø prioriteres på lik linje med virksomhetens øvrige oppgaver.

For jernbanesektoren var det første hele driftsåret av Gardermobanen den viktigste hendelsen i året som gikk, også med hensyn på det ytre miljø. Gardermobanen legger forholdene til rette for både kortere reisetid og flere avganger for reisende sør og nord for Gardermoen. Grunnlaget er lagt for at en større andel av de reisende skal velge tog framfor mer forurensende transport. Etter flyplassåpningen har også persontrafikken på det øvrige jernbanenettet økt, og toget har styrket sin posisjon. Etter åpningen av Romeriksporten har flytogets tilbud økt med 43 pst. og NSB BAs tilbud i Østlandsområdet økt med 20 pst.

Som en av ti etater, valgte Jernbaneverket å delta i det statlige prosjektet "Grønn Stat" som har til hensikt å integrere miljøhensyn i offentlig virksomhet. Prosjektet ble startet sommeren 1998, og er i første omgang ventet ferdig i løpet av 2000. Jernbaneverkets plan for "Grønn stat" er forankret i Miljøplanen som trådte i kraft 01.01.1998 og omfatter aktiviteten "Grønt kontor" som spenner fra bruk av byggematerialer og forbruk av energi, til de ansattes daglige rutiner, samt aktiviteten Miljøvennlig innkjøp. Deltakelsen i "Grønn Stat" vil berøre hverdagen til alle tilsatte i Jernbaneverket. I tillegg til å redusere negative påvirkninger på miljøet som følge av Jernbaneverkets virksomhet, er det håp om at deltakelse i prosjektet vil føre til en holdningsskapende prosess blant de tilsatte.

Jernbaneverket deltok i 1998 i utarbeidelsen av samferdselssektorens miljøhandlingsplan som fulgte som vedlegg til St.prp. nr. 1 (1998-99). De sektorvise miljøhandlingsplanene skal bygge på målstyring og kostnadseffektivitet og skal tydeliggjøre sektormyndighetenes ansvar. I tillegg arbeides det med å lage gode rutiner for innhenting av relevante data fra hovedenhetene i Jernbaneverket, samt fra operatørene. Miljøhandlingsplanene skal knyttes til de åtte miljøvernpolitiske resultatområdene som er definert. Følgende status gjelder for resultatområdene som er relevante for Jernbaneverket:

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en Nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbaneverksamheten (NVP). Vurderingsgrunnlaget omfatter samtlige norske jernbanestrekninger, inkludert nedlagte baner og museumsbaner. Gjennom samarbeid med NSB BA skal NVP samordnes med

verneplanen for bygninger som allerede eksisterer, og som NSB BA forvalter, slik at en får bevart mest mulig helhetlige og tidstypiske miljøer fra jernbanesektoren.

Helse og miljøfarlige kjemikalier

Av hensyn til sikkerhet og komfort anvender Jernbaneverket *kjemikalier* som ugrasmiddel for å holde sporets underbygning og sideterreng fri for vegetasjon. Det stilles stadig strengere krav til bruk av kjemiske ugrasmidler. For å få nærmere kunnskap om ugrasmidler er det etablert en teststasjon for oppfølgende undersøkelser av virkning ved bruk av kjemiske plantevernmidler mot problemvegetasjon. Jernbaneverket utviklet i 1998 sammen med Norges Landbrukshøgskole, nytt utstyr for selektiv behandling av bl.a. hogstflater i sideterreng. Innsparing i forhold til tidligere teknikk (sprøytetog) utgjør ca. 75 pst.

Opprydding av *kreosotforurenset grunn* ved Lillestrøm ble avsluttet i 1998. Ved Hommelvik (Sør Trøndelag) vil det i løpet av 1999 avsluttes et forskningsprosjekt for å demonstrere anvendelsesmuligheter av biologisk nedbryting som renseteknikk uten at forurenset jord graves opp. For øvrig foreligger det planer for gjennomføring av tiltak ved Gudå (Nord Trøndelag) og Råde (Østfold).

Jernbaneverket utreder mulighetene for å legge til rette for *kildesortering* av avfall på plattformer og annet areal og bygninger som publikum skal ha tilgang til (offentlige rom).

I 1998 ble det i Gamlebyen i Oslo utført et omfattende arbeid for å *redusere støynivået* både på utendørs oppholdsarealer og innendørs. Tiltak ble gjennomført for beboerne i ca. 800 leiligheter som ligger tett inntil jernbanen. Tiltakene ble avsluttet i første halvdel av 1999 og sikrer at de støykrav som er fastsatt av Fylkesmannen i Oslo og Akershus tilfredsstilles.

En omfattende kartlegging av støynivået i bebyggelsen langs jernbanenettet ble igangsatt i oktober 1998 og avsluttes i 1999. Kartleggingen inngår i et arbeid iverksatt av miljømyndighetene for å fastsette nasjonale mål for støy. Resultatet fra kartleggingsarbeidet vil bl.a. bli lagt til grunn når behovet for ytterligere støyreducerende tiltak frem mot år 2005 skal vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-11.

I 1998 har Jernbaneverket deltatt i et arbeid med å utarbeide en norsk standard for *vibrasjoner*. Arbeidet vil bli avsluttet i 1999. Standarden vil fastsette en målemetode for vibrasjoner og vil inneholde veiledende grenseverdier. De veiledende grenseverdiene vil bli basert på en sosiologisk undersøkelse blant 2500 personer i Sverige og Norge som er utsatt for vibrasjoner i sin bolig.

Utvikling av bærekraftige transportsystemer handler i stor grad om å redusere sektorens *energiforbruk* (særlig fra ikke-fornybare energikilder). Jernbaneverket har iverksatt enkelte tiltak for å redusere energiforbruket. En vesentlig del av Jernbaneverkets energiforbruk knytter seg til sporvekselvarmere. Gjennom Jernbaneverkets tekniske regelverk er det bestemt at alle nyanlegg fra 01.01.1999 skal installeres med regulering, noe som gir et innsparingspotensial på over 50 pst.

Nyere togmateriell har mulighet for tilbakeføring av energi ved bremsing. Dette gir muligheter for store besparelser i energiforbruket. Forutsetningen er at energien som føres tilbake, kan brukes av andre tog i nærheten, eller tilbakeføres til e-verkenes nett via omformerstasjonene. I tillegg er de nyeste togene mer energieffektive enn eldre materiell, noe som reduserer spenningsfallet i kontaktledningen og gir redusert varmetap.

Jernbaneverket har med bistand fra Transportøkonomisk institutt beregnet *miljøkostnader* (eksterne kostnader) for direkte utslipp av enkelte komponenter til luft. Dette betyr at forhold som biologisk mangfold, støy og andre emisjoner ikke er medtatt. Heller ikke andre eksterne kostnader som ulykkeskostnader og køkostnader er medtatt. Resultater fra arbeidet er dokumentert i rapporten "Miljøkostnader knyttet til bruk av ulike transportmidler på utvalgte relasjoner".

Samferdselsdepartementet

Forskning og utvikling

Jernbaneverket har i 1998 gjennomført en rekke utviklingsprosjekter, dels i egen regi, dels som OFU-kontrakter med SND. I 1997 ble det inngått en treårs intensjonsavtale med SND om produkt- og leverandørutvikling. Jernbaneverket har også inngått avtale med SINTEF/NTNU om forskningssamarbeid.

Jernbaneverket deltar på den internasjonale arena i et nordisk samarbeid og gjennom UIC (den internasjonale jernbaneunionen) og CER (Community of European Railways).

Utviklingskontraktene har gitt Jernbaneverket ny kunnskap og mulighet for mer kostnadseffektive løsninger. Satsingsområder for Jernbaneverkets FoU-virksomhet er:

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

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
70	Betaling for persontransporttjenester	930 000	980 000	987 000
	Sum kap. 1351	930 000	980 000	987 000

Post 70 Betaling av persontransporttjenester

Etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA foreslås det bevilget 987 mill. kr til betaling av persontransporttjenester utført av NSB Persontrafikk for 2000. Forslaget er basert på at NSB kan foreta takstøkninger på inntil 3,5 pst. for togtilbudet som er omfattet av statlig kjøp, samt en effektivisering av driftskostnadene for produksjonen på 2 pst. Selve takstutleggingen innenfor rammen av takstøkningen forutsettes avtalt mellom NSB og Samferdselsdepartementet. Det legges til grunn følgende fordeling av foreslått bevilgning for 2000. Til sammenligning er tatt med regnskap for 1998 og vedtatt budsjett 1999.

(i mill. 2000 kr)

Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
Intercitytrafikk	190,0	213,0	227,9	6,9
Region- og lokaltog	317,0	350,0	324,9	-7,2
Nærtrafikk	423,0	417,0	434,2	4,1
Sum post 70	930,0	980,0	987,0	0,7

Innenfor avtalebeløpet er det tatt høyde for en økning av produksjonen på Østlandsområdet på ca. 20 pst. som følge av åpningen av Romeriksporten. I henhold til rammeavtalen for perioden 1998-2001 mellom Staten og NSB BA, har NSB bestilt 36 nye lokaltogsett til bruk i Oslo-området og på Jærbanen. Videre planlegger NSB å bestille inntil 6 nye togsett til drift i intercitytrafikken på Østfoldbanen. I løpet av 2000 vil NSB dessuten få levert 11 dieselskinnetog til bruk på Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen.

I tillegg vil det bli foretatt oppgradering og ombygging av eldre materiell, som en integrert del av den fornyelsen som NSB er i ferd med å gjennomføre. Ombyggingen har som siktemål å øke kundekomforten og sikre en mest mulig enhetlig standard for kundene på alle avganger. NSB tar sikte på at oppgraderingsprogrammet skal gjennomføres til det nye togmateriellet er på plass i 2001.

Samferdselsdepartementet

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. Ingen av disse toggruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse.

Nærtrafikk omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens trafikkgrunnlag. I likhet med annen kollektivtransport i byer har nærtrafikken en svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper. Dette innebærer at materiellparken må ha en kapasitet som er betydelig større enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov.

Intercitytilbudet har 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 at rutetilbudet som ble etablert 22. august 1999 ved åpning av Romeriksporten, legges til grunn i 2000 for nær- og intercitytrafikken i det sentrale Østlandsområdet.

For lokaltogene innebærer ruteendringen økt antall avganger på de fleste strekningene. Mange av strekningene vil få redusert reisetid. Lokaltogene fra Kongsberg og Drammen vil også betjene Oslo Lufthavn Gardermobanen med tog hver time.

For intercitytrafikken innebærer ruteendringen etablering av tilnærmet timesavganger på alle strekningene. Videre innebærer ruteendringen at Vestfold/Buskerud/Telemark får et langt bedre tilbringertilbud til Oslo Lufthavn, Gardermoen med opp til 20 minutter kortere reisetid.

For gruppen lokale og regionale tog er det planlagt produksjonsendringer for Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen når NSB får levert de nye dieselskrengetogene. På Nordlandsbanen settes nytt dieselskrengetog i drift fra juni 2000 (Polarsirkelpendelen og Ole Tobias), som vil gi ca. 35 minutter kortere kjøretid Trondheim - Mo.

Raumabanen planlegges i ny driftsmodell med nytt materiell fra september 2000. Dette vil gi flere avganger på dagtid og det vil være mating til langdistansetog på Dovrebanen. Nattoget på Raumabanen vil erstattes med mating til nattoget mellom Trondheim og Oslo. Dette innebærer at kundene vil få del i de nye servicekonseptene på langdistansetogene som bl.a. inneholder sovevogn med tilgang på dusj/toalett. Totalt sett vil dette gi et bedre tilbud til kundene og et mer miljøvennlig tilbud.

Innfasing av det nye materiellet på Rørosbanen starter høsten 2000, og i januar 2001 ventes det nye materiellet å være i full drift. Dette innebærer kortere reisetid og noe økt frekvens i Østerdalen. Togene vil korrespondere med øvrige tog på Hamar.

Randsfjordbanen

Fra 22. august 1999 introduserte Buskerud fylkeskommune et nytt busstilbud på strekningen Hønefoss – Drammen. Det nye busstilbudet vil sammen med det nye togtilbudet på Bergensbanen gi et godt kollektivtilbud både for lokaltrafikk og for reiser rettet mot Oslo. Departementet legger opp til å foreta en fornyet vurdering av tilbudet med regiontoget på Randsfjordbanen i forbindelse med at det nye togtilbudet på Bergenbanen blir lansert i juni 2000. Dersom markedsutviklingen tilsier det, vil NSB i samråd med departementet, vurdere å innstille regiontogtilbudet på Randsfjordbanen.

Samferdselsdepartementet

Departementet vil be NSB sammen med Buskerud fylkeskommune å vurdere det totale lokal- og regiontogtilbudet i Buskerud sett i sammenheng med regionens busstilbud.

Lokale tog Telemark

Selskapet TIMEtoget Bratsbergbanen AS er stiftet og NSB BA har tegnet for 34 pst. av aksjene. Selskapet arbeider for tiden med anskaffelse av materiell, lisensiering samt godkjennelse av materiell. Planlagt oppstart er 09.01.2000. Dersom styret i TIMEtoget Bratsbergbanen AS finner det regningssvarende å starte opp drift, vil NSB legge ned sin drift på Bratsbergbanen, slik at det nye selskapet kan søke egen konsesjon. Trafikken vil uansett bli opprettholdt minst på nivå med det som ligger til grunn i nåværende rammeavtale mellom NSB BA og Samferdselsdepartementet.

Departementet har stilt seg positiv til TIMEtoget som et prøveprosjekt ut nåværende rammeavtaleperiode, og at statens kjøp av persontransporttjenester på Bratsbergbanen kan overføres til selskapet TIMEtoget Bratsbergbanen AS via NSB i de to gjenværende årene av avtaleperioden.

For lokaltogtilbudet mellom Neslandsvatn og Bø har departementet gitt NSB anledning til å vurdere innstilling av tilbudet etter juni 2000, forutsatt at NSB og Telemark fylkeskommune, i samråd med departementet, finner en tilfredsstillende alternativ løsning på de transportbehovene som toget i dag dekker.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Driftsutgifter	6 101	6 900	10 100
	Sum kap. 1354	6 101	6 900	10 100

Post 01 Driftsutgifter

Statens jernbanetilsyn har bl.a. som formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål mv. ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporveg, tunnelbaner og forstadsbaner til beste for de reisende og banenes personale. Det 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.

Statens jernbanetilsyn ble etablert 1. oktober 1996 og har gjennom en etableringsfase foretatt initialinvesteringer i form av rekruttering, kompetanseoppbygging, administrasjon og utstyr. I 2000 skal dette videreføres for å møte behovene fra nasjonal og internasjonal jernbanevirksomhet som for tiden er gjenstand for store forandringer. Ny teknologi, høyhastighets- og krengetog, mer komplekse tekniske transportsystemer, organisasjonsmessig strukturforandring, nye jernbaneaktører og økende grenseoverskridende internasjonal trafikkavvikling stiller særlige utfordringer til tilsynets oppfølging for å påse at virksomheten utøves i samsvar med fastsatte sikkerhetsbestemmelser.

Innføring og etterlevelse av jernbaneloven med forskrifter, medfører at det stilles krav om innføring av internkontrollorientert ivaretagelse av myndighetskrav og moderne prinsipper for ivaretagelse av sikkerhet på en planmessig styrt og organisert måte. Statens jernbanetilsyn skal bidra med rådgiving og veiledning i tillegg til den planlagte revisjonsvirksomheten.

Det foreslås bevilget 10,1 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn for 2000. Dette er en nominell økning på 3,2 mill. kr i forhold til 1999-budsjettet. Årsaken er i hovedsak at tilsynet i sitt arbeid innhenter jernbanespesifikk kompetanse fra Jernbaneverket, uten at dette til nå har blitt økonomisk kompensert. For å markere uavhengigheten mellom

Samferdselsdepartementet

Jernbanetilsynet og Jernbaneverket, og spesielt på bakgrunn av at også Jernbaneverket er underlagt tilsyn, mener Samferdselsdepartementet dette er uheldig. Fra og med 2000 legges det derfor opp til at Statens jernbanetilsyn skal betale for de tjenester som kjøpes fra Jernbaneverket. Betalingen forutsettes inntektsført på kap. 4350 Jernbaneverket, post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v.

Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Renter	95 556	124 000	124 000
	Sum kap. 5611	95 556	124 000	124 000

Post 80 Renter

NSB BA er etablert med et statslån på 2 135 mill. kr som skal innfris senest 02.12.2001, jf. St.prp. nr. 2 og 4/Innst. S. nr. 31 (1996-97). Renter på statens lån til NSB BA beregnes med utgangspunkt i NIBOR (interbankrenten). For 2000 er rentene beregnet til ca. 124 mill. kr. Den faktiske rentebelastningen vil avhenge av den generelle renteutviklingen.

NSB BA – konsernresultat og strategivalg*Konsernresultat 1998*

Resultatregnskap 1998 og balanse pr. 31.12.1998 for konsernet NSB BA (NSB) ble fastsatt i ordinær generalforsamling 25. juni 1999. Konsernets årsresultat for 1998 var på 81 mill. kr. Dette er en nedgang på 68 mill. kr i forhold til 1997, noe som i hovedsak skyldes et underskudd i NSB Gardermobanen AS på 139 mill. kr. Ekskl. NSB Gardermobanen AS hadde NSB-konsernet en egenkapitalavkastning etter skatt i 1998 på 5,9 pst., mens egenkapitalandelen pr. 31.12.98 var på 38 pst.

I tråd med omtale i St.prp. nr. 1 (1998-99), pkt. 6.6.5, ble det i ordinær generalforsamling 1999 ikke tatt ut utbytte av konsernets resultat for 1998. Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det lagt til grunn at det ikke skal tas ut utbytte fra konsernet i kommende periode. Eventuelle overskudd for 1999 og 2000 skal brukes til å styrke og utvikle jernbanetilbudet.

Strategivalg

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble konsernets strategi for kommende periode trukket opp. I det følgende gis en orientering om forhold som ikke var avklart på det tidspunktet meldingen ble behandlet i Stortinget.

Alliansebygging NSB Gods

I St.meld. nr. 19 (1998-99) ble det opplyst at NSB i samarbeid mellom SJ og DSB arbeidet med å utvikle et felles selskap for transport av gods med jernbane til/fra kontinentet. I Samferdselsdepartementets brev av 03.03.1999 med svar på spørsmål fra Stortingets samferdselskomité, ble det opplyst at forhandlingene om selskapsetableringen ikke hadde ført fram, men at internasjonal godstrafikk fortsatt ville være et av NSBs satsingsområder og at det derfor var iverksatt en prosess for å vurdere andre strategier for forretningsmessig utvikling av denne delen av selskapets virksomhet.

Det europeiske transportmarkedet er i meget sterk utvikling gjennom økt konkurranse og skjerpede markedskrav. Dette har igjen medført en utvikling med betydelige

Samferdselsdepartementet

strukturelle endringer gjennom fusjoner og oppkjøp blant de viktigste aktørene. Denne utviklingen gir konsekvenser for det norske og skandinaviske transportmarkedet, bl.a. ved at en større andel av beslutningene vedrørende transportform og ruter flyttes lenger sør i Europa. Dette gir økt konkurranse i det norske transportmarkedet, og norske aktørers mulighet til å styre transportvolumene innen Norge reduseres betydelig.

For å kunne møte konkurransen i det nye transportmarkedet vurderer NSB Gods ulike former for allianser. Hensikten er på et forretningsmessig grunnlag å styrke konkurransekraften ved å være en del av et nettverk som kan kanalisere transportvolumer til jernbane.

Hovedmålet for NSB er å få mer gods på skinnene inn og ut av Norge og på den måten styrke jernbanens markedsposisjon i Norge. NSB Gods er i europeisk sammenheng langt fremme i utviklingen av effektive løsninger for transport av containere med jernbane, og har betydelige markedsandeler mellom de største byene i Norge, noe som gir et godt grunnlag for offensivt å møte økt konkurranse.

NSB Gods arbeider ut fra en målsetting om at en eventuell allianse skal gjennomføres innenfor dagens eierform uten utskillelse av basisvirksomhet. Om dette viser seg vanskelig å gjennomføre på et forretningsmessig grunnlag, mener NSB at det kan være aktuelt å vurdere endringer av selskapets struktur, herunder utskillelse av basisvirksomhet for på den måten å styrke markedsmulighetene for godsvirksomhet med jernbane.

Oppfølging av St.prp. nr 64 (1995-96) og Stortingets vedtak om omstilling og utvikling i Narvik

Ved behandlingen av St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 278 (1995-96) ble ansvaret for LKABs malmtransport fra Kiruna til Narvik overført fra NSB/SJ til selskapet Malmtransport AS (MTAS). MTAS eies 100 pst. av Malmtransport AB (MTAB), som igjen eies av LKAB med 51 pst. av aksjene, samt NSB og SJ som hver eier 24,5 pst. av aksjene. I Innst. S. nr. 278 (1995-96) ble det gitt følgende føringer for denne omorganiseringen:

”I samband med gjennomføringa av den omorganisering av malmtransporten på Ofotbanen som er gjort greie for i St.prp. nr. 64 (1995-96), får Kongen fullmakt til å godkjenne at eigendomar, bygg og anlegg som NSB ikkje lenger har bruk for, blir overført Narvik kommune til bruk i samband med næringsutvikling og om naudsynt til lågare pris enn vanleg.”

I ettertid er forvaltningsbedriften NSB omgjort til eget selskap og har dermed nødvendige fullmakter for sin eiendomsutvikling uten at dette legges fram for Kongen. NSB og LKAB legger nå opp til å bidra med verkstedbygg og kapitalinnskudd i et nytt selskap kalt Narvik Vekst AS. Narvik kommune vil etter overføringene fra LKAB sitte med en aksjemajoritet på 51 pst., mens NSB vil inneha 41 pst. av aksjene. Det nye selskapet vil gjennom en forretningsføreravtale få ansvaret for utvikling, drift og forvaltning av NSBs eiendomsmasse i regionen. NSB anser med etableringen av Narvik Vekst AS å ha oppfylt sine forpliktelser overfor Narvik kommune, noe Narvik kommune har bekreftet.

Salg av aksjer i MTAB

Som følge av lavere avkastning enn forutsatt besluttet SJ høsten 1998 å selge sine eierinteresser i MTAB. Ved etableringen av MTAB var det lagt til grunn en årlig avkastning på egenkapitalen på 15 pst. før skatt. Dette målet har imidlertid ikke blitt nådd. Opprettelsen av MTAB har i stedet resultert i billigere malmtransporter for LKAB.

LKAB har i henhold til inngått avtale ved opprettelsen av MTAB, rett og plikt til å kjøpe SJs og NSBs aksjer om disse skulle ønske å selge. Når SJ nå går ut av selskapet, finner ikke NSB det hensiktsmessig å stå igjen som eneste minoritetseier i selskapet. Med utgangspunkt i rollen som eier av NSB, er Samferdselsdepartementet enig i at det er lite hensiktsmessig å opprettholde en aksjepost i et selskap som ikke gir forventet avkastning samtidig som NSB ikke har innflytelse på selskapets virksomhet.

Samferdselsdepartementet

Departementet legger derfor opp til at styret i NSB behandler denne saken ut fra det som anses mest hensiktsmessig for NSB sett i et langsiktig perspektiv.

Felles selskap mellom NSB og SJ

Det vises til Stortingets behandling av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr 13 (1998-99), der flertallet i Samferdselskomiteen ba om at departementet medvirker til å finne løsninger for å få iverksatt planene i "Oslo–Stockholm 2000+", samt til omtale foran av "Styrking av jernbaneforbindelsen mellom de skandinaviske landene".

NSB og svenske SJ planlegger å danne et felles selskap for å satse på persontrafikken mellom Oslo og Stockholm/København. NSB og SJ skal etter planen eie 50 pst. hver i selskapet. Selskapet vil stå som operatør for fjerntrafikken på de to strekningene. En del av NSBs basisvirksomhet (fjerntrafikken mellom Oslo og grensestasjonene Charlottenberg og Kornsjø) blir dermed skilt ut i et selskap som NSB ikke har majoritetsinteresser i.

I tråd med Samferdselskomiteens flertallsmerknad ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) må forslag om utskilling av basisvirksomhet i NSB legges fram for Stortinget i forkant av en eventuell gjennomføring. Departementet ser positivt på at NSB og SJ er villige til å satse på jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske hovedstedene og har derfor ingen motforestillinger til at selskapets nåværende internasjonale fjerntogtrafikk skilles ut fra morselskapet og overføres til et nytt selskap som eies sammen med SJ. Organiseringen av selskapet som dannes, vil være avgjørende for om et nytt selskap kan tildeles sporkapasitet i Norge innenfor gjeldende regelverk. Departementet regner med at NSB er kjent med det norske regelverket for tildeling av sporkapasitet og at en eventuell selskapsdannelse tilpasses dette.

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

Programkategori 22.10 Post

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)		
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Pst. Forslag 2000 endr. 99/00
1370	Kjøp av posttjenester	580 000	570 000	730 000
1371	Etablering av Posten Norge BA	140 000		28,1
	Sum kategori 22.10	720 000	570 000	730 000
				28,1

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler:

		(i 1 000 kr)		
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Pst. Forslag 2000 endr. 99/00
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	121 731	26 000	26 000
5618	Innskuddskapital i Posten Norge BA		86 000	86 000
5622	Aksjer i Postbanken AS	220 000	60 000	300 000
	Sum kategori 22.10	341 731	172 000	412 000
				139,5

Mål og virkemiddel

Staten kjøper tjenester som Posten er pålagt å utføre, men som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er bl.a. pålagt å sørge for en effektiv formidling i Norge av landsdekkende postsendinger (basistjenester) til rimelige priser og til god kvalitet. Basistjenestene, dvs. formidling av brevpost, aviser og blad i abonnement eller lettgoods inntil 20 kg, i tillegg til Postbankens grunntjenester (grunnleggende banktjenester) skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. Alle som bor ved veg som er farbar med bil eller annet befordringsmiddel som er hensiktsmessig for postomdeling, skal få brevpost, herunder aviser og blad, samt meldesedler for registrerte sendinger (brev og pakker) levert i postkasse ved eller i nærheten av bosted. Utlevering av postsendinger skal minst skje alle virkedager, dvs. mandag t.o.m. lørdag. Det kan gjøres unntak fra dette kravet ved ekstraordinære omstendigheter eller særlige geografiske forhold. I konsesjonen til Posten er det fastsatt presiseringer av kravet. I konsesjonen er det også fastsatt servicemål for framsending av post. Når det gjelder A-post, har konsesjonskravet vært at 93 pst. av denne skal foreligge hos adressaten senest dagen etter innlevering.

Utvikling og resultater

Målinger gjennomført av PricewaterhouseCoopers viste at 77,4 pst. av A-posten i 1998 forelå hos adressaten senest dagen etter innlevering. I 1999 har målingene vist at 72,7 pst. av A-posten var framme over natten i første kvartal, mens tallet for annet kvartal var 75,5 pst. Resultatene er klart svakere enn forventet. Problemene har særlig vært knyttet til Oslo-området, som har hoveddelen av brevpostmengden. En av årsakene er at brevsenteret i Oslo er lite hensiktsmessig i forhold til både transport, sortering og volumet på brevmengden. Nytt brevsenter er under planlegging, men inntil dette er ferdig vil problemene med dagens brevsenter fortsatt være avgjørende for kvaliteten. Transporten gjennom den nye flyplassen på Gardermoen har også hatt vesentlig lavere leveringspålitelighet enn planlagt. Dessuten har det vært personalmangel i deler av omdelingstjenesten i Oslo-området.

Samferdselsdepartementet

Posten har i tråd med kravene fastsatt i konsesjonen lagt fram for Post- og teletilsynet en årsrapport om oppfylling av samfunnspålagte oppgaver i 1998. Det er lagt til grunn at Post- og teletilsynet skal rapportere videre til Samferdselsdepartementet om utviklingen i kvaliteten på posttjenester. Samferdselsdepartementet vil imidlertid allerede nå bemerke at Posten fortsatt står overfor store utfordringer mht. å sikre en tilfredsstillende kvalitet på de samfunnspålagte tjenestene. Posten legger stor vekt på å oppfylle konsesjonskravene, og arbeider med en lang rekke tiltak for å bedre kvaliteten, jf. nærmere omtale i St.meld. nr. 16 (1998-99).

Samferdselsdepartementet arbeider for tiden med en revisjon av Postens konsesjon, bl.a. som en oppfølging av de vedtatte endringene i postloven og postforskriften tidligere i år, jf. Ot.prp. nr. 18/Innst. O. nr. 45 (1998-99). Et viktig grunnlagsdokument i forbindelse med gjennomgangen av konsesjonen er Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning utredning til Samferdselsdepartementet om "Kvaliteten på landsdekkende posttjenester – Måleindikatorer og metoder", jf. nærmere omtale nedenfor under modellen for beregning av statlig kjøp av posttjenester. Det tas sikte på å fastsette endringene i konsesjonen i løpet av høsten 1999.

Budsjettforslaget for 2000

For å styrke postnettet foreslår Regjeringen at 150 mill. kr av utdelingen fra Postbanken i forbindelse med en fusjon med Den norske Bank benyttes til økning av statlig kjøp av posttjenester. Det er på denne bakgrunn foreslått 730 mill. kr som betaling til Posten for å utføre samfunnspålagte posttjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme.

I henhold til endringer i forskrift om formidling av landsdekkende postsendinger, vedtatt av Samferdselsdepartementet 25.05.1999, skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Enerettsområdet gjelder A-post innenlands inntil 350 gram, jf. Ot.prp. nr. 18 (1998-99). Styret for Posten vil i 2000 vurdere behovet for portoøkninger i løpet av året. Dersom portoøkning innenfor enerettsområdet blir aktuelt, vil Stortinget bli orientert om dette.

Det er budsjettet med 26 mill. kr i renter på statens ansvarlig lån til Posten Norge BA samt 86,0 mill. kr som utbytte fra selskapet. Det er videre ført opp 300,0 mill. kr som utdeling fra Postbanken AS i forbindelse med forventet fusjon med Den norske Bank ASA, jf. St.prp.nr. 76/Innst. S. nr. 216.

Modell for beregning av statlig kjøp av posttjenester

Om modellen

I St.prp. nr. 1 (1998-99) Samferdselsdepartementet er det gjort rede for arbeidet med utviklingen av modellen for beregning av statlig kjøp av posttjenester. Departementet la til grunn at Postens beregninger kunne brukes som grunnlag for forslag om bevilgning til statlig kjøp av posttjenester for 1999. Samtidig skulle det bli arbeidet videre med modellen. Som det er opplyst om i budsjettframleggene for 1998 og 1999, har Posten gjennomført en omfattende reorganisering fra 1.1.1998. Dette har bl.a. ført til at Postens datagrunnlag er vesentlig forandret i forhold til tidligere, noe som har hatt betydning for beregningsmodellen for statlig kjøp. Omleggingen gjør det vanskelig å foreta direkte sammenligninger med tidligere beregninger. Samferdselsdepartementet har engasjert et konsulentfirma for å kvalitetssikre Postens nye beregninger. Selv om konsulentfirmaet hadde en del kritiske kommentarer til dokumentasjonen av de tallene som ligger til grunn for Postens beregninger, var konklusjonen likevel at Posten synes å legge ned et betydelig arbeid med kostnadsfordelingen, og at Posten har en vilje til å gjøre fordelingen korrekt, bl.a. av egne styringshensyn. Det ble likevel pekt på at det vil være ønskelig med en grundigere kvalitetssikring og generell gjennomgang av modell og beregningsmetoder. Posten har for sin egen del allerede lagt opp til at selskapets egen revisor skal gjennomgå både Postens produktregnskap og beregningsmodellen for statlig kjøp, et arbeid som er ventet å pågå ut 1999. Samferdselsdepartementet vil følge dette arbeidet nøye, og vurdere om det er aktuelt å sett i gang ytterligere utredninger fra departementets side.

Samferdselsdepartementet

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 1999 ble det opplyst at Posten i 1999 planla å beregne sysselsatt kapital pr. forretningsområde for å fastsette avkastningskrav som ledd i den interne styringen. Posten har nå opplyst at det må innføres et nytt økonomisystem som har funksjonalitet til å takle overgangen, før Posten kan foreta en regnskapsmessig utskilling av sine forretningsområder. Arbeidet med å implementere økonomisystemet er i full gang, men krever så store ressurser fra organisasjonens side at det ifølge Posten ikke er forsvarlig med et parallelt prosjektløp som gjelder regnskapsmessig utskillelse. Posten regner med å ha gjennomført den regnskapsmessige utskillelsen i løpet av 2000.

Samferdselsdepartementet tok i 1998 initiativ til å gjennomføre et utredningsprosjekt vedrørende måling av kvaliteten på landsdekkende posttjenester. Et av formålene med prosjektet, som ble gjennomført av Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning (SNF), var å finne fram til en bedre metode for måling og rapportering i henhold til konsesjonsvilkårene. SNF har dessuten, som et ledd i oppfølgingen av Regjeringens Voksenåsen-erklæring, nylig fått i oppdrag å gjennomføre et nytt prosjekt, om velferdsmessige og fordelingsmessige virkninger av den statlige virkemiddelbruken på postområdet. Sentrale problemstillinger for dette prosjektet vil være:

- geografisk fordeling av bevilgningen til statlig kjøp av posttjenester, herunder gjennomgang og vurdering av beregnede merkostnader ved å opprettholde et tjenestetilbud utover det som er bedriftsøkonomisk lønnsomt. Hvilken nytte har samfunnet /distriktene av at staten kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester?
- enerettens betydning for å opprettholde et tilbud av landsdekkende posttjenester i hele landet.

Det er lagt til grunn at arbeidet skal knyttes opp mot EUs politikk på postområdet og til den tiltakende konkurranse bl.a. mellom post- og teletjenester. Prosjektet skal være avsluttet innen 1. mars 2000. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til resultatene av disse arbeidene, til en nærmere vurdering av beregningsmodellen og en nærmere rapportering om resultatene av ordningen med statlig kjøp av posttjenester, i den kommende stortingsmeldingen om Postens virksomhet, som er planlagt fremmet høsten 2000.

Postvirksomheten på og til/fra Svalbard

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 1999 ble det vist til at Regjeringen tok sikte på å komme tilbake til spørsmålet om kostnadsdekning for postføring til/fra Svalbard, som tidligere ikke har vært inne i beregningsmodellen for statlig kjøp, i forbindelse med en kommende Svalbard-melding. I denne Svalbard-meldingen, som ventes lagt fram i høstsesjonen 1999, vil Regjeringen foreslå at samtlige av Postens samfunnspålagte tjenester på Svalbard og tilsvarende postfrakt til/fra Svalbard bør inngå i modellen og grunnlaget for beregningene av statlig kjøp av posttjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme, og som bevilges over statsbudsjettet. Samlede kostnader for postvirksomheten på og til/fra Svalbard er i størrelsesorden 13 mill. kr. I tillegg kommer en kostnad på 0,5 mill. kr for postfrakt til/fra Ny-Ålesund, som de siste årene har vært dekket ved ekstraordinære bevilgninger over Svalbardbudsjettet. Regjeringen legger til grunn at disse beløpene inngår i bevilgningen til statlig kjøp av posttjenester fra 2000.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 Forslag 2000
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000	570 000 730 000
	Sum kap. 1370	580 000	570 000 730 000

Post 70 Betaling for ulønnsomme posttjenester

Selv om det fortsatt er behov for å arbeide videre med beregningsmodellen, mener departementet at de beregninger som nå foreligger bør kunne brukes som grunnlag for forslag om bevilgning til statlig kjøp av posttjenester for 2000. Postens nye beregninger viser et behov for statlig kjøp av posttjenester for 2000 på 741,0 mill. kr. Om lag 13,5 mill. kr av det beregnede beløp gjelder postvirksomheten på og til/fra Svalbard. Økningen i forhold til 1999 må videre ses i lys av kostnadsøkningene i forbindelse med lønnsoppgjøret i 1999 og økte transportkostnader.

I vedtatt budsjett 1999 er statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester 570 mill. kr. Av St.prp. nr. 76 (1998-99) Om samtykke til godkjenning av fusjonsplan for fusjon mellom Den norske Bank ASA og Postbanken AS, jf. Innst. S. nr. 216 (1998-99), går det fram at "Regjeringen vil vurdere å nyttiggjøre seg en del av de midlene som frigjøres ved fusjonen til opprettholdelse av strukturen i deler av postnettet". Det er forutsatt utdelt 300 mill. kr fra Postbankens frie egenkapital til Postbankens aksjonær i forbindelse med en fusjon med Den norske Bank (jf. St.prp. nr. 76 (1998-99)). Det foreslås at 150 mill. kr av dette beløpet benyttes til statlig kjøp av posttjenester. Samferdselsdepartementet vil etter dette foreslå at det bevilges 730,0 mill. kr til statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, inkl. Svalbard, for 2000.

Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999 Forslag 2000
70	Tilskudd til restrukturering	140 000	
	Sum kap. 1371	140 000	

Post 70 Tilskudd til restrukturering

I St.prp. nr. 1 (1997-98) Samferdselsdepartementet er det opplyst at Posten har en restruktureringsforpliktelse beregnet til 1 340 mill. kr. Kostnadene er forutsatt dekket av staten gjennom tilskudd og var forutsatt bevilget i 1996-98. Det er i 1996-98 bevilget i alt 1 140 mill. kr. For 1999 var det foreslått en restbevilgning på 200 mill. kr, men denne ble ved behandlingen i Stortinget redusert til null. Når det gjelder den gjenstående del av restruktureringsforpliktelsen, foreslår Regjeringen at denne vurderes i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Renter av ordinært lån	97 718		
81	Renter av ansvarlig lån	24 013	26 000	26 000
	Sum kap. 5612	121 731	26 000	26 000

Post 81 Renter av ansvarlig lån

Det ordinære lånet ble tilbakebetalt i sin helhet i 1998. Beløpet på post 81 gjelder renteinntekter fra et ansvarlig statlig lån på 400 mill. kr.

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge BA

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Utbytte		86 000	86 000
	Sum kap. 5618		86 000	86 000

Post 80 Utbytte

For 2000 legger Samferdselsdepartementet til grunn at det skal utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt, jf. St.meld. nr. 16 (1998-99). Ut fra siste resultatprognose for regnskapsåret 1999 budsjetteres det etter dette med et utbytte på om lag 86 mill. kr i 2000. Endelig utbytte vil bli fastsatt av generalforsamlingen i Posten Norge BA.

Kap. 5622 Aksjer i Postbanken AS

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Utbytte	220 000	60 000	
81	Utdeling ved fusjon mellom Postbanken og DnB			300 000
	Sum kap. 5622	220 000	60 000	300 000

Post 80 Utbytte

Postbanken BA er omdannet til aksjeselskap fra 22. juni 1999, jf. St.prp. nr. 61/Innst. S. nr. 194 (1998-99) og Ot.prp. nr. 53/Innst. O. nr. 75 (1998-99). Stortinget har gitt fullmakt til at samferdselsministeren som generalforsamling for Postbanken AS kunne godkjenne fusjonsplanen utarbeidet i forbindelse med fusjon mellom Den norske Bank ASA og Postbanken AS, jf. St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 216 (1998-99) og Ot.prp. nr. 76/Innst. O. nr. 93 (1998-99). Generalforsamlingene i begge selskapene godkjente fusjonsplanen i juni 1999. Fusjonssaken er nå til konsesjonsbehandling i Finansdepartementet. Det er fra fusjonspartenes side lagt til grunn at en fusjon gjennomføres med regnskapsmessig virkning pr. 1. januar 1999. Det utbetales på denne bakgrunn ikke utbytte i Postbanken AS for regnskapsåret 1999.

Post 81 Utdeling ved fusjon mellom Postbanken og DnB (ny)

I forbindelse med en fusjon mellom Postbanken og Den norske Bank (DnB), er det forutsatt utdelt 300 mill. kr fra Postbankens frie egenkapital til Postbankens aksjonær. Utdelingen er foreslått inntektsført på ny post 81.

Andre saker

Tilgang til posttjenester og grunnleggende banktjenester for eldre og funksjonshemmede i byer og tettsteder - oppsøkende ekspedisjonstjeneste

I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 41 (1995-96) Om postvirksomheten i Norge, der Postens omfattende restruktureringsplan for ekspedisjonsnettets frem mot 1999 er omtalt, påpekte samferdselskomiteens flertall at reduksjon av antall postkontor i byer kan medføre vansker for enkelte eldre og funksjonshemmede, jf. Innst. S. nr. 285 (1995-96). Samferdselsdepartementet ble derfor bedt om å ta hensyn til de spesielle behov disse har, og legge til rette for at det kan etableres ordninger/avtaler med tilbud om oppsøkende ekspedisjonstjeneste uten kostnad for den enkelte. Samferdselsdepartementet har på denne bakgrunn vurdert behovet for å etablere slike særordninger for å sikre tilgjengelighet til grunnleggende post- og banktjenester for den aktuelle kundegruppen. Saken er sist omtalt i St.meld. nr. 16 (1998-99) Om virksomheten til Posten Norge BA.

Tilgjengelighet til posttjenester i byer og tettsteder er tradisjonelt basert på at kunden selv oppsøker et postkontor for å levere/hente registrerte postsendinger og for å utføre bank- og betalingsoppdrag. Nedlegging av postkontor i disse områdene fører derfor til at avstanden for den enkelte til nærmeste postkontor i mange tilfeller øker. I byer og tettsteder er det imidlertid også etter de senere års nedlegginger av postkontor et omfattende postkontornett som suppleres av en rekke alternative betjeningsformer. I byene er det et meget godt utbygd nett av minibanker, betalingsterminaler med muligheter for kontantuttak, innsamlingspostkasser og frimerkeforhandlere. Nettet knyttes sammen av et omfattende nett av offentlige kommunikasjoner. I tillegg kommer landsdekkende ordninger som brev-/telegiro, kontofon m.v. I flere av de større byområdene har Posten etablert ekspedisjonstjeneste ved alders- og sykehjem. Tilgangen til grunnleggende post- og banktjenester i byer og tettsteder må derfor fortsatt generelt betegnes som meget god.

Personer som ikke har mulighet til å bevege seg ut, og således kan ha behov for å få utført posttjenester i hjemmet, antas i praksis å være i en situasjon hvor de også har behov for kommunale hjemmetjenester – enten årsaken er funksjonshemming, midlertidig funksjonssvikt p.g.a. sykdom eller alderdom. De fleste brukerne av hjemmetjenesten kan utføre posttjenester på normal måte. Det antas at øvrige i det vesentlige vil bo på sykehjem. De få som trenger bistand til å få utført posttjenester ordner dette gjennom familie, venner eller naboer. Hvis de ikke har et slikt nettverk, vil hjemmetjenesten ordne nødvendige ærender gjennom fullmakt (f.eks. hente/sende postpakker, betale regninger o.l.).

I konsesjonen til Posten er det stilt krav om at Postens basistjenester (grunnleggende posttjenester) og grunnleggende banktjenester skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet. Det skilles ikke mellom ulike kundegrupper eller geografiske områder, og kravet gjelder derfor også overfor eldre og funksjonshemmede i byer og tettsteder. Det ligger inn under Post- og teletilsynets tilsynsansvar å påse at tilgjengelighetskravet også oppfylles overfor disse kundegruppene. Verken Samferdselsdepartementet, Post- og teletilsynet eller Posten har gjennom henvendelser fra privatpersoner, kommuner, interesseorganisasjoner o.l. fått indikasjoner på at den tjenesten eldre og funksjonshemmede i dag tilbys i byer og tettsteder ikke er tilfredsstillende og at det foreligger et behov for en oppsøkende ekspedisjonstjeneste for disse kundegruppene. Samferdselsdepartementet finner ut fra dette det ikke tjenlig å pålegge Posten å gjennomføre en generell ordning med oppsøkende ekspedisjonstjeneste for eldre og funksjonshemmede i byer og tettsteder. Departementet legger imidlertid til grunn at Post- og teletilsynet i forbindelse med sitt tilsynsarbeid også vurderer konsesjonskravene i forhold til eldre og funksjonshemmede i de aktuelle områdene. Videre vil departementet bemerke at Posten på forretningsmessig grunnlag kan inngå avtale med enkeltpersoner, kommuner eller andre om oppsøkende ekspedisjonstjeneste (mot betaling), slik det er gjort enkelte steder allerede (bl.a. med hensyn til utlevering av pakker).

Offentlige servicekontor

I forbindelse med arbeidet med å sikre offentlige tilbud i distriktene, er det kommet forslag om opprettelse av en form for offentlige servicekontorer mellom den enkelte kommune og det lokale postkontor. Et slikt samarbeid vil være avhengig av lokalt initiativ fra den enkelte kommune. Som eksempel er det tilsvarende inngått en rammeavtale mellom Posten og Rikstrygdeverket om mulig opprettelse av slike servicekontorer, basert på den gjeldende ordningen ved kontoret i Storforshei. Regjeringen ser positivt på opprettelse av flere offentlige servicekontorer. En rekke formelle, og delvis praktiske, uklarheter knyttet til etablering av slike kontorer der tjenester fra flere offentlige etater samles i én enhet blir vurdert i en interdepartemental arbeidsgruppe om offentlige servicekontorer ledet av Arbeids- og administrasjonsdepartementet, der også Samferdselsdepartementet er representert. Arbeidet skal være avsluttet våren 2000.

Organisasjonsendring

Styret for Posten har vedtatt at Postens kantinedrift skilles ut og slås sammen med Postens renhold AS til et nytt selskap (Postens servicepartner AS) fra 1. januar 2000. Løsningen innebærer en effektivisering samtidig som hensynet til de ansatte blir ivaretatt i størst mulig grad.

Programkategori 22.20 Telekommunikasjoner

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	155 350	154 100	162 400	5,4
1390	Egenkapital i Telenor AS	2 000 000			
	Sum kategori 22.20	2 155 350	154 100	162 400	5,4

Inntekter under programkategori 22.20 fordelt på kapitler:

(i 1 000 kr)					
Kap	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000	Pst. endr. 99/00
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	137 489	144 100	152 400	5,7
5640	Aksjer i Telenor AS	570 000	700 000	500 000	-28,6
	Sum kategori 22.20	707 489	844 100	652 400	-22,8

Mål og virkemiddel

Programkategori 22.20 Telekommunikasjoner omfatter utgifts- og inntektskapitlet til Post- og teletilsynet, samt utbytte fra Telenor AS. Post- og teletilsynets virksomhet er i hovedsak konsentrert om følgende oppgaver:

- føre tilsyn med aktører på post- og teleområdet
- føre kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- utarbeide forskrifter
- forvalte autorisasjonsordninger
- forestå klagebehandling og mekling
- forestå markedskontroll av radio- og teleutstyr
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forestå radiofrekvens- og nummerforvaltning
- delta i internasjonalt arbeid
- rådgivning overfor Samferdselsdepartementet

Som deleier i det planlagt sammenslåtte selskapet av Telenor AS og Telia AB, vil Samferdselsdepartementet arbeide for å sikre staten et utbytte som reflekterer eierposisjonen i selskapet.

Utvikling og resultater

Det har de siste årene skjedd en endring i tilsynets virksomhet med større vekt på bl.a. markedsovervåking og informasjon. For at tilsynet skal ivareta sin rolle på en best mulig måte er det spesielt viktig med gode kunnskaper om markedsforhold både på post- og telesektoren. På telesiden er det benyttet betydelige ressurser til frekvensplanlegging, mekling vedrørende samtrafikk, samt til å bygge opp kompetanse på nye teknologiske områder for å møte framtidige kontrollbehov. Når det gjelder tilsyn på postområdet, har erfaringen hittil vist at et effektivt tilsyn hovedsakelig er knyttet til oppfølging av de konsesjonskrav som gjelder for Posten Norge BA.

Budsjettforslaget 2000

Forslaget til budsjett for Post- og teletilsynet innebærer en parallell oppjustering av utgifts- og inntektskapitlet målt mot vedtatt budsjett 1999. Utgiftene for 2000 foreslås økt med 8,3 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett for 1999. Utgiftsøkningen skyldes

Samferdselsdepartementet

igangsetting av Totalforsvarsprosjektet, utførelse av sikkerhetsklarering innen samferdselssektoren, administrasjon av 5-sifrede telefonnummer, utførelse av sekretariatetsfunksjoner i forbindelse med Norges formannskap i den europeiske post- og teleorganisasjonen, CEPT, og forsering av arbeidet med utlysning av konsesjoner for tredje generasjons mobilkommunikasjonssystemer (UMTS). Økningen finansieres ved en tilsvarende økning på inntektssiden. Flere av de nevnte oppgaver utføres allerede av tilsynet, og de øvrige planlegges igangsatt senere i 1999. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn komme tilbake med forslag om bevilgningsendringer også i siste revisjon av statsbudsjettet 1999.

Inkludert i budsjettforslaget er budsjettmidler til Statens teleforvaltningsråd. Post- og teletilsynet overtok 01.06.1999 ansvaret for Radiostøykontrollen fra Telenor. Budsjettforslaget omfatter 10 mill kr til denne oppgaven. Dette beløpet skal ikke dekkes av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99), Innst. S. nr. 180 (1998-99).

Budsjettert utbytte fra Telenor AS er basert på Telenors resultatprognose for 1999 og gjeldende utbyttepolitikk for Telenor AS.

Rapportering

Frekvensplanlegging

Post- og teletilsynet har utført omfattende frekvensplanlegging i forbindelse med tilrettelegging for innføring av nye radiokommunikasjonssystemer. Det er tildelt prøvekonsesjoner for tredje generasjons mobilsystemer (UMTS), og det er lagt til rette for at ordinære konsesjoner kan utlyses så snart Stortinget har behandlet meldingen om tilgang til mobilnett og om UMTS som legges fram senere i år. Videre er det utlyst konsesjoner for etablering og drift av private, digitale radionett (TETRA). Konsesjonstildeling vil ventelig skje senere i år. Det er gjennomført en høringsrunde for å kartlegge interessen for utbygging av bredbånds multimediet basert på radioteknologi. Undersøkelsen viser at det er stor markedsinteresse for utbygging av slik alternativ infrastruktur. Det er nedsatt en arbeidsgruppe for å utarbeide frekvensplaner basert på digital radio (DAB) for lokalradioformål.

Tilsynsordninger på teleområdet

Post- og teletilsynet har i 1999 brukt betydelige ressurser til mekling i samtrafikkspørsmål. Tilsynet har holdt Samferdselsdepartementet løpende orientert om markedsutviklingen i telemarkedet. Tildeling av 5-sifrede nummer er igangsatt, og første fase av ordningen med fast operatørforvalg er gjennomført. Tilsynet har utarbeidet forslag til nye regler for produktregnskap for tilbydere med sterk markedsstilling.

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 i år 2000. Laboratoriet er også tildelt akkreditering etter nye standarder for analogt teleutstyr og innen elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Oppdragsmengden for målinger har i 1999 ligget på samme nivå som i de senere årene, mens sertifisering og spesielt etterspørselen etter sertifikater for EMC har vist en økning. Post- og teletilsynet har inngått avtale om leie av nye lokaler for laboratorievirksomheten i Kjeller Teknologipark. Innflytting vil ventelig skje høsten år 2000.

Forskrifter

Det er utarbeidet flere forskrifter bl.a. vedr. tele- og radioutstyr. Dette gjelder bl.a. forskrift om EØS-godkjenning av maritimt radioutstyr og en rekke forskrifter som implementerer EU-beslutninger vedrørende felles tekniske reguleringer.

Markedskontroll av tele- og radioutstyr

Post- og teletilsynet arbeider med omlegging av sine kontrollrutiner og bruk av sanksjoner. En del av dette arbeidet er knyttet til tiltak som følger av implementering av EUs nye radio- og teleterminaldirektiv. Det arbeides med et forslag til ny kontrollordning på EMC-området i samarbeid med Produkt- og elektrisitetstilsynet.

Kontroll av frekvensbruk

Operasjonssenteret ved Ski målestasjon er nå i full drift og har bidratt til å effektivisere kontrollarbeidet. Det er opprettet fjernstyrte målestasjoner i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Radiostøykontrollen

I samsvar med St.prp. nr. 45 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 180 (1998-99) ble Radiostøykontrollen overført fra Telenor AS til Post- og teletilsynet 01.06.1999. Enheten bestod på overføringstidpunktet av 11 personer tilknyttet 7 kontorer i ulike deler av landet.

Posttilsynsvirksomhet

Antall operatører som er blitt registrert i postoperatørregisteret er betydelig mindre enn forventet. Post- og teletilsynet vurderer bl.a. på denne bakgrunn om andre virkemidler kan være mer effektive for å oppnå målsettingene med registeringsordningen. Sakstilfanget til tilsynet har avdekket behov for klargjøringer i regelverket, særlig når det gjelder vilkårene i konsesjonen til Posten. I tilknytning til arbeidet med oppdatering av regelverket på postområdet som følge av EUs postdirektiv, har tilsynet også utarbeidet forslag som vil bidra til å klargjøre konsesjonsvilkårene.

Samferdselsdepartementet har sommeren 1999 sendt forslag til endringer i Postens konsesjon på høring. Det er ventet at revidert konsesjon kan bli fastsatt i løpet av høsten 1999.

Sammen med departementet har tilsynet arbeidet med å forberede deltakelse på Verdens Postunions kongress som vil finne sted høsten 1999. Post- og teletilsynet er tillagt ansvaret som nasjonalt fagorgan for standardisering på postområdet. Denne oppgaven utføres i tråd med den praksis som er etablert for tilsynets tilsvarende oppgave på teleområdet og i samarbeid med Norges Standardiseringsforbund.

Bistandsvirksomhet

I henhold til avtale med NORAD er det, i samarbeid med teleforvaltningen i Eritrea, utarbeidet en plan for videreføringen av bistandsvirksomheten. Pga. konflikten mellom Eritrea og Etiopia er denne aktiviteten stilt i bero, men den forventes gjenopptatt høsten 1999. Det er gitt faglig støtte til NORAD i forbindelse med evaluering og prosjektoppfølgning av telekommunikasjonsprosjekter i flere andre land i Afrika.

Totalforsvarsprosjekt

Samferdselsdepartementet har igangsatt et prosjekt i samarbeid med bl.a. Totalforsvarets råd for sikkerhet i tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Prosjektet arbeider med problemstillinger rundt sårbarhet og sårbarhetsreduserende tiltak innen offentlig telekommunikasjon. Post- og teletilsynet er tillagt det administrative ansvaret for prosjektet og vil inngå kontrakter med aktuelle leverandører. Det tas sikte på å legge fram en stortingsproposisjon om teleberedskap våren 2000.

Informasjon mv.

I 1999 er Post- og teletilsynets informasjonstjenester på Internett videreutviklet. Tilsynets informasjonsvirksomhet er nå samlet i egen enhet som inngår i direktørens stab. Post- og teletilsynet er i en prosess med utskifting av flere edb-baserte saksbehandlersystemer. I 1999 er det etablert et felles kunderegister og et nytt system

Samferdselsdepartementet

for kabelnett. Det er iverksatt et internt prosjekt for å forberede overgangen til år 2000. I løpet av 1999 er alle IT-løsninger og instrumenter kartlagt, testet og renoveret slik at de er klare for overgangen. Prosjektet omfatter også beredskapsplaner ved årsskiftet.

Mål og prioriteringer

Post- og teletilsynet har utarbeidet en langsiktig, overordnet målstruktur samt en 3-årsplan for perioden 1999-2001. Denne gjenspeiler de viktigste satsningsområdene i forhold til utviklingen på etatens virksomhetsområder:

- sikre kunnskap om markedsforhold og post- og telepolitikk
- videreutvikle regelverk og tilsyn for postområdet
- bidra til hensiktsmessige samtrafikkordninger, herunder meklingsmetoder
- videreutvikle et effektivt tilsyn og styrke kontrollvirksomheten
- videreutvikle forvaltningen av nummer og nettadresser
- styrke frekvensforvaltningen bl.a. gjennom å videreutvikle nasjonal frekvensplan
- bedre Post- og teletilsynets informasjonsvirksomhet
- skape en åpen, omstillingsvillig og kompetent organisasjon
- delta aktivt i arbeid knyttet til sammensmelting av telekommunikasjon og kringkasting
- bidra til hensiktsmessig sikkerhetsnivå innen tilsynets virkeområder

Viktige mål for virksomheten i 2000 er:

Frekvensplanlegging

Frekvenser for tredje generasjons mobile radiosystemer vil bli tildelt så tidlig som mulig for å sikre en forutsigbar utvikling av mobilmarkedet i Norge. Det vil bli utarbeidet en frekvensplan for digital radio (DAB) til lokalradioformål. Videre vil det bli tildelt konsesjoner for bredbåndsbasert radioaksess og trådløse multimedienett.

Tilsynsordninger på teleområdet

Post- og teletilsynet vil arbeide videre med utvikling av en database med markedsinformasjon på teleområdet. Oppfølging av fast operatørforvalg og nummerportabilitet vil være prioriterte oppgaver også i 2000. Tilsynet vil arbeide videre med nye regler for produktregnskap.

Laboratoriets virksomhet

Med bakgrunn i omleggingen av regelverket for tele- og radioutstyr vil Post- og teletilsynet i større grad forankre den framtidige laboratorievirksomheten i arbeidet med markedskontroll. Kompetanseoppbygging, samt oppbygging av instrumentutrustning og målemetoder for nettrelatert teknologi vil fortsette. Post- og teletilsynet tar sikte på fortsatt å kunne tilby sertifiseringstjenester for terminalutstyr for å dekke behovet for slike tjenester fra næringslivet. Laboratorievirksomheten er planlagt flyttet til nye og mer hensiktsmessige lokaler høsten 2000. I denne forbindelse vil også fasilitetene for radio- og EMC-målinger bli betydelig forbedret.

Forskrifter

Tilsynet vil forberede opphevelsen en rekke tekniske utstyrsforskrifter. Det arbeides også med modernisering og reduksjon av antall konsesjonsforskrifter på radioområdet. Det tas sikte på å utarbeide en felles forskrift som kan fastsettes i første halvår 2000. EUs nye radio- og teleterminaldirektiv vil bli implementert i norsk regelverk i år 2000. Det vil i denne forbindelse bli vurdert om de nye reglene også medfører behov for å gjøre endringer i teleloven. Det tas sikte på å fastsette en forskrift om el-sikkerhet i telenett.

Markedskontroll

I forbindelse med overgangen fra typegodkjenning til markedsovervåkning av radio- og teleutstyr vil det bli iverksatt hensiktsmessige rutiner for markedskontroll.

Samarbeid med forbrukermyndighetene

Tilsynet vil videreutvikle samarbeidet med Forbrukerrådet og Forbrukerombudet bl.a. for å bidra til utarbeidelse av hensiktsmessige standardkontrakter på kabel-TV-området.

Tilsyn på kringkastingsområdet

Post- og teletilsynet er tildelt tilsyns- og kontrollopgaver etter Lov om standarder ved overføring av fjernsynssignaler. Tilsynet vil vurdere behovet for tekniske forskrifter og nærmere regler om tilsyn, kontroll og gebyr, samt bidra til utarbeidelse av regelverk for tvisteløsning.

Kontroll av frekvensbruk

Post- og teletilsynet vil videreføre arbeidet med å etablere hensiktsmessige tilsynsordninger med vekt på markeds kontroll, frekvensbruk og uønsket utstråling og elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Det tas sikte på å etablere de gjenstående målestasjoner i Ålesund og Tromsø.

Posttilsynsvirksomhet

I så godt som alle saker som tilsynet har hatt til behandling, har Posten vært den ene part. 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.

Informasjon

Post- og teletilsynet vil aktivt benytte Internett som informasjonskanal. På bakgrunn av at tilsynet deltar i rekke internasjonale aktiviteter er det et mål å få relevante dokumenter oversatt til engelsk og publisert på tilsynets hjemmesider på Internett. Det skal arbeides videre med produksjon av informasjon til brukerne om rettigheter og plikter innenfor de områder som tilsynet regulerer.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)**

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Driftsutgifter	122 594	126 800	140 100
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	19 255	17 300	22 300
70	Refusjon til Telenor AS	10 000	10 000	
71	Tilskudd til teletjenester vedr. Svalbard	3 501		
Sum kap. 1380		155 350	154 100	162 400

Post 01 Driftsutgifter

Bemanningen i Post- og teletilsynet pr. august 1999 tilsvarte 166 årsverk. Post 01 omfatter foruten lønn mv. også midler til tilsynets internasjonale engasjementer, konsulent tjenester, 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

Beløpet på denne posten fremmes på bakgrunn av Post- og teletilsynets forventede investeringsbehov i 2000. Posten omfatter fornyelse og utbedring av instrumentparken, utskifting av målebiler, samt nødvendige IT-investeringer.

Post 51 Til reguleringsfond

Post 51 Til reguleringsfond vil framstå i statsregnskapet med et beløp tilsvarende et eventuelt inntektsoverskudd i 1999 minus ubrukt bevilgning som overføres til 2000, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Post 70 Refusjon til Telenor AS

I samsvar med St.prp. nr. 45 (1998-99)/Innst. S. nr. 180 (1998-99) ble Radiostøykontrollen overført fra Telenor AS til Post- og teletilsynet 01.06.1999. Budsjettforslaget omfatter 10 mill. kr til denne oppgaven. Beløpet fordeles fra år 2000 på kap. 1380, post 01 og 45, men skal fortsatt ikke dekkes av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet.

Post 71 Tilskudd til teletjenester vedr. Svalbard

Forslag om tilskudd til teletjenester vedrørende Svalbard er besluttet overført til Svalbardbudsjettet.

Bestillingsfullmakt

Det foreslås at Post- og teletilsynet gis fullmakt til i 2000 å foreta forskuddsvis bestillinger av materiell med 4 mill. kr utover gitte bevilgninger, jf. forslag til vedtak.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
01	Diverse avgifter og gebyrer	136 350	144 100	152 400
02	Inntekter iflg. fullmakt	1 139		
	Sum kap. 4380	137 489	144 100	152 400

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

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. 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 framstå 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

Samferdselsdepartementet

kravet om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Kap. 5640 Aksjer i Telenor AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 1998	Vedtatt budsjett 1999	Forslag 2000
80	Utbytte	570 000	700 000	500 000
	Sum kap. 5640	570 000	700 000	500 000

Post 80 Utbytte

Den planlagte sammenslåingen av Telenor AS og Telia AB medfører at utbytte i 2000 vil bli utbetalt av det nye selskapet. Dette innebærer at eierne ikke ensidig kan fatte beslutninger om utbytte fra sine replektive selskaper for regnskapsåret 1999. Med dette forbehold kan det fra Telenor AS isolert sett budsjetteres med et utbytte på om lag 500 mill. kr i 2000. Dette anslaget er basert på Telenors resultatprognose for 1999 og gjeldende utbyttepolitikk for Telenor AS.

Etter at Stortinget og Riksdagen i juni i år godkjente planene om sammenslåing av Telenor og Telia, har selskapene arbeidet videre med opplegget for integrasjon av virksomhetene, og det er nedsatt en styringskomite for å forberede børsintroduksjonen og det offentlige salget av aksjer i det sammenslåtte selskapet. To internasjonale banker vil ha ansvar for å samordne børsintroduksjonen og nedsalget internasjonalt, mens salget i Norge og Sverige vil bli ledet av nordiske banker.

EU har besluttet å utvide behandlingen av sammenslåingssøknaden. Dette innebærer at en endelig avgjørelse i saken trolig først vil foreligge i siste halvdel av oktober.

Samferdselsdepartementet har hatt et betydelig arbeid i forbindelse med den planlagte sammenslåingen av Telenor og Telia. I 1999 er det gitt en særskilt bevilgning på 18 mill. kr til juridisk og økonomisk rådgivning, herunder konsulentbistand i forbindelse med forberedelser til statens salg av aksjer, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 134 (1998-99).

Departementet er i ferd med å gjennomgå kostnadene for 2000. Utgangspunktet er at den alt overveiende del av transaksjonskostnadene, som består i provisjoner og annen godtgjørelse for de oppgaver som skal utføres av investeringsbanker og meglerhus, er fordelt pro rata mellom den norske og svenske stat i forhold til de respektive andeler som skal selges. Det må også påregnes betydelige kostnader til konsulentbistand og rådgivning til departementet, samt markedsundersøkelser, PR-virksomhet m.m. som ikke er med i budsjettforslaget for 2000, og som en vil måtte komme tilbake til.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til to tilskudd på det daværende Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett.

I tilknytning til oppheving av fritaket for autodieselavgift for busser fra 1.1.99, legges det opp til at til at bussdrift med ruteløype blir kompensert for sine merkostnader, jf. St.prp. nr. 54/Innst. S. nr. 247 (1997-98). Det vises for øvrig til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak, kap. 1330, post 60 Avgiftskompensasjon bilruter og kap. 1330, post 71 Tilskudd til ekspressbusser.

Det foreslås at de sentralt fastsatte ordningene for honnørrabatt og barnerabatt oppheves, og at dette ansvaret delegeres fylkeskommunene fra 1. januar 2000. Dette vil gi fylkeskommunene større handlingsrom i utformingen av den lokale transportpolitikken, og vil kunne gi mer markedsrettet tilbud til passasjerene. Det foreslås at den landsomfattende ordningen med rabatt for militære- og sivile tjenestepliktige opprettholdes. Av fordelingsmessige hensyn bør disse gruppene fortsatt være sikret gode rabattbetingelser.

Utvikling og resultater

Nedenfor er gitt en oversikt over fylkeskommunenes faktiske utgifter i 1998 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 1 000 kr)
Faktisk forbruk 1998				Brutto kostnader rutedrift	Tilsk. andel rutedrift	Endring tilsk. andel pst. poeng 1997-98
Fylkeskommune	¹⁾ Rutedrift	²⁾ Fylkesveg	Sum			
Østfold	71 500	44 000	115 500	198 300	36,1	1,2
Akershus	355 900	139 600	495 500	764 900	46,5	10,0
Oslo	423 400	³⁾ 48 600	472 000	1 432 100	29,6	-4,2
Hedmark	80 600	89 500	170 100	136 600	59,0	1,1
Oppland	93 400	137 200	230 600	299 000	31,2	-10,9
Buskerud	56 300	76 800	133 100	245 100	23,0	-5,0
Vestfold	53 900	52 900	106 800	153 000	35,2	5,1
Telemark	78 300	74 400	152 700	174 300	44,9	-13,7
Aust-Agder	43 500	43 400	86 900	128 200	34,0	-0,9
Vest-Agder	95 100	73 100	168 200	213 300	44,6	5,9
Rogaland	176 000	131 000	307 000	462 300	38,1	-0,8
Hordaland	250 700	187 300	438 000	877 700	28,6	1,2
Sogn og Fjordane	155 000	57 800	212 800	340 700	45,5	1,1
Møre og Romsdal	168 200	158 600	326 800	422 700	39,8	-2,5
Sør-Trøndelag	128 700	⁴⁾ 140 800	269 500	402 600	32,0	0,7
Nord-Trøndelag	88 200	78 800	167 000	146 200	60,3	3,9
Nordland	296 700	219 200	515 900	479 100	61,9	1,6
Troms	142 900	97 200	240 100	336 900	42,4	-2,0
Finnmark	117 000	34 600	151 600	176 200	66,4	0,6
Sum	2 875 300	1 884 800	4 760 100	7 389 200	38,9	-0,2

1) Innberegnet i beløpene er også fylkeskommunale tilskudd i forbindelse med prosjekter der staten yter tilskudd over kap. 1301, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, samt tidligere kap. 1330, post 60 Tilskudd til særskilte investeringer mv. for kollektivtransport i storbyene.

2) Fylkeskommunale utgifter til vedlikehold og reinvesteringer.

3) Antatte vedlikeholdsutgifter til et normert fylkesvegnett på 278 km.

Samferdselsdepartementet

- 4) Inkl. utgifter til 141 km veg som ble omklassifisert fra fylkesveg i forbindelse med frikommuneforsøket.

I 1998 var ca. 118 600 personer godkjent som brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Statistikk fra fylkeskommunene viser at fylkes- og primærkommunene brukte 236,2 mill. kr i 1997 og 298,7 mill. kr i 1998 til transport for funksjonshemmede, dvs. en økning på 26,5 pst. fra 1997.

Nedenfor er gitt en oversikt over de mest sentrale data på fylkesvegnettet for de enkelte fylkeskommuner pr. 1. januar 1987 og 1. januar 1999.

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.99	1.1.87	1.1.99	1.1.87	1.1.99	1.1.87	1.1.99
Østfold	996	989	29	28	62	72	15	41
Akershus	1 063	1 110	27	25	82	87	45	59
Oslo ¹⁾	0	0						
Hedmark	2 526	2 533	39	39	49	55	13	28
Oppland	1 988	2 048	37	37	61	72	15	45
Buskerud	1 165	1 149	30	29	97	98	20	52
Vestforld	666	679	28	27	100	100	20	62
Telemark	1 116	1 103	29	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	992	35	34	67	79	7	63
Vest-Agder	1 266	1 286	34	34	47	59	4	60
Rogaland	1 732	1 774	35	31	89	95	35	60
Hordaland	1 746	1 807	30	28	100	100	16	54
Sogn og Fjordane	1 323	1 442	28	28	97	100	32	67
Møre og Romsdal	1 825	1 778	28	29	49	63	9	31
Sør-Trøndelag ²⁾	1 793	1 617	34	37	36	47	6	26
Nord-Trøndelag	1 816	1 770	33	33	25	40	9	42
Nordland ³⁾	2 588	2 577	29	30	37	59	1	27
Troms ⁴⁾	1 767	1 818	34	34	50	70	1	31
Finnmark	680	638	16	15	69	100	71	92
Sum	27 009	27 110	32	30	65	74	16	45

- 1) Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2000 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.
- 2) Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2000 i tillegg lagt til grunn 141 km veg som ble omklassifisert til kommunal veg innen Trondheim kommune i forbindelse med frikommuneforsøket.
- 3) Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2000 i tillegg lagt til grunn 23 km veg i forbindelse med at det gjennomføres en grenseregulering fra 1.1.2000.
- 4) Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2000 gjort et fradrag 23 km veg i forbindelse med at det gjennomføres en grenseregulering fra 1.1.2000.

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 1999 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 74 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 45 pst.

Det vises for øvrig til programkategori 21.30 Vegformål, kap. 1320, post 60 Tilskudd til fylkesvegformål.

Samferdselsdepartementet

tilråd:

1. I proposisjonen om statsbudsjettet for 2000 føres de summene opp som er nevnt i et framlagt forslag:

Sum utgifter under kap 1300-1380, 2450	Kr	17 976 620 000
Sum inntekter under kap 4300-4380, 5450, 5611-5612, 5618-5619, 5622-5623 og 5640	Kr	2 757 000 000

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 2000,
kapitlene 1300-1380, 2450, 4300-4380, 5450, 5611-5612, 5618-5619,
5622-5623 og 5640**

I

Utgifter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.					
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01	Driftsutgifter	80 700 000		
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000		
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	13 400 000		107 000 000
1301		Forskning og utvikling mv.			
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	13 200 000		
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	61 700 000		
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	28 900 000		103 800 000
		Sum Administrasjon m.m.			210 800 000
Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften					
1310		Flytransport			
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 60</i>	355 300 000		355 300 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser			
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	27 900 000		
	70	Overføring til Luftfartsverket	90 500 000		118 400 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01	Driftsutgifter	108 800 000		108 800 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart			
	01	Driftsutgifter	8 500 000		8 500 000
		Sum Luftfartsformål ekskl. forretningsdriften			591 000 000
Vegformål					
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 496 000 000		
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000		
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 079 600 000		
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	101 900 000		
	32	Legging av fast dekke på riksveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000		
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 60</i>	100 000 000		
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	225 900 000		9 993 400 000
		Sum Vegformål			9 993 400 000

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
60	Avgiftskompensasjon rutebiler	464 000 000		
70	Tilskudd til Hurtigruten	185 800 000		
71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	75 400 000	725 200 000	
	Sum Særskilte transporttiltak		725 200 000	
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 727 000 000		
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 219 100 000	3 946 100 000	
1351	Overføringer til NSB BA			
70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	987 000 000	
1354	Statens jernbanetilsyn			
01	Driftsutgifter	10 100 000	10 100 000	
	Sum Jernbaneformål		4 943 200 000	
Sivilt beredskap				
1360	Samferdselsberedskap			
01	Driftsutgifter	4 410 000		
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	9 360 000		
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 850 000	15 620 000	
	Sum Sivilt beredskap		15 620 000	
Post				
1370	Kjøp av posttjenester			
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	730 000 000	730 000 000	
	Sum Post		730 000 000	

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Telekommunikasjoner					
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)				
	01 Driftsutgifter		140 100 000		
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>		22 300 000		162 400 000
	Sum Telekommunikasjoner				162 400 000
Statens forretningsdrift					
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)				
	24.1 Driftsinntekter	-2 346 300			
	24.2 Inntekter regionale flyplasser	-209 900			
	24.3 Fra reguleringsfondet	-2 000			
	24.4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 535 700			
	24.5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	192 200			
	24.6 Avskrivninger	338 600			
	24.7 Renter av statens kapital	37 300			
	24.8 Til investeringsformål	360 400			
	24 Driftsresultat		-94 000 000		-94 000 000
	30 Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>		699 000 000		699 000 000
	Sum Statens forretningsdrift				605 000 000
Sum departementets utgifter					17 976 620 000

Samferdselsdepartementet

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet					
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet		1 800 000	1 800 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01	Gebyrinntekter		33 900 000	33 900 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01	Salgsinntekter mm.		15 300 000	
	02	Diverse gebyrer		219 900 000	235 200 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01	Kjørevegsavgift		58 300 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.		130 000 000	
	04	Leieinntekter		20 000 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift		150 000 000	
	37	Anleggsbidrag		29 000 000	387 300 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01	Diverse avgifter og gebyrer		152 400 000	152 400 000
		Sum Samferdselsdepartementet			810 600 000
Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift					
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)			
	35	Til investeringsformål		360 400 000	360 400 000
		Sum Avsetning til investeringsformål i statens forretningsdrift			360 400 000
Renter og utbytte mv.					
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		Aksjer i Postbanken AS			
	81	Utdeling ved fusjon mellom Postbanken og DnB		300 000 000	300 000 000
5623		Aksjer i SAS Norge ASA			
	80	Utbytte		50 000 000	50 000 000
5640		Aksjer i Telenor AS			
	80	Utbytte		500 000 000	500 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.			1 586 000 000
Sum departementets inntekter					2 757 000 000

Samferdselsdepartementet

II

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2000 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 2000, uten framlegg 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 2000 kan overføre inntil 10 mill. kr av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
3. Luftfartsverket i 2000 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill. kr utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 2000 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 2000, uten framlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 2000, uten framlegg for Stortinget, kan overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

IV

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 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.
2. Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntektene på kap. 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.
3. Statens vegvesen kan i 2000 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kr utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
4. Statens vegvesen kan i 2000 forplikte for fremtidige budsjetterminer for opptil 650 mill. kr utover gitte tildelinger på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
5. Statens vegvesen i 2000 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 940 mill. kr. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

Samferdselsdepartementet

6. Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 55 mill. kr til Ev 39 Blindheim – Breivika. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003.
7. Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 120,0 mill. kr til Ev 39 Trekantsambandet. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001.
8. Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Sør-Trøndelag fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 74,4 mill. kr til rv 714 Hitra – Frøya. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2001 og 2002.

V

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

9. Jernbaneverket kan overskride bevilningene for 2000 på kap. 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350, postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
10. Jernbaneverket kan i 2000 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kr utover gitte bevilgninger.
11. Jernbaneverket kan i 2000 forplikte seg for fremtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kr utover gitt bevilgning på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
12. Jernbaneverket kan i 2000 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.
13. Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag.
14. Jernbaneverket kan i 2000 motta 70 mill. kr fra NSB BA til investeringstiltak på Kongsvingerbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – med 35 mill. kr i hhv. 2002 og 2003.
15. Jernbaneverket kan i 2000 motta 20 mill. kr fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.

VI

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

16. Post- og teletilsynet i 2000 kan bestille materiell for inntil 4 mill. kr utover gitte bevilgninger.
17. Post- og teletilsynet i 2000 kan overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet.

