



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2007–2008)

FOR BUDSJETTÅRET 2008

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5624

Innhold

Del I		Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	112
Innleiing og oversikt	7	Kap. 4355 Baneservice AS	112
		Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	112
1	Overordna utfordringar og hovudmål	Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	118
2	Oversikt over budsjettforslaget	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	118
3	Diverse tabellar	Kap. 1370 Posttjenester	122
		Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	122
		Kap. 1380 Post- og teletilsynet	123
		Kap. 4380 Post-og teletilsynet	124
Del II		<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	125
Nærmere om de enkelte budsjettforslag	19		
Programområde 21 Innenlands transport	21		
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. .</i>	21		
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	22		
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	23		
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	24		
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	28		
Kap. 1310 Flytransport	33		
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	34		
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	34		
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	35		
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	36		
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	36		
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS .	36		
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	37		
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	38		
Kap. 1320 Statens vegvesen	49		
Kap. 4320 Statens vegvesen	60		
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	61		
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	61		
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	88		
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	88		
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	91		
Kap. 1350 Jernbaneverket	98		
Kap. 4350 Jernbaneverket	107		
Kap. 1351 Persontransport med tog	108		
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	111		
		Del III	
		Omtale av viktige oppfølgingsområde	129
		5 Viktige oppfølgingsområde	131
		5.1 Innleiing	131
		5.2 Kollektivtransport	131
		5.3 Flytting av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet	135
		5.4 Nasjonal transportplan	135
		5.5 Transporttryggleik	136
		5.6 Samfunnstryggleik og vernebuing innan samferdselssektoren	138
		5.7 Kjøp av samferdselstenester	140
		5.8 Alternativ finansiering av infrastruktur	141
		5.9 Styring av store investeringsprosjekt	141
		5.10 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet	143
		5.11 Avgifter og gebyr	144
		5.12 Hurtigrutemuseet	145
		6 Særskilde omtalar	146
		6.1 Forsking og utvikling	146
		6.2 Samferdsel og miljø	148
		6.3 Oppfølging av nordområdestrategien	152
		6.4 Likestilling i transportsektoren	152

**Forslag til vedtak om bevilgning for
budsjettåret 2008, kapitlene
1300-1380, 4300-4380, 5611,
5618-5619, 5622-5624 156**

Vedlegg 1
Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide
statlige foretak 163



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2007–2008)

FOR BUDSJETTÅRET 2008

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5624

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 14. september 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Overordna utfordringar og hovudmål

Regjeringa vil ta heile landet i bruk og føre ein samferdselspolitikk som legg til rette for næringsutvikling og busetnad. Noreg er eit land med store avstandar og spreidd busetnad. Gode transport- og kommunikasjonsløysingar er eit vilkår for å oppretthalde livskraftige lokalsamfunn. Regjeringa ønskjer å redusere avstandskostnadene. Utbygging av og tilrettelegging for ein tidsmessig infrastruktur er eit overordna mål.

Transportinfrastruktur er eit offentleg ansvar. Regjeringa vil leggje vekt på langsiktige investeringar for å byggje landet vidare. Transporttid, regularitet og transportkostnader er avhengig av infrastrukturen. Utbygging av transportinfrastruktur er derfor avgjerande for vekst og utvikling både i næringsliv og lokalsamfunn. I eit moderne kommunikasjonssamfunn må det også vere lagt til rette for gode og rimelege elektroniske kommunikasjonsløysingar over heile landet. Dette gjeld m.a. gode og likeverdige post- og teletenester, og breiband til alle.

Regjeringa sin samferdselspolitikk er forankra i Soria Moria-erklæringa. St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 og handsaminga av meldinga i Stortinget er ei viktig ramme for regjeringa sin transportpolitikk. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk foreslår regjeringa offensive mål og tiltak for å møte klimautfordringane, m.a. i transportsektoren. Klimameldinga og Nasjonal transportplan må sjåast i samheng, og signala frå klimameldinga vil prege Nasjonal transportplan 2010–2019.

Klimaendringar som skriv seg frå menneskeleg aktivitet, er kanskje den største utfordringa for verda i dag. Regjeringa vil føre ein politikk som tek fatt i dei store klimautfordringane både globalt og nasjonalt. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) er det foreslått sektorvise klimahandlingsplanar og mål for dei viktigaste utsleppssektorane i Noreg. Klimahandlingsplanane skal m.a. identifisere dei verkemidla som gir kostnadseffektive utsleppsreduksjonar for den einskilde sektor, men som med noverande verkemiddelbruk ikkje vert gjennomført.

Sidan transport er ein av sektorane med store klimautfordringar, har regjeringa no lagt fram ein klimahandlingsplan for transportsektoren. Klimagassutslepp frå transportsektoren utgjorde i 2005 om lag 25 pst. av dei samla utsleppa i Noreg. Om ikkje nye tiltak vert sette i verk, er det venta at vek-

sten i CO₂-utsleppa vil fortsette både frå landtransport og luftfart.

Sjølv om dei fleste transportmidla har vorte meir energieffektive, er det nær samheng mellom veksten i klimagassutsleppa og transportveksten. Transportutviklinga heng òg saman med den økonomiske utviklinga. Økonomisk vekst aukar behovet for både person- og godstransport. Auka velstand aukar samstundes den einskilde si verdsetting av tid, noko som favoriserer raske transportmiddel som personbil og fly. Personbilen er det dominerande transportmiddelet med ein marknadsdel på om lag 80 pst. av persontransportarbeidet.

Regjeringa meiner det er nødvendig med ei sterkare differensiering i samferdselspolitikken mellom dei større byområda og resten av landet. I byområda må forholda leggjast betre til rette for at folk kan reise kollektivt, gå eller sykle. Dette må kombinerast med restriktive tiltak når det gjeld bruk av privatbil. Døme frå m.a. Stockholm og London viser at restriktive tiltak mot biltrafikken gir raske og gode resultat. I resten av landet er utbeiring og utbygging av vegstandarden det viktigaste verkemiddelet.

Hovudmåla for transportpolitikken er knytt til framkomsttilhøva og inkluderer regional utvikling, trafikktryggleik, miljø og eit meir effektivt og tilgjengeleg transportsystem for alle. Nullvisjonen om at ingen skal verte drepne i trafikken må vere med i vurderingane av alle tiltaka ein gjer for transportsystemet.

Regjeringa ser klart behovet for å styrkje innsatsen på vedlikehald av transportinfrastrukturen. Store delar av både jernbanenettet og vegnettet er prega av mange år med utilstrekkeleg vedlikehald. Regjeringa har allereie styrkt innsatsen på vedlikehald monaleg samanlikna med nivået dei føregåande åra. Styrkinga av vedlikehaldsinnsatsen vert eit av dei viktigaste spørsmåla som må vurderast i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det er viktig å syte for rasjonell og effektiv framdrift på alle veg- og jernbaneprosjekt som er sette i gang. Dette er god samfunnsøkonomi og sikrar at nytten av prosjekta vert tilgjengeleg for trafikantane så raskt som mogleg.

Vegnettet er avgjerande for samferdselstilbodet i heile landet, men kanskje meir for distrikta enn

byområda. Stamvegnettet må halde ein gjennomgåande god standard. Regjeringa vil oppretthalde strategien med lengre samanhengande utbyggingar. Dessutan ønskjer regjeringa å satse meir offensivt på det sekundære vegnettet. Riksvegane er svært viktige for utviklinga i distrikta. Det er òg eit stort behov for opprusting av både fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet. Regjeringa har lagt godt til rette for dette gjennom ei kraftig styrking av kommuneøkonomien.

Rassikring er eit særleg prioritert område for regjeringa, fordi dette aukar den daglege tryggleiken i mange lokalsamfunn.

Riksvegferjene er ein viktig og integrert del av vegnettet i mange lokalsamfunn utan alternative transportveggar. Regjeringa har som mål å redusere transportutgiftene for folk på stader som er heilt avhengige av ferjetilbodet, og foreslår ytterlegare auke i rabattane for storbrukarar. Ivaretaking av kvalitet og omfang på tilbodet kombinert med høgare oljeprisar har medverka til at riksvegferjebudsjetten er høgare enn nivået i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Regjeringa ser det som svært viktig å leggje til rette for å overføre endå meir av godstrafikken frå veg til bane og sjø. Dette er viktig både med omsyn til miljøet og trafikktryggleiken og er ein politikk som heile Europa er oppteken av. Regjeringa gjennomfører no ei historisk satsing på jernbanen. Løyvingane til jernbaneinfrastruktur har aldri vore høgare i moderne tid. Gjennom tiltak som m.a. nye godsterminalar, kryssingsspor, profilutvidingar av tunnelar, fritak for el-avgift og forsøk med fritak for køyrevegsavgift for vognlast opp til 25 tonn legg regjeringa til rette for meir godstransport på bane.

I byar og område nær byane må kollektivtrafikken i større grad enn til no verte eit reelt alternativ til bruk av privatbil. Regjeringa meiner det er nødvendig å styrkje kollektivtrafikken og kombinere dette med restriksjonar på bruken av bil. Nært samarbeid mellom statlege og lokale styresmakter er nødvendig for å få til den ønskje utviklinga, m.a. ved vurdering av tiltak som parkeringspolitikk og vegprising. Ansvar for å vedta slike tiltak ligg lokalt.

Styrkinga av jernbanen vil halde fram. Størstedelen av den auka jernbaneinnsatsen vil verte kanalisert til strekkingar der passasjerpotensialet er stort. Regjeringa har også sett i gang ei utgreiing som skal gi eit grovt bilete av kostnadene og effektane ved å byggje høgfartsjernbane mellom dei største byområda. Dette vil kunne verte eit alternativ til fly på trafikksterke strekkingar.

Regjeringa ønskjer også at det skal vere eit godt kollektivtilbod i distrikta. I samband med revurdert nasjonalbudsjett 2007 vart det oppretta ei ordning med forsøk for å betre kollektivtransporttilbo-

det i distrikta. Formålet er å stimulere til ei betre samordning av ulike typar av transport med offentlig tilskot og å utvikle nye og betre kollektivtilbod i distrikta. Tilbringartenester og bestillingsruter med drosje koordinert med buss, båt og tog langs hovudtrafikkårene kan vere døme på slike løysingar. Ordninga vert styrkt i 2008.

Meir utbygging av gang- og sykkelveggar er eit satsingsområde for regjeringa. Det er eit mål at fleire arbeidsreiser skal skje med sykkel eller til fots, særleg i dei store byområda.

Biltransport vil alltid vere omfattande i eit langstrakt og spreidd bygd land som Noreg. Regjeringa ser det derfor som svært viktig å satse på tiltak som vil stimulere til at alt fleire vel miljøvennlige køyretøy. Regjeringa vil utgreie spørsmålet om å opprette eit Transnova som skal arbeide med å utvikle meir miljøvennleg transport. Det er foreslått eit introduksjonsprogram for biodrivstoff, med omsetnadskrav frå 2008. Det vil vidare satsast meir på å utvikle såkalla andregenerasjonsdrivstoff, og innblanding av dette i vanleg drivstoff. Omlegging til meir såkalla grøne avgifter er også viktige tiltak for å få folk til å velje transportformer og køyretøy som er minst skadeleg for miljøet.

Luftfart er ein svært sentral del av transporttilbodet i eit land som Noreg med store avstandar og lite folk. Både kortbanenettet og stamrutenettet er ein viktig del av transportinfrastrukturen. Ordninga med at dei få flyplassane som går med overskot, finansierer dei mange ulønsame flyplassane er ein berebjelke i det godt utbygde norske lufthamnsystemet. Regjeringa ønskjer å behalde dagens flyplasstruktur, men opnar for endringar der det er ønske om det lokalt. Gjennom ordninga med statleg kjøp av flyruter vert det oppretthalde eit godt flytilbod til mange stader i heile landet der det ikkje er eit kommersielt grunnlag.

Posttenestene er ei avgjerande brikke for å sikre busetnad og næringsutvikling i heile landet. Regjeringa vil sikre likeverdige kvalitetstenester til same pris over heile landet. Det inneber m.a. grunnleggjande banktenester, seksdagars omdeling av post og einskapsporto. Framsendingskvaliteten skal no rapporterast også på regionalt nivå.

Regjeringa skal også sikre at heile landet har tilgang til likeverdige og billige teletenester. Det er ei sentral oppgåve å sikre verksam konkurranse i marknaden. Foreslåtte endringar i ekomlova vil venteleg bidra til dette. Stimulans til betre mobildekning over heile landet er også ei viktig oppgåve. Regjeringa skal verkeleggjere den digitale allemannsretten. Målet om at alle husstandar i Noreg skal ha tilgang til eit framtidretta høghastighetsnett til rimelig pris ligg fast.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapittel

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
	UIP				
	OKL				
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	148 833	145 300	151 400	4,2
1301	Forskning og utvikling mv.	173 925	174 500	182 000	4,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>322 758</i>	<i>319 800</i>	<i>333 400</i>	<i>4,3</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	416 833	475 900	501 400	5,4
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	14 675	17 200	13 400	-22,1
1313	Luftfartstilsynet	211 311	148 400	149 200	0,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	31 380	37 300	47 000	26,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>674 199</i>	<i>678 800</i>	<i>711 000</i>	<i>4,7</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	14 259 814	14 849 500	15 425 000	3,9
1322	Svinesundsforbindelsen AS	26 503			
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>14 286 317</i>	<i>14 849 500</i>	<i>15 425 000</i>	<i>3,9</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	452 522	424 500	521 700	22,9
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>452 522</i>	<i>424 500</i>	<i>521 700</i>	<i>22,9</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	4 771 767	5 466 900	5 802 100	6,1
1351	Persontransport med tog	1 572 722	1 598 500	1 673 400	4,7
1354	Statens jernbanetilsyn	29 856	34 800	35 600	2,3
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>6 374 345</i>	<i>7 100 200</i>	<i>7 511 100</i>	<i>5,8</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>22 110 141</i>	<i>23 372 800</i>	<i>24 502 200</i>	<i>4,8</i>

UIP
OKL

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
	Post og telekommunikasjoner				
1380	Post- og teletilsynet	224 074	226 600	208 000	-8,2
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>224 074</i>	<i>226 600</i>	<i>208 000</i>	<i>-8,2</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>224 074</i>	<i>226 600</i>	<i>208 000</i>	<i>-8,2</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>22 334 215</i>	<i>23 599 400</i>	<i>24 710 200</i>	<i>4,7</i>

Inntekter fordelt på kapittelUIP
OKL

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	4 187	2 200	2 300	4,5
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>4 187</i>	<i>2 200</i>	<i>2 300</i>	<i>4,5</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800	388 800	0,0
4313	Luftfartstilsynet	102 706	97 100	101 300	4,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	762			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	339 688	294 400	257 000	-12,7
5622	Aksjer i Avinor AS		339 000	398 000	17,4
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>831 980</i>	<i>1 119 300</i>	<i>1 145 100</i>	<i>2,3</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	761 218	420 000	438 000	4,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	26 671	25 000	24 000	-4,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	23 519	30 000	38 000	26,7
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>811 408</i>	<i>475 000</i>	<i>500 000</i>	<i>5,3</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	572 444	384 700	477 300	24,1
4354	Statens jernbanetilsyn	232			
4355	Baneservice AS			38 300	
5611	Aksjer i NSB AS		328 000	349 000	6,4
5623	Aksjer i Baneservice AS	5 055	4 400	200	-95,5

UIP
OKL

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>577 731</i>	<i>717 100</i>	<i>864 800</i>	<i>20,6</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>2 225 306</i>	<i>2 313 600</i>	<i>2 512 200</i>	<i>8,6</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet	171 698	179 400	174 500	-2,7
5618	Aksjer i Posten Norge AS		471 000	506 000	7,4
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>171 698</i>	<i>650 400</i>	<i>680 500</i>	<i>4,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>171 698</i>	<i>650 400</i>	<i>680 500</i>	<i>4,6</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>2 397 004</i>	<i>2 964 000</i>	<i>3 192 700</i>	<i>7,7</i>

Regjeringa foreslår eit samferdselsbudsjett for 2008 på om lag 24,7 mrd. kr, ein auke på om lag 1,1 mrd. kr eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2007.

Saldert budsjett 2007 innebar eit lyft for løyvingane til både veg og jernbane. Det var første gong ei regjering har følgd opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan for både veg og jernbane i eitt år. Noreg er inne i ein høgkonjunktur med stor aktivitet i mange sektorar, ikkje minst innan byggsektoren, men òg i anleggssektoren. Mangel på arbeidskraft og stor internasjonal etterspurnad etter viktige innsatsfaktorar som stål, betong, olje/asfalt etc., gir auka løns- og prisvekst.

Budsjettframlegget 2008 medfører eit aktivitetsnivå for veg og jernbane på om lag same nivå som i saldert budsjett 2007. Dette inneber at jernbanebudsjettet for 2008 som i 2007, ligg på eit historisk høgt nivå, medan vegbudsjettet også ligg på eit klart høgare nivå enn vegbudsjetta under regjeringa Bondevik II. Med budsjettframlegget har regjeringa som første regjering meir enn oppfylt Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan for to år av planperioden både for veg og jernbane. Såleis vert om lag 200 mill. kr av etterslepet frå 2006 teke att.

For både veg og jernbane har regjeringa funne det nødvendig å styrkje drift og vedlikehald monaleg utover premissa i Nasjonal transportplan. Også riksvegferjedrifta er styrkt samanlikna med Nasjonal transportplan, m.a. på grunn av høg oljepris.

Samla budsjettframlegg til administrasjon m.m. som m.a. omfattar Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og departementet si satsing på forskning og utvikling mv., er på 333,4 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

Til drifta av Samferdselsdepartementet er det avsett 107,6 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007. Det er foreslått 20,4 mill. kr i tilskot til internasjonale organisasjonar, ein auke på 2 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Årsaka til auken er finansieringa av departementet si deltaking i to nye EU-program.

I tilskot til trafikktryggleiksformål mv. er det avsett 21 mill. kr, ein auke på 1,8 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Til Trygg Trafikk er det avsett 19,5 mill. kr, ein auke på 0,8 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Til Syklistenes Landsforening er det avsett 0,5 mill. kr, som er same beløp som for 2007. I 2008 er det vidare eit nytt tilskot til ITS Norge, som det er foreslått å avsetje 1 mill. kr til.

Det er avsett 2,4 mill. kr i tilskot til vernebuing på samferdselsområdet, om lag uendra frå saldert budsjett 2007.

Til Samferdselsdepartementets innsats på forskning og utvikling mv. er det budsjettert med 182 mill. kr, ein auke på 7,5 mill. kr eller 4,3 pst. frå saldert budsjett 2007. Departementet si forskingsinnsats har auka monaleg frå tusenårsskiftet. Det relativt høge nivået på forskingsinnsatsen vert vidareført i 2008.

Til utgreiingar mv. er det avsett 17,3 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007. Det er budsjettert med 152,6 mill. kr til samferdselsforskning, ein auke på 6,3 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Den største delen av forskingsmidlane går til tele- og transportforskning gjennom ulike program i regi av Norges forskingsråd. Klima, miljø og trafikktryggleik er stikkord for transportforskninga, medan utvikling og utnytting av IKT er stikkord for teleforskninga.

Samla budsjettframlegg for luftfartsformål er på 711 mill. kr, ein auke på 32,2 mill. kr eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2007.

Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 501,4 mill. kr, ein auke på 25,5 mill. kr eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007. Auken utover venta prisstiging gjeld framlegget om auka CO₂-avgift for innanriks luftfart som er kompensert i kjøpsordninga.

Det er foreslått 13,4 mill. kr i tilskot til regionale flyplassar, ein reduksjon på 3,8 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Årsaka til reduksjonen er avvikling av drifta på Farsund lufthavn, Lista. Som for 2006 og 2007 er det heller ikkje for 2008 foreslått statleg tilskot til Avinors regionale flyplassar. Økonomien i selskapet er for tida god, og det vert lagt til grunn at overskotet frå Avinors lønsame stamrutelufthamner vert nytta til å finansiere underskotet på dei regionale lufthamnene.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått eit budsjett på 149,2 mill. kr, om lag same nominelle nivå som i saldert budsjett 2007. 2007 er siste år med eiga løyving til flyttekostnader i samband med flyttinga av tilsynet til Bodø. Luftfartstilsynets ordinære driftsbudsjett er foreslått styrkt med 9,6 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Dette er i hovudsak som følge av nye og ressurskrevjande oppgåver i tiknytting til internasjonalt regelverk. Tilsynet vil framleis også ha driftsutgifter til eit mindre kontor i Oslo for tilsette som har særleg avtale om arbeidsstad i Oslo.

Til Statens havarikommisjon for transport er det foreslått eit budsjett på 47 mill. kr, ein auke på 9,7 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Auken heng i all hovudsak saman med at ansvarsområdet for kommisjonen frå 01.07.2008 vert utvida til også å omfatte ulykker og alvorlege hendingar i sjøfarten. Etter dette har kommisjonen ansvaret for å undersøkje ulykker og alvorlege hendingar i alle transportsektorane.

Til vegformål/Statens vegvesen er det foreslått eit budsjett på 15 425 mill. kr, ein auke på 575,5 mill. kr eller 3,9 pst. frå saldert budsjett 2007. Budsjettframlegget for 2008 ligg over nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 for det samla budsjettet for Statens vegvesen.

Det er budsjettert med 7 061,5 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 291,1 mill. kr eller 4,3 pst. frå saldert budsjett 2007. I saldert budsjett 2007 vart vedlikehaldsinnsetninga auka med om lag 500 mill. kr eller 25 pst. frå saldert budsjett 2006. Spesielt vart innsatsen på dekkelegging/asfalt auka mykje, med om lag 50 pst. samanlikna med budsjettframlegget for 2006 i St.prp. nr. 1 (2005–2006). Det høge nivået på vedlikehaldsinnsetninga vert oppretthalde i 2008.

Tiltak med verknad for trafiktryggleiken vil særleg prioriterast. Dette gjeld m.a. vinterdrifta og

tiltak retta mot delar av vegnettet som er særleg utsett for ulykker. Det vil verte nytta meir ressursar på vedlikehald av tunnelar og bruer enn i 2007. Innsatsen på føreropplæring og køyretøytilsyn vil også prioriterast.

Som vederlag til OPS-prosjekt er det avsett 285 mill. kr i samsvar med skyldnadene til staten for desse prosjekta. To av dei tre OPS-prosjekta som Stortinget tidlegare har vedteke å gjennomføre, er opna for trafikk. Det er inngått kontrakt for det tredje prosjektet, og utbygginga er godt i gang.

Det er for 2008 budsjettert med 6 531,1 mill. kr til ulike veginvesteringar (summen av postane 30, 31, 35 og 60), ein auke på 256,4 mill. kr eller 4,1 pst. frå saldert budsjett 2007. Det er samstundes lagt til grunn at bompengeselskapa vil stille til disposisjon om lag 4,9 mrd. kr til veginvesteringar i 2008. Samla sett inneber dette at aktivitetsnivået for utbygging av riksvegnettet truleg aldri har vore høgare enn i 2007 og 2008.

I budsjettet må post 30 Riksveginvesteringar og post 60 Forsøk vurderast samla. Budsjettframlegget er på 5 802,3 mill. kr, ein auke på 238,6 mill. kr eller 4,3 pst. frå saldert budsjett 2007. Det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift for anlegga som er under bygging, både når det gjeld stamvegar og øvrige riksvegar. Store delar av investeringsbudsjettet er disponert for å ivareta dette. Det er planlagt nytta om lag 290 mill. kr meir til investeringar på øvrig riksvegnett enn i 2007.

Investeringstiltak retta mot dei alvorlegaste ulykkene vil prioriterast høgt, likeins tiltak for å skjerme dei mjuke trafikantane. Regjeringa vil trappe opp innsatsen på gang- og sykkelvegar monaleg frå 2007.

I 2008 er det lagt opp til anleggstart på sju større prosjekt (kostnadsoverslag på over 100 mill. kr). På stamvegnettet er det lagt opp til anleggstart på:

- Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud, med berre statleg finansiering.
- E39 Stangeland – Sanved i Rogaland, statleg finansiert, men med forskottering.
- E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, dersom det vert tilslutnad til delvis bompengefinansiering.
- Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland, med delvis bompengefinansiering.

På øvrig riksvegnett er det lagt opp til anleggstart på:

- Rv 47 T-forbindelsen i Rogaland, dersom det vert tilslutnad til delvis bompengefinansiering.
- Rv 567 Hauge – Lonevåg i Hordaland, dersom det vert tilslutnad til delvis bompengefinansiering.

- Rv 169 Bogstadveien i Oslo, dersom reguleringsplan vert godkjend og det vert semje med Oslo kommune om kostnadsfordelinga.

Rassikring er eit område som regjeringa er særleg oppteken av. Det er lagt opp til stor aktivitet på rassikringsområdet både i 2007 og 2008. Det er ikkje mogleg å etablere eit skarpt skilje mellom prosjekt/tiltak som berre har rassikring som formål, og andre prosjekt/tiltak som også gir monaleg rassikringsgevinst. På posten for rassikring er det budsjettert med 329 mill. kr, medan det samla i 2008 er planlagt å nytte om lag 520 mill. kr til prosjekt/tiltak med rassikringsgevinst, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

I 2008 er det budsjettert med 399,8 mill. kr til Bjørvika-prosjektet, som er i samsvar med samla finansieringsopplegg for prosjektet.

Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 1 547,4 mill. kr, ein auke på 83 mill. kr eller 5,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Ei av dei første budsjettendringane som vart gjort etter regjeringsskiftet hausten 2005, var å auke rabattane i riksvegferjedrifta. Regjeringa foreslår no å auke rabattsatsen på sonekort og verdikort ytterlegare frå 45 pst. til 50 pst. frå 01.05.2008. Departementet legg til grunn at rutetilbodet i 2008 skal oppretthaldast om lag som i 2007, medan det er lagt opp til ein takstauke på 4,3 pst. frå 01.01.2008.

Til særskilde transporttiltak er det foreslått eit budsjett på 521,7 mill. kr, ein auke på 97,2 mill. kr eller 22,9 pst. frå saldert budsjett 2007.

Det er avsett 233,8 mill. kr i særskilt tilskot til kollektivtransport. Av dette er 161,7 mill. kr avsett til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byane, ein auke på 7,5 mill. kr frå revidert budsjett 2007, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007). I samband med revidert budsjett vart det også løyvd 8 mill. kr til forsøk med tiltak for å betre kollektivtransporten i distrikta. Regjeringa foreslår å utvide forsøka i 2008, og 20 mill. kr er avsett til formålet. Det er også foreslått å avsetje 52,1 mill. kr til betre tilgjenge i transportsektoren innanfor ansvarsområdet til kommunane (BRA-programmet), om lag same realnivå som saldert budsjett 2007.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det budsjettert med 287,9 mill. kr. Saldert budsjett 2007 og budsjettframlegget for 2008 er basert på ein teknisk vidareføring og prisjustering av kontrakten mellom staten og Hurtigruten ASA om trafikken på strekninga i perioden 2005–2012. I statsbudsjettet 2007 vart det innført ei NO_x-avgift for m.a. innanlands sjøtransport. Samstundes vart ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift gjeninnført. Frå 01.07.2007 vart i

tillegg tryggleiksbemanninga på skipa som betener strekninga teken inn under nettolønsordninga for sjøfolk. Staten og Hurtigruten ASA forhandlar om verknaden av dei nemnde endringane. Forhandlingane er ikkje avslutta. Stortinget vil verte orientert om resultatet av forhandlingane når det ligg føre.

Til jernbaneformål er det samla foreslått å budsjettere med 7 511,1 mill. kr, ein auke på 410,9 mill. kr eller 5,8 pst. frå saldert budsjett 2007.

Som budsjett for Jernbaneverket er det avsett 5 802,1 mill. kr, ein auke på 335,2 mill. kr eller 6,1 pst. frå saldert budsjett 2007. Jernbaneverkets budsjett for 2007 ligg på eit høgare nivå enn nokon gong i nyare tid. Budsjettet for 2008 inneber ei ytterlegare opptrapping av innsatsen på infrastrukturen for jernbanen. Budsjettframlegget for 2008 ligg klart over nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 for det samla budsjettet for Jernbaneverket.

Til Jernbaneverkets drifts- og vedlikehaldsbudsjett er det avsett 3 389,6 mill. kr, ein auke på 213,8 mill. kr eller 6,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Samanlikna med 2007 er driftsbudsjettet styrkt monaleg, medan vedlikehaldsbudsjettet er vidareført uendra. Driften er styrkt for å sikre at toga er punktlege og har god regularitet.

Til investeringar i lina er det budsjettert med 2 339,1 mill. kr, ein auke på 119,5 mill. kr eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007. Regjeringa legg stor vekt på å gjennomføre igangsette jernbaneprosjekt med rasjonell framdrift. Det er for 2008 m.a. avsett:

- 660 mill. kr til nytt dobbeltspor på strekninga Lysaker – Sandvika
- 570 mill. kr til nytt dobbeltspor på strekninga Sandes – Stavanger
- 243 mill. kr til fjernstyring av strekninga Mosjøen – Bodø og
- 230 mill. kr til Lysaker stasjon

Det er avsett høvesvis 134 mill. kr, 30,5 mill. kr og 42 mill. kr til sluttfinansiering av prosjekta ny tog-radio, GSM-R, Ganddal godsterminal og fjernstyring av strekninga Grong – Mosjøen.

Det er innanfor Jernbaneverkets budsjett for 2008 avsett om lag 450 mill. kr til prosjekt og tiltak med særleg nytte for godstrafikken. Dette omfattar m.a. midlar til godsterminalane i Ganddal, Brattøra og Alnabru, midlar til kryssingsspor m.a. ved Berg på Østfoldbana, Fauske stasjon og Røklund på Nordlandsbana og mellom Alnabru og Roa på Gjøvikbana, og fleire mindre tiltak på jernbanenettet.

Det er òg avsett midlar til planlegging av m.a. Alnabru godsterminal, dobbeltspor Eidsvoll – Hamar, Horten – Holmestrand – Nykirke og Fariseidet – Porsgrunn (Eidangertunnelen).

Til persontransport med tog er det avsett 1 673,4 mill. kr, ein auke på 74,9 mill. kr eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Av dette beløpet er 15,8 mill. kr avsett som kompensasjon for mellombels overføring av ansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) og togtrafikken på Bratsbergbanen frå fylkeskommunane Buskerud og Telemark.

Det er budsjettert med 1 657,6 mill. kr til kjøp av persontransport med tog, ein auke på 59,1 mill. kr eller 3,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Dette er i samsvar med den inngåtte rammeavtalen for perioden 2007–2010 om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Anbud AS om persontogtilbudet på Gjøvikbanen. Departementet vil at togtilbudet i 2008 skal styrkjast innanfor avsett kjøpsbeløp.

Frå 2007 vart skinnegående transport friteke for el-avgift. For å sikre at mineralolje og elektrisitet for skinnegående transport vert behandla likt, foreslår regjeringa no fritak frå grunnavgift på fyringsolje for skinnegående transport. Fritaket vil ha noko å seie for godstrafikken på Nordlandsbana, Rørosbana og Raumabana.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 35,6 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

Samla budsjettforslag for post og telekommunikasjonar på 208 mill. kr er det same som budsjettforslaget for Post- og teletilsynet. Budsjettframlegget inneber ein reduksjon på 18,6 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Reduksjonen har samanheng med at 2007 er siste år med eiga løyving til flyttekostnader etter at tilsynet no har flytta til Lillesand.

Det er som for 2006 og 2007 heller ikkje for 2008 foreslått løyving til statleg kjøp av posttenester.

Det er foreslått eit driftsbudsjett for Post- og teletilsynet på 170,7 mill. kr, medan det er avsett 13,8 mill. kr til større utstyrsjøp og vedlikehald. Driftsbudsjettet er om lag uendra frå 2007. Budsjettet til større utstyrsjøp mv. inneber ein reduksjon på 6,6 mill. kr frå saldert budsjett 2007. Til tilsynet sitt arbeid med teletryggleik og –vernebuing er det budsjettert med 23,5 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

I tråd med regjeringas utbyttepolitikk er det budsjettert med inntekter på om lag 1,2 mrd. kr i utbytte frå selskap som er eigd av Samferdselsdepartementet. Dette er fordelt med 398 mill. kr i utbytte frå Avinor AS, 349 mill. kr i utbytte frå NSB AS og 506 mill. kr i utbytte frå Posten Norge AS. Det er ikkje lagt opp til å ta ut utbytte frå Baneservice AS.

3 Diverse tabellar

Garantiordningar og -fullmakter

05N2xt2

(i 1000 kr)

	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2006	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2007	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2008
Lån til ferjer i riksvegsamband	07.12.2004	618 428	950 000	750 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførarar	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	62 500	35 000	0
Sum		683 928	988 000	753 000

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

Bestillingsfullmakter

05N2xt2

(i mill. kr)

Kap.	Nemning	Fullmakt	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
1350	Jernbaneverket	Materiell	700	700
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

KA

OSU

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2007	Forslag 2008
1301	50	Samferdselsforskning	2 991	152 600
1301	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	16 232	12 100
1310	70	Kjøp av innenlandske flyruter	20 767	501 400
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	2 662	13 400
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	65 683	7 061 500
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekter	36 968	285 000
1320	60	Forsøk	51 908	17 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	0	1 547 400
1330	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	0	233 800

KA
OSU

(i 1 000 kr)

1350	23	Drift og vedlikehold	79 706	3 389 600
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	20 513	73 400
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	0	1 657 600

For kap. 1301, postane 50 og 71, kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskot frå løyvingar over desse postane, går over fleire år. Tilskot vert i hovudsak utbetalt etter framdrift. Løyvinga på kap. 1311, post 71, er overførbar, fordi delar av dette tilskotet vert utbetalt på etterkot. For kap. 1310, post 70, kan stikkordet forklart med at endringar i rammevilkår som gir grunnlag for reforhandlingar og kostnadsendringar som følgje av nye kontraktar, gjer at det kan vere vanskeleg å budsjettere utbetalingane presist for det einskilde år.

For kap. 1320, postane 23, 29, 60 og 72, og kap. 1350, postane 23 og 25, er årsaka til stikkordet at løyvingane heilt eller delvis vert nytta til bygg- og anleggsarbeid som går over fleire år, og/eller

materiellinnkjøp. Innanfor budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket er det dessutan i stor grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei ulike postane. Det er derfor naturleg at også postar utover 30-postane er gjort overførbare.

Når det gjeld BRA-programmet på kap. 1330, post 60, vert halvdelen av tilskota til bykommunar og/eller fylkeskommunar utbetalt ved prosjektstart og resten når prosjektet er ferdig. Dette medfører at siste utbetalinga ikkje finn stad før året etter prosjektstart.

Ein del av løyvinga på kap. 1351, post 70, gjeld resultatavhengig tilskot/bonusutbetaling som vert utbetalt etterskotsvis, noko som ikkje alltid skjer i budsjettåret.

Budsjettendringar på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2007

07N2xt2

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2007	Endring	Revidert budsjett
1311	71	69	230	17 200	7 000	24 200
1320	23	69	230	6 770 440	55 000	6 825 400
1320	30	69	230	4 696 700	305 200	5 001 900
1320	72	69	230	1 464 400	20 000	1 484 200
1322	92	69	230	0	680	680
1330	60	69	230	157 200	55 000	212 200
1350	30	69	230	2 219 600	15 000	2 234 600
1351	70	69	230	1 598 500	4 000	1 602 500

Budsjettendringar på inntektskapittel etter saldert budsjett 2007

07N2xt2

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2007	Endring	Revidert budsjett
5622	85	69	230	339 000	-14 500	324 500
5611	85	69	230	328 000	52 000	380 000
5618	85	69	230	471 000	17 000	488 000

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Oversikt over budsjettforlaget

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

PIK

L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1300	Samferdselsdepartementet	148 833	145 300	151 400	4,2
1301	Forskning og utvikling mv.	173 925	174 500	182 000	4,3
	Sum kategori 21.10	322 758	319 800	333 400	4,3

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

PIK

L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
4300	Samferdselsdepartementet	4 187	2 200	2 300	4,5
	Sum kategori 21.10	4 187	2 200	2 300	4,5

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. Samferdselsdepartementets driftsutgifter, herunder lønn, husleie for lokaler, reiseutgifter og kjøp av konsulenttjenester, deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap, samt tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Programkategorien omfatter i tillegg bevilgninger til departementets innsats på forskning og utvikling mv.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 333,4 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Det er foreslått avsatt 107,6 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett, 20,4 mill. kr til departementets deltakelse i internasjonale organisasjoner og 21 mill. kr i tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv., herav 19,5 mill. kr, 0,5 mill. kr og 1 mill. kr i tilskudd til henholdsvis Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og ITS Norge. Det er

foreslått avsatt 2,4 mill. kr til departementets arbeid med samferdselsberedskap.

Det er foreslått et samlet budsjett på 182 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv, som er en økning på 7,5 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Forskningsmidlene går som i tidligere år i hovedsak til tele- og transportforskning og er i hovedsak tiltenkt ulike programmer i regi av Norges forskningsråd.

Nærmere om budsjettforlaget

Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer gjøres på grunnlag av de overordnede sektorpolitiske målene som gis ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Samferdselsdepartementet har utarbeidet en

forskningsstrategi som er utgangspunktet for mål og prioriteringer av departementets forskningsinnsats.

Mål og prioriteringer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikk som utformes for og ved de

bevilgninger som stilles til disposisjon til de ulike formål og etater som ligger under departementets ansvarsområde. Det henvises til postomtalen som følger, samt øvrige omtaler i proposisjonen for konkret rapportering innenfor de ulike sektorene.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Driftsutgifter	107 837	105 400	107 600
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	17 961	18 400	20 400
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500	19 200	21 000
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 535	2 300	2 400
73	Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter	2 000		
	Sum kap. 1300	148 833	145 300	151 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 107,6 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i Samferdselsdepartementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, IT-materiell og programvare, inventar og utstyr, kjøp av fellestjenester fra Departementenes Servicesenter, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten og stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Pr. 01.03.2007 hadde Samferdselsdepartementet 125 ansatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 20,4 mill. kr, en økning på 2 mill. kr fra saldert budsjett 2007.

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon: Den europeiske transportministerkonferansen (ECMT), Internasjonale vegkongresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon

(CEPT), Den europeiske transportorganisasjon (AET), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF), Den internasjonale jernbanekongress (IRCA), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, samt EU-programmene om forbedring av godstransportssystemets miljøegenskaper (Marco Polo I og II), internettsikkerhet (eSafe), og European Rail Agency (ERA).

Økningen i bevilgningen fra saldert budsjett 2007 skyldes i hovedsak deltakelse i to nye EU-programmer, der Samferdselsdepartementet deltar sammen med andre departementer.

Det ene er IDABC (Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens), som er en del av EUs eEurope-initiativ. Formålet er å stimulere til samhandling mellom forvaltningene og utvikle nye elektroniske tjenester for næringsliv og innbyggere på tvers av landegrensene.

Det andre er Marco Polo II, som er en videreføring av Marco Polo I med samme formål, men med utvidet ramme. Programmets hovedformål er utvikling av et mer miljøvennlig godstransportssystem, som innebærer å overføre transport fra veg til sjø og bane. Programmet fordeler økonomisk støtte til nye løsninger som bidrar til ønsket endret transportmiddelfordeling. For at søkere fra land utenfor EU skal kunne motta støtte, må landet ha

sluttet seg til programmet. Norge deltar gjennom Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.

18 pst. av kontingenten for ITU og 16 pst. av kontingenten til UPU blir refundert av Utenriksdepartementet, jf. kap. 4300, post 01.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 21 mill. kr, en økning på 1,8 mill. kr fra saldert budsjett 2007.

Trygg Trafikk foreslås tildelt 19,5 mill. kr, en økning på 0,8 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett for 2007, mens Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 0,5 mill. kr, samme beløp som i 2007. Departementet forslår at ITS Norge (Intelligente transportsystemer og tjenester Norge) tildeles 1 mill. kr.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal i henhold til vedtektene fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter. Organisasjonen er en viktig pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, med et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge.

Trygg Trafikk har i sin strategi- og handlingsplan for 2005–2008 valgt ut tre satsingsområder: trafikksikker oppvekst, ansvarlige trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar. Trygg Trafikk skal gjennom sine satsingsområder bidra til at trafikksikkerhet settes i fokus hos offentlige myndigheter, i private virksomheter og hos den enkelte trafikant.

Trygg Trafikk tar i 2008 sikte på å videreutvikle organisasjonen som kompetansesenter for trafikkopplæring for barnehage, skole og lærerutdanning. Kursaktiviteten og arbeidet for å etablere demonstrasjonsskoler i trafikkopplæring planlegges intensivert. Trygg Trafikk vil arbeide tett med kommunene for å bidra til en helhetlig tilnærming

i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg skal samarbeidet med medlemsorganisasjonene videreutvikles gjennom nettverksmøter, informasjonsutveksling og prosjektsamarbeid.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Statstilskuddet utgjør om lag 45 pst. av organisasjonens samlede inntekter.

Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Samferdselsdepartementet foreslår et driftstilskudd på 0,5 mill. kr i 2008 som i 2007.

I likhet med Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, utfører ITS Norge arbeid som er nødvendig for å nå viktige mål for samferdselsektoren. Multimodale ITS Norge ble stiftet i 2004, som en ideell forening og har i dag nærmere 70 offentlige og private virksomheter som medlemmer fra transportnæring, IT-næring, forskning og transportmyndigheter (vei, sjø, bane og luft). Foreningen arbeider med målrettet bruk av ny teknologi i transportsektoren med vekt på nettverksbygging, samordning og utvikling av nye IKT-baserte tjenester, et arbeid som er nødvendig for å utnytte muligheter for rasjonalisering og bedre behovsdekning på transportområdet.

I 2007 stilte Samferdselsdepartementet 0,6 mill. kr i prosjektmidler til disposisjon for ITS Norge. Departementet foreslår 1 mill. kr i tilskudd til ITS Norge for 2008. Tilskuddet vil utgjøre om lag 35 pst. av foreningens budsjett i 2008.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,4 mill. kr for 2008, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Bevilgningen skal finansiere tiltak innenfor samferdselsberedskap, men som ikke hører hjemme i budsjettet til underliggende etater. Dette gjelder bl.a. utgifter til fylkeskommunenes deltakelse i den nasjonale sivile transportberedskapen, til øvelser, planverksarbeid mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS, samt til havneberedskapsøvelser. Også midler til ordningen for reservedelslagring via tilskuddet.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 802	2 200	2 300
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 244		
18	Refusjon av sykepenger	1 141		
	Sum kap. 4300	4 187	2 200	2 300

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). Inn-

tektsanslaget for 2008 på 2,3 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. omtale av kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag andre FN-organisasjoner mv.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 783	16 600	17 300
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 546	146 300	152 600
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	31 218		
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1330, post 60</i>	7 378	11 600	12 100
	Sum kap. 1301	173 925	174 500	182 000

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 17,3 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. Departementet legger stor vekt på at ferdige forsknings- og utredningsprosjekter formidles til offentligheten. Som hovedregel skal derfor alle prosjekter der Samferdselsdepartementet er hovedfinansør gjøres til-

gjengelig for publikum på websidene til departementet eller på annen måte.

I 2007 er det i gang eller utført utredninger om bl.a. strategi for norsk luftfart, forprosjekt om varestrømsanalyse, forholdet mellom tjenesteyting og persontransport i byer, samferdselsstatistikk, utforming av veileder om kollektivtransport i distriktene, evaluering av belønningsordningen, om fraktutjevningsordningen, samt ulike trafikksikkerhets- og beredskapsprosjekter, herunder prikkbelastningsordningen og om rus og bilkjøring.

Utredninger av temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt også i 2008. Utredningsmidlene skal også sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområ-

det, herunder statistikk knyttet til omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet. Midlene vil bli anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging og til andre spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer. Utredninger knyttet til Samferdselsdepartementets rolle innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap finansieres også over post 21.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 152,6 mill. kr for 2008, en økning på 6,3 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Økningen foreslås i sin helhet benyttet til forskningsprogrammet RENERGI.

Midlene for 2008 er tenkt fordelt med 74,3 mill. kr til teleforskning og 72,8 mill. kr til transportforskning, herunder 29,4 mill. kr til forskningsprogrammet RENERGI. Det foreslås i tillegg satt av 5,5 mill. kr til støtteordningen for forskningsinstitutter som deltar i prosjekter i EUs rammeprogrammer for forskning.

Samferdselsdepartementet følger opp prioriteringene i departementets strategi for tele- og transportforskning for 2006–2009 i hovedsak gjennom å bevilge midler til relevante forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd. En viktig og høyt prioritert oppgave for Norges forskningsråd vil være å sikre at resultatene på en god måte blir formidlet til ulike brukere og beslutningstakere i tillegg til forskningsmiljøene.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Transportpolitikken preges av komplekse sammenhenger og vanskelige avveininger mellom goder og ulemper. Beslutninger bør i størst mulig grad baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag.

Hoveddelen av Samferdselsdepartementets satsing på transportforskning benyttes til å støtte ulike forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd.

I 2007 ble det etter initiativ fra Samferdselsdepartementet etablert en satsing rettet mot næringslivets transport og intelligente transport-systemer (ITS) i regi av Norges forskningsråd. Forskningsprogrammet SMARTRANS skal bidra til kunnskapsutvikling til nytte for brukere innenfor transport- og logistikksektoren og har som formål å bidra til reduksjon av avstandskostnader,

fremme intermodale transport og støtte utvikling og bruk av ITS. Programmet skal vare i syv år, noe som faller sammen med EUs 7. rammeprogram for forskning.

Samferdselsdepartementet vil øke støtten til RENERGI-programmet, som skal utvikle kunnskap og løsninger som gir grunnlag for mer miljøvennlig transport. Støtten til programmet vil bl.a. inngå som en del av regjeringens nasjonale hydrogenstrategi. En stor del av den totale bevilgningen for 2007 har gått til prosjektet HyNor, som er et samarbeidsprosjekt for å etablere en hydrogenvei mellom Stavanger og Oslo. I 2007 er det med støtte fra programmet åpnet en fyllestasjon for hydrogen i Stavanger og en i Porsgrunn. Programmet har også satt i gang en rekke prosjekter som skal fremme utvikling og bruk av biodrivstoff.

Siden 2002 har det i RISIT-programmet blitt forsket på risiko og sikkerhet i transportsektoren. Programmet har tre hovedtemaer. Det er visjoner for trafiksikkerhet, organisering av risikohåndtering og risikoforståelse og et samfunnsperspektiv på transportrisiko. Forskningsresultater blir løpende presentert på programmets nettsider i tillegg til at de presenteres både i vitenskapelige miljøer og for ulike brukere av viten om transportsikkerhet. Programmet skulle opprinnelig avsluttes i løpet av 2007, men departementet har i dialog med Norges forskningsråd og forskningsmiljøene, gått inn for å forlenge programmet med to år. Det legges opp til en ny utlysning høsten 2007.

I Program for overordnet transportforskning, som drives direkte av Samferdselsdepartementet, vil det i løpet av 2007 bli ferdigstilt prosjekter om bl.a. godstransport i byer, globaliseringens effekt på transportmiddel og korridorvalg, styringsutfordringer i et deregulert marked og virkninger av konkurranseutsetting for tilbudet til publikum og for de ansattes arbeidsvilkår. Programmet skal videreføres i 2008, men innsatsen vris ventelig mer over mot innhenting av statistikk fra godstransport.

Departementet foreslår videre å gi midler til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og til miljørettet forskning, særlig knyttet til klimaforskning og effektive tiltak mot støy. Det vil også bli satt av midler til programmer om demokrati/regionalitet og samfunnssikkerhet.

Teleforskning

Sektoransvaret for elektronisk kommunikasjon (ekom) blir i første rekke fulgt opp gjennom finansiering av programmer i regi av Norges forskningsråd. Programmene dekker både teknolo-

giske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger.

Norges forskningsråd har samlet mange av satsingene sine i såkalte store programmer. Målet for de store programmene er å gi områdene et omfattende kunnskapsmessig løft ved å koble grunnforskning, anvendt forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorer. For Samferdselsdepartementets ansvarsområder er det programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som er mest aktuelt. Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjøre Norge ledende i å utvikle og bruke kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i et IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur utgjør en av fire faglige søylene for programmet. Programmet passer godt inn i departementets satsing og vil være utgangspunktet for ekomforskningen framover. Programperioden strekker seg til 2014. For 2008 vil en stor del av departementets forskningsmidler inngå i VERDIKT.

Programmet vil prioritere prosjekter som støtter opp under visjonen og som er rettet mot utvikling av generisk kunnskap innen:

- Brukergrensesnitt, informasjonsforvaltning og programvareteknologi
- Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur
- Sikkerhet, personvern og sårbarhet
- Samfunnsmessige, økonomiske og kulturelle utfordringer

De første forskerprosjektene i VERDIKT ble startet i februar 2006, og programmet vil etter hvert inkorporere de vesentlige delene av Norges forskningsråds engasjement innen IKT-forskning. Midlene til programmet er foreløpig i hovedsak bundet opp i pågående forskningsaktiviteter innen IKT. Disse aktivitetene blir i ulik grad finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet, samt Fornyings- og administrasjonsdepartementet.

Programmet Kommunikasjon, IKT og medier (2003–2007) ble avsluttet i 2007. Programmet har vært rettet mot perspektiver og temaområder knyttet til utvikling av bruk og samhandling med IKT, inkludert framveksten av nye media og nye former for innhold, strukturer og rammer for kommunikasjon og artikulasjon i konvergerende media. Programmet har bidratt til mye interessant og viktig forskning innen det tverrfaglige feltet som oppstår i møtet mellom ny teknologi og en rekke samfunnsvitenskapelige og humanistiske fag. Samferdselsdepartementet vil være en pådriver for at kunnskapen og problemstillingene fra KIM-programmet tas videre inn i VERDIKT og fremtidige tildelinger fra Norges forskningsråd.

Simula-senteret driver grunnleggende forskning rettet mot problemstillinger innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Dette kan dreie seg om ulike problemstillinger fra utvikling av programvare og komponenter i større systemer til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer. Viktige stikkord for arbeidet er digital kommunikasjon, distribuerte programsystemer, «software engineering» og metodeorientert programvare.

Prosjektet «Robuste nett» (2006–2010) ved Simula skal utvikle systemer som gjøre det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter. Prosjektet har som mål å utvikle og demonstrere metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Forskningen er nyttig for både enkeltbrukere og bedrifter som alle blir mer og mer avhengige av Internett og telekommunikasjon.

Grunnleggende IKT-forskning, IKT-2010 (2000–2007), er et grunnforskningsprogram som har til hensikt å skape og gjøre tilgjengelig ny kunnskap innenfor områdene kommunikasjonsteknologi, distribuerte systemer og store informasjons- og programsystemer. Programmet avsluttes, og de siste prosjektene vil ferdigstilles i løpet av 2008. Videreføring av programmet vil i hovedsak skje innenfor VERDIKT.

I tillegg til bevilgningen til enkeltprogrammer, mener Samferdselsdepartementet at det er viktig å styrke kontakt og samarbeidsrelasjoner med internasjonale miljø innenfor teleforskningen.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreisende for funksjonshemmede

Det foreslås bevilget 12,1 mill. kr til forsøksordningen med tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede i 2008, mot bevilget 11,6 mill. kr i 2007.

Tilskuddet til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede dekker utgifter til en forsøksordning, som er et samarbeidsprosjekt mellom Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Forsøket ble etablert høsten 2001. Ett viktig formål med forsøket er å sikre funksjonshemmede arbeidstakere og studenter muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, ved å kompensere for merutgifter til transport. Det er videre en målsetting å kartlegge hvilken betydning et bedre transporttilbud for funksjonshemmede vil kunne få for redusert tilgang til uføretrygd, og om forsøket fører til at flere funksjonshemmede kommer ut i arbeidslivet eller tar utdanning. Forsøket skal fange opp funksjonshem-

mede som faller utenfor etablerte stønadsordninger til transport (bilstønad, grunnstønad, tilrettelagt transport til arbeid og utdanning, som del av den fylkeskommunale transporttjenesten for funksjonshemmede (TT) m.m.), og kommer ikke i stedet for etablerte ordninger.

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

Forsøket ble evaluert i 2003 av Nordlandsforskning. Evalueringen viste at forsøket i liten grad hadde lyktes med å få funksjonshemmede over fra trygd til arbeid eller utdanning. I forhold til hovedformålet, nemlig å redusere veksten i trygdeutbe-

talinger, må forsøket sies å ha vært mislykket. Evalueringen viste på den annen side til at ordningen allikevel kan ha en effekt ved at folk står lenger i arbeidslivet enn de ellers ville gjort. For den enkelte bruker er dessuten transportordningen et gode i seg selv. Evalueringen vurderte de to modellene i forsøket, og konkluderte med å tilrå at en ev. permanent ordning bør baseres på en statlig modell. Dette ble blant annet grunnlagt med at forsøket synes å ha fungert bedre i trygdefylkene enn i TT-fylkene. I den sammenhengen ble spesielt påpekt at transportkostnadene hadde vist seg å være høyere i TT-fylkene enn i trygdefylkene.

Forsøksperioden har vært forlenget flere ganger, sist ved behandlingen av statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Forsøket foreslås på ny forlenget, men ansvaret for hele forsøket foreslås lagt til NAV fra 2008. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med den budsjettmessige oppfølgingen av at ansvaret for forsøket i TT-fylkene foreslås overført til NAV fra 2008.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

PIK
L

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1310	Flytransport	416 833	475 900	501 400	5,4
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	14 675	17 200	13 400	-22,1
1313	Luftfartstilsynet	211 311	148 400	149 200	0,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	31 380	37 300	47 000	26,0
	Sum kategori 21.20	674 199	678 800	711 000	4,7

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

PIK
L

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800	388 800	0,0
4313	Luftfartstilsynet	102 706	97 100	101 300	4,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	762			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	339 688	294 400	257 000	-12,7
5622	Aksjer i Avinor AS		339 000	398 000	17,4
	Sum kategori 21.20	831 980	1 119 300	1 145 100	2,3

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Både kortbanenettet og stamrutenettet er en viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene skal videreføres, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007) Om verksemda i Avinor 2006–2008.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering gjennom luftfartsloven med forskrifter, samt konsesjoner. Forvaltningsorganene Luftfartstilsynet og Statens

havarikommisjon for transport er direkte underlagt departementet. Samferdselsdepartementet er også eier av Avinor AS, som har ansvaret for mesteparten av luftfartens infrastruktur i Norge. I tillegg kjøper staten bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter og gir tilskudd til regionale flyplasser. Dette sikrer befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra, med videre forbindelser til andre landsdeler og utlandet via de kommersielle rutene.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 711 mill. kr, en økning på 32,2 mill. kr 4,7 pst. fra saldert budsjett for 2007.

Foreslått bevilgning til kjøp av flytransport er på 501,4 mill. kr, der økningen fra saldert budsjett 2007 utover ventet prisstigning skyldes kompensasjon for forslaget om økt CO₂-avgift på bruk av drivstoff i innenriks luftfart.

Det er budsjettert med 13,4 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser, som i sin helhet gjelder de ikke-statlige flyplassene. Reduksjonen i tilskuddet fra saldert budsjett 2007 skyldes at Lista Lufthavn AS har besluttet å avvikle driften på Farsund lufthavn, Lista, fra og med høsten 2007. Som for 2006 og 2007, foreslås det heller ikke for 2008 tilskudd til Avinors regionale flyplasser.

Foreslått budsjett for Luftfartstilsynet er på 149,2 mill. kr, om lag nominelt uendret fra saldert budsjett 2007. 2007 er siste år med egen bevilgning til flyttekostnader, mens driftsbudsjettet er styrket i 2008 i samband med nye oppgaver.

Budsjettet til Statens havarikommisjon for transport er på 47 mill. kr, en økning på 9,7 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Dette skyldes i all hovedsak utvidelsen av kommisjonens ansvarsområde til også å gjelde ulykker og hendelser innenfor sjøtransport.

Det er foreslått 398 mill. kr i utbytte fra Avinor AS i 2008.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

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

I Norge har luftfart en særegen posisjon som følge av landets geografi og desentraliserte bosettingsstruktur. En bred analyse som Avinor har gjennomført, viser at nordmenn reiser om lag fem ganger mer innenlands enn gjennomsnittet i Europa og bransjens andel av det samlede transportvolum er om lag fem ganger høyere.

På bakgrunn av bl.a. en del uro i luftfarten i 2005 og 2006 som gikk ut over regulariteten, har Samferdselsdepartementet satt i gang et arbeid med å utarbeide en strategi for norsk luftfart. Formålet med strategien er å gi en oversikt over situasjonen i norsk luftfart og vurdere hvilke tiltak som ev. bør settes i verk. Departementet tar sikte på å ferdigstille strategien innen utgangen av 2007. Strategien vil foreligge som en rapport fra Sam-

ferdselsdepartementet, og vil bl.a. fungere som et innspill til Nasjonal transportplan.

Sikkerhet skal ha høyeste prioritet innen alle deler av luftfarten. Innen ruteflyging er sikkerheten høy, og utfordringen ligger i å opprettholde det høye sikkerhetsnivået. Innen øvrig lufttransport, som passasjertransport med helikopter, samt klubb- og privatflyvirksomhet, er sikkerhetsnivået noe lavere. Luftfartstilsynet har på den bakgrunn den senere tid rettet et særlig søkelys mot denne delen av luftfarten.

Luftfartstilsynets hovedoppgave er gjennom sin tilsynsvirksomhet å bedre flysikkerheten i norsk luftfart. Statens havarikommisjon for transport skal bidra til økt sikkerhet ved å undersøke alvorlige hendelser og ulykker i luft-, jernbane- og vegtransport. Fra 01.07.2008 skal kommisjonen også ha ansvaret for transport- og arbeidsulykker i sjøfartssektoren.

Flytilbudet i Norge er i dag basert på et landsomfattende og finmasket nett av flyplasser. I St.meld. nr. 15 (2006–2007) er det redegjort for prosessen med utarbeidingen av forskrift om utforming av store flyplasser. Sikkerhetsområdene rundt rullebanene er en sak som har vært spesielt diskutert. Luftfartstilsynet har konkludert med at bredden for den planerte delen av sikkerhetsområdet langs rullebanen skal være minst 40 m når rullebanen er 1 200 m eller kortere, og 75 m for flyplasser med lengre rullebane. Kravene i dagens forskrift blir dermed opprettholdt. Ved fastsettelsen av godkjenningvilkårene for hver enkelt flyplass vil tilsynet vurdere om det er særskilte forhold av teknisk, topografisk eller operativ karakter som tilsier at det er nødvendig med tilleggskrav av fysisk eller operativ karakter for å opprettholde sikkerhetsnivået.

Flytrafikken øker betydelig. Dette er positivt for den økonomiske utviklingen både i flyselskapene og i Avinor, men representerer samtidig betydelige utfordringer knyttet til sikkerhet, miljø og regularitet.

Det er fortsatt et betydelig prispress i markedet, og flyselskapenes økonomiske situasjon tilsier derfor at driften må effektiviseres ytterligere. Utviklingen i flyreisemarkedet fører også til at Avinor må redusere sitt kostnadsnivå, slik at luftfartsavgiftene kan holdes lavest mulig til fordel for de reisende.

Samferdselsdepartementets målsetting er at Avinor skal være selvfinansierende, at utenlandsrutene og store deler av rutenettet innenriks skal opereres på kommersielle vilkår, og at effektiv konkurranse mellom flyselskapene skal bidra til å holde billettprisene nede. Det er videre viktig at Avinor driver de regionale lufthavnene mest mulig

effektivt, og at konkurransen om anbudsrutene blir mer effektiv enn i dag, slik at statlige tilskudd til regional luftfart ikke blir høyere enn nødvendig.

I St.meld. nr. 15 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 142 (2006–2007), går det fram at ordningen hvor statlig kjøp av regionale lufthavntjenester fastsettes ensidig av Samferdselsdepartementet, videreføres.

EU/EØS-regelverket om felles bestemmelser om sikkerhet (security) for sivil luftfart er tatt inn i norsk rett. EU-kommisjonen fastsetter fortløpende nye utfyllende forordninger på dette området, og Norge implementerer disse etter hvert som de blir en del av EØS-avtalen. Ved å ha samme sikkerhetsregler innenfor EU/EØS behøver passasjerene bare å gå gjennom én sikkerhetskontroll når de starter flyturen, og slipper ev. nye sikkerhetskontroller ved mellomlandinger. Flere av sikkerhetstiltakene som er innført, er omfattende og kostnadskrevenne for aktørene, f.eks. forbudet som ble innført i november 2006 mot flytende væske i håndbagasjen. Finansieringen av sikkerhetstiltakene skjer ved brukerbetaling. Fra 01.07.2007 har sikkerhetsavgiften ved Avinors lufthavner økt fra kr 40 til kr 52 for hver avreisende passasjer.

Luftfarten påvirker miljøet særlig gjennom utslipp av drivhusgasser, kjemikalier og støy. Både Luftfartstilsynet og Avinor har et miljøansvar. Luftfartstilsynet har i 2007 fått i oppgave å definere sin rolle og sitt kompetansebehov når det gjelder miljøutfordringer i norsk luftfart. Avinors ansvar knytter seg i hovedsak til rollen som flyplasser, men selskapet har gjennom sin solide miljøkompetanse også en rolle som miljøpolitisk fagorgan og bistår Samferdselsdepartementet i miljøpolitiske spørsmål som gjelder luftfart.

Samferdselsdepartementet har gjennom arbeidet med en strategi for norsk luftfart gjort en grundig gjennomgang av luftfartens miljøutfordringer i Norge. Ev. nye tiltak og virkemidler vil bli drøftet i strategien som departementet tar sikte på å legge fram innen utgangen av 2007.

I den senere tid har det vært en nedgang i støyplagen fra luftfarten som en følge av at selskapene skifter ut deler av sin flyflåte med mindre støyende flytyper. I de nærmeste årene er det ventet at støynivået vil fortsette å gå ned, men i mindre grad. Dette skyldes at noe av gevinsten ved nyere fly reduseres som følge av økt trafikk.

Stortinget har vedtatt at støyplagen i Norge skal reduseres med 10 pst. innen 2020 sammenliknet med 1999. Støyplagen fra luftfart ble redusert med 22 pst. i perioden 1999–2003 og står i dag for om lag 4 pst. av den totale støyplagen i Norge. Etter en periode med nedgang er det ventet at støyplagen fra luftfart igjen vil øke fram mot 2020. Nivået i 2020 er likevel forventet å være klart

innenfor den nasjonale målsetningen. Det er likevel grunn til å ta på alvor den økende tendensen i prognosene fram mot 2020. Åpning av Rygge og ev. utvidelse av Gardermoen og Flesland kan forsterke dette.

Nasjonale klimagassutslipp fra luftfart, som er omfattet av Kyotoavtalen, består av CO₂, metan og lystgass og utgjorde i 2005 0,90 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, tilsvarende ca. 2 pst. av totale nasjonale utslipp. I følge Statistisk sentralbyrå ventes innenriks luftfart i 2020 å stå for 2,7 pst. av de totale nasjonale utslippene av klimagasser. På linje med sjøfart er internasjonal luftfart ikke omfattet av Kyoto-avtalen. Utslipp av klimagasser fra internasjonal luftfart med base i Norge utgjorde i 2004 0,85 mill. tonn.

I tillegg til utslipp av klimagasser finnes det også andre utslipp fra luftfart som har en indirekte virkning på klimaet. Dette gjelder særlig NO_x, svoveldioksid og sot i høyere luftlag. F.eks. produserer NO_x klimagassen ozon mer effektivt i høyere luftlag enn på bakken. En vet i dag for lite om hvordan virkningen av disse utslippene skal kvantifiseres, og kan derfor ikke sammenligne dem med utslipp som påvirker klimaet direkte. Det er imidlertid bred faglig enighet om at klimapåvirkningen fra luftfart er større enn det som er medregnet i den offisielle statistikken.

Det betales i dag CO₂-avgift for all innenriks luftfart. Det er imidlertid ingen virkemidler rettet mot utslipp av klimagasser fra den internasjonale luftfarten. Regjeringen er positiv til EUs initiativ for å innlemme luftfart i sitt kvotehandelsystem for CO₂-utslipp fra 2011, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Regjeringen vil dessuten aktivt støtte opp om EUs arbeid for å få tilslutning i FNs organisasjon for sivil luftfart (ICAO) for bruk av kvotehandel for å redusere utslippene av klimagasser fra internasjonal luftfart.

Rapportering

Trafikkutvikling

Norsk og internasjonal luftfart har vokst i flere år. I 2006 passerte trafikken innenlands igjen det tidligere toppåret 1999.

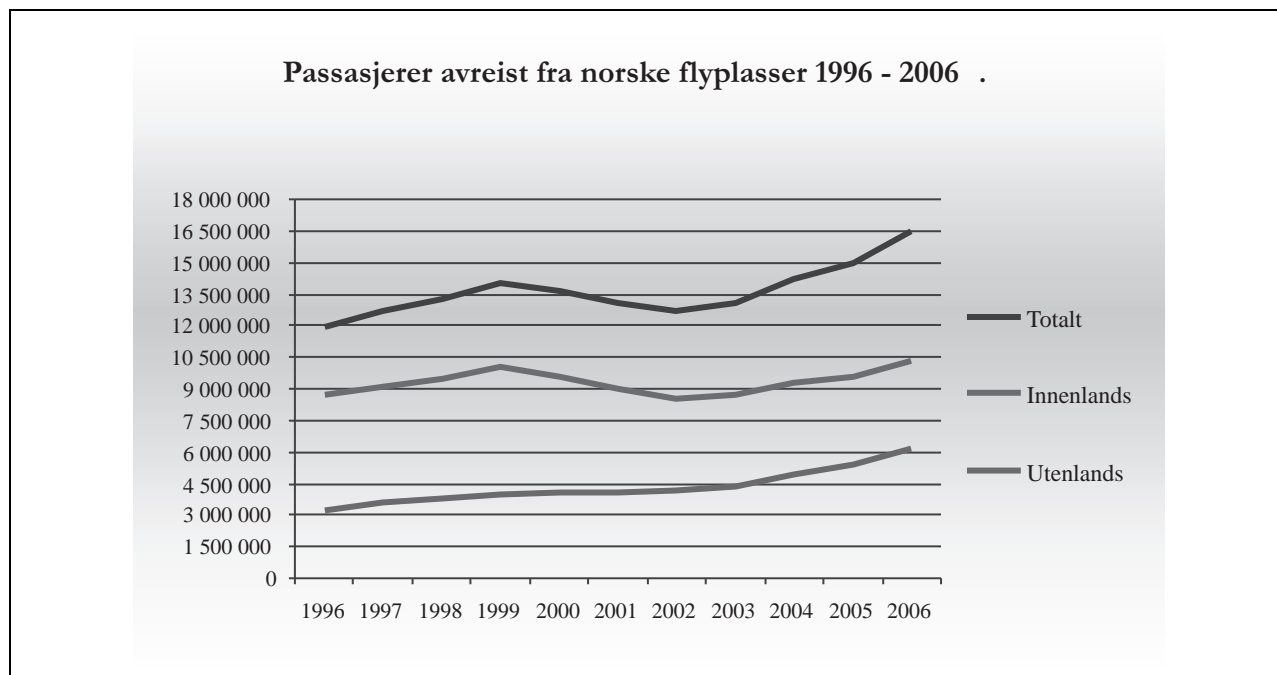
Totalt antall passasjerer over Avinors lufthavner var i 2006 36,2 mill. Dette tallet omfatter alle passasjerer som går inn og ut av et fly. Tallet kan splittes i om lag 22 mill. enkeltreiser, hvorav 9,5 mill. innenlands og 12,5 mill. utenlands.

Antall flybevegelser for rute, charter og frakt var i 2006 for Avinor totalt 623 400, hvorav 466 600 innenlands og 156 800 utenlands. Dette representerer en økning på henholdsvis 5,7 pst., 3,3 pst. og

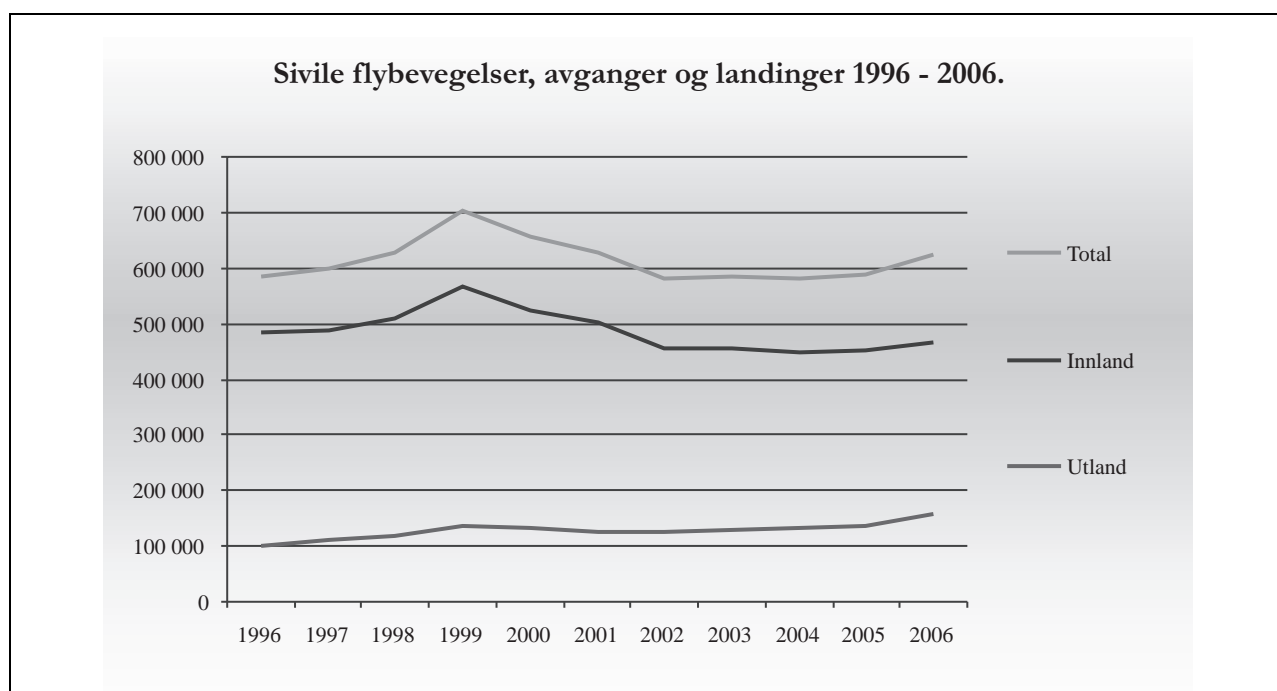
13,6 pst. Totalt ble det registrert 762 000 flybevegelser på norske lufthavner, en økning på 4,2 pst. I tillegg ble det registrert 33 200 overflygninger i norsk luftrom, en økning på 10,7 pst.

Antall flybevegelser over Avinors lufthavner er 7 pst. lavere enn i 1999. Samtidig har det vært

vekst i størrelsen på flyene, og flyselskapene har også til dels lagt om sine forretningskonsept, noe som bidrar til å fylle flyene bedre. Dette har medført betydelig økning i antall passasjerer pr. fly ved Avinors lufthavner.



Figur 4.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 4.2 Utvikling i antall flybevegelser

Ulykkes- og hendelsesstatistikk i norsk sivil luftfart

Det var to ulykker med omkomne personer i 2006. Den første inntraff 14. september på Voss hvor to personer omkom da et helikopter styrtet. 10. oktober inntraff ulykken på Stord med Atlantic Airways BAE 146 hvor fire personer omkom.

I tabellen gis det en oversikt over innrapporterte ulykker og hendelser til Statens havarikommisjon for transport for 2006 på luftfartsområdet. Statistikken er inndelt etter kategoriene: Hendelser, lufttrafikkhendelser og ulykker. I tillegg er kategorien «alvorlige hendelser» (i kursiv) skilt ut. Det gjøres oppmerksom på at denne kategorien er en del av hendelser og lufttrafikkhendelser.

Utvikling i innrapporterte ulykker og hendelser

06N1xt2

	2002	2003	2004	2005	2006
Hendelser	32	47	38	41	48
Lufttrafikkhendelser	75	75	79	85	57
Hendelser totalt	98	122	117	126	105
– <i>Herunder alvorlige hendelser</i>	6	10	7	6	11
Ulykker	23	23	17	15	14

Hendelser er uønskede begivenheter som har, eller vil kunne ha, negativ innvirkning på sikkerheten. En lufttrafikkhendelse er en trafikkrelatert hendelse som f. eks. nærpasering eller alvorlige vanskeligheter som oppstår fordi fartøysjefen eller lufttrafikkjentesten unnlater å følge gjeldende fremgangsmåte, eller avviker fra gjeldende fremgangsmåte. Denne kategorien omfatter også alvorlige vanskeligheter forårsaket av mangler eller feil ved bakkeinstallasjon og/eller hjelpemiddel. En alvorlig hendelse er tilfeller der omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en ulykke. Ulykker innebærer dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materiell skader.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2008 tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt ha høyeste prioritet. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk luftfart, og skal være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig luftfart i tråd med regjeringens overordnede målsetninger for samferdselspolitikken.

Statens havarikommisjon for transport har i dag ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i sivil luftfart, jernbane- og vegtransport. Gjennom budsjettforslaget for 2008 legges det til rette for at kommisjonens ansvarsområde utvides til også å omfatte transport- og arbeidsulykker innenfor sjøtransportsektoren fra 01.07.2008. Etter

dette har kommisjonen ansvaret for å granske ulykker og hendelser i alle transportsektorene.

Regularitet og punktlighet i trafikkavviklingen er sentralt for at samfunnet skal fungere godt. Regulariteten og punktligheten ved norske lufthavner har første halvår 2007 vært svært god. Det vil være en prioritert oppgave å legge til rette for best mulig regularitet og punktlighet i tiden framover. Aktuelle tiltak vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med strategien for norsk luftfart.

Drift av de fleste norske lufthavnene og lufttrafikkjentesten skjer i regi av Avinor. Sentrale spørsmål om Avinors virksomhet blir forelagt Stortinget gjennom en eiermelding. Første eiermelding om Avinor ble lagt fram våren 2004, jf. St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004). Andre eiermelding ble lagt fram høsten 2006 og behandlet i Stortinget våren 2007, jf. St.meld. nr. 15/Innst. S. nr. 142 (2006–2007).

Statlig kjøp av innenlandske flyruter skal bidra til stabil sysselsetting og bosetting i distriktene. Målet med kjøpet er å få et langsiktig, samfunnsøkonomisk effektivt og likeverdig lufttransporttilbud, med en god transportstandard, som er til nytte for befolkningen og næringslivet og som reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner. Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på de treårige anbudene i rutedriften som ble gjort gjeldende fra 01.04.2006, samt nytt anbud for ruter i Finnmark og Nord-Troms som begynte å gjelde fra 01.04.2007. Maksimaltakstene på de sistnevnte rutene ble i siste anbud redusert med 20 pst.

Avinors økonomiske utvikling er positiv. Dette skyldes både omstillingsarbeid og trafikkvekst.

Samferdselsdepartementet foreslår bl.a. på denne bakgrunn at det i 2008, som i 2006 og 2007, ikke bevilges tilskudd til Avinors regionale lufthavner. Dette innebærer at underskuddet på Avinors regionale flyplasser i 2008 vil bli dekket av krysssubsidiering fra Avinors øvrige lufthavner.

Takstregulativet for 2008 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

Regjeringen legger økt vekt på miljøavgifter. I statsbudsjett 2008 er det bl.a. foreslått å øke CO₂-avgiften på bruk av drivstoff i innenriks luftfart med 10 øre/liter. Det er lagt inn kompensasjon for avgiftsendringen i bevilgningen til statlig kjøp av flyruter. For nærmere omtale av avgiftsendringen vises det til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2007–2008) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Samferdselsdepartementet ønsker å bidra til økt fokus på miljø innenfor luftfarten. Viktige grep vil være å styrke kompetansen, i tillegg til å utnytte den kompetansen som allerede finnes best mulig. Avinor har i de senere år styrket sin miljøkompetanse og har på eget initiativ igangsatt et større arbeid for å bidra til å gjøre norsk luftfart mer miljøvennlig. Videre er Luftfartstilsynet i gang med å bygge opp egen miljøkompetanse etter nyetableringen i Bodø. Det finnes dessuten viktig kompetanse om luftfart og miljø i miljøvernforvaltningen representert ved Miljøverndepartementet og Statens forurensningstilsyn. Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å bidra til at den samlede kompetansen blir utnyttet best mulig for å gjøre luftfarten mer miljøvennlig.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	416 833	475 900	501 400
	Sum kap. 1310	416 833	475 900	501 400

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det er budsjettert med 501,4 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester i 2008, en økning på 5,4 pst. fra saldert budsjett 2007. Økningen utover ventet prisstigning har sammenheng med forslaget om å øke CO₂-avgiften på bruk av drivstoff i innenriks luftfart med 10 øre/liter. Avgiftsendringen er forutsatt kompensert anbudsrutene.

Budsjettforslaget er basert på gjeldende anbudskontrakter for store deler av anbudsnettet fra 01.04.2006, samt ny anbudskontrakt for rutene i Nord-Troms og Finnmark som begynte å gjelde 01.04.2007. Kostnadene i ny anbudskontrakt for rutene i Nord-Troms og Finnmark har økt betydelig fra forrige kontrakt og utgjør nå om lag 150 mill. kr per år. Deler av kostnadsøkningen kan tilskrives regjeringens reduksjon av maksimalsatsene med 20 pst. Manglende konkurranse på rutene kan også forklare noe av kostnadsøkningen.

I 2008 vil nye anbudskontrakter gjelde for rutene Andøya-Bodø/Andøya-Tromsø og Værøy-Bodø. Inngått kontrakt med Coast Air AS for

rutene Andøya-Bodø og Andøya-Tromsø er for resten av 2007 overdratt til Widerøe på tilsvarende vilkår. Rutene lyses ut i september 2007, og kontrakt vil gjelde fra 01.01.2008 til 31.03.2009. Inneværende kontrakt for helikopterruten Værøy-Bodø gjelder fram til 31.07.2008.

Alle regionalrutene utenom anbudsområdene i Nord-Troms og Finnmark og ruten Værøy-Bodø skal lyses ut på nytt anbud og kontrakt vil gjelde fra 01.04.2009. Det er gjennomført høringsrunde med lokale myndigheter og selskaper i 2007. Det tas sikte på å lyse ut rutene våren 2008. Utlysningen vil gjelde for følgende ruteområder:

- Svolvær/Leknes-Bodø
- Røst-Bodø
- Narvik-Bodø
- Brønnøysund/Mosjøen-Bodø/Trondheim
- Namsos/Rørvik-Trondheim
- Florø-Oslo/Bergen
- Førde-Oslo/Bergen
- Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda-Oslo/Bergen
- Fagernes-Oslo

– Røros-Oslo

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

		(i 1 000 kr)		
KPA				
L				
Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	14 675	17 200	13 400
	Sum kap. 1311	14 675	17 200	13 400

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

Hovedlinjene i Samferdselsdepartementets styring av Avinor er trukket opp i St.meld. nr. 15 (2006–2007) Om verksemda i Avinor 2006–2008, jf. Innst. S. nr. 142 (2006–2007). I tråd med signalene i St.meld. nr. 15 (2006–2007) fastsetter Samferdselsdepartementet ensidig tilskuddet til Avinors regionale lufthavner.

Gjennomførte omstillings- og effektiviserings tiltak, sammen med en positiv trafikkvekst som forventes å vedvare, innebærer at Avinors økonomi for tiden er god. I 2006 fikk konsernet Avinor et resultat etter skatt på 432,6 mill. kr. Avinor betalte et utbytte på 324,5 mill. kr til staten i 2007 for regnskapsåret 2006. På denne bakgrunn foreslås det ikke bevilget tilskudd til Avinors regionale lufthavner i 2008. Dette innebærer at trafikkinntektene og kommersielle inntekter i sin helhet skal dekke underskuddet på de regionale lufthavnene.

Takstregulativet for 2008 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Bevilgningen gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved ikke-statlige flyplasser med rutetraffikk. Øvrige kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er flyplassseierens ansvar.

Foreslått budsjett er på 13,4 mill. kr, en reduksjon på 3,8 mill. kr fra saldert budsjett for 2007. Reduksjonen skyldes avvikling av driften ved Farsund lufthavn, Lista. På grunn av manglende markedsgrunnlag for slik virksomhet har selskapet Lista Lufthavn AS avvist et initiativ fra lokale myndigheter om å få til et spleiselag for å sikre videre drift.

På bakgrunn av den spesielle situasjonen som oppstod ved Stord lufthavn i 2007, dels som følge av flyulykken høsten 2006, dels som følge av krav fra Luftfartstilsynet, foreslo regjeringen i St.prp. nr. 69 (2006–2007) å bevilge 7 mill. kr til bygging av ny brannstasjon. Stortinget sluttet seg til forslaget, jf. Innst. S. nr. 230 (2006–2007). Bevilgningen er en engangsbevilgning og inngår som en del av et lokalt spleiselag for å sikre videre drift ved Stord lufthavn.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

		(i 1 000 kr)		
KPA				
L				
Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Driftsutgifter	144 078	139 600	149 200
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	67 233	8 800	
	Sum kap. 1313	211 311	148 400	149 200

Post 01 Driftsutgifter

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk luftfart og skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet i 2008 vil være å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk. Videre vil det være en prioritert oppgave å delta aktivt i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal dessuten drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver vil være knyttet til utvikling og oppdatering av regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstilsynet skal også ha aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Forslaget til budsjett for Luftfartstilsynet totalt er nominelt om lag uendret fra saldert budsjett for 2007. Forslaget til driftsbudsjett for Luftfartstilsynet er på 149,2 mill. kr, en økning på 9,6 mill. kr fra saldert budsjett 2007. 2007 er det siste året med egen bevilgning til flyttekostnader etter flyttingen av tilsynet til Bodø, men det er nødvendig å styrke Luftfartstilsynets driftsbudsjett for 2008 i samband

med nye og ressurskrevende oppgaver. Dette gjelder særlig:

- Implementering av nytt regelverk og ny utvidet tilsynsvirksomhet som følge av utvidelsen av EASA (European Aviation Safety Agency) sitt kompetanseområde.
- Nytt og mer ressurskrevende regime for tilsynsvirksomhet som følge av innfasing av nye europeiske bestemmelser for sikkerhetsregulering (ESARR1-European Safety Regulatory Requirements) og et felles europeisk luftrom (SES-Single European Sky).
- En gradvis oppbygging av securityområdet.
- Nye oppgaver knyttet til økonomisk tilsyn og gjennomgang av Luftfartstilsynets gebyrstruktur.
- Tidsbegrenset drift av et mindre kontor for ansatte som har en særlig avtale om å få ha arbeidssted i Oslo.

Luftfartstilsynet hadde pr. 01.07.2007 149 ansatte.

Post 22 Flyttekostnader

Flyttingen av Luftfartstilsynet er slutført, og det foreslås ingen bevilgning for 2008, jf. for øvrig omtale av flyttingen av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet i pkt. 5.3 i del III i proposisjonen.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Gebyrinntekter	98 331	97 100	101 300
02	Refusjon av diverse utgifter	3 115		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	407		
18	Refusjon av sykepenger	853		
	Sum kap. 4313	102 706	97 100	101 300

Post 01 Gebyrinntekter

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

I St.meld. nr. 38 (1996–1997) Norsk luftfartsplan, ble det bl.a. anført at Luftfartstilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende. Videre ble det i St.prp. nr. 66 (1998–1999) Om tilsyn og myndighet

i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket, anført at departementet ville vurdere om også Luftfartstilsynets myndighetsoppgaver kan brukerfinansieres, slik at Luftfartstilsynet blir selvfinansierende. Graden av brukerfinansiering skulle imidlertid vurderes med hensyn til luftfartsnæringens samlede økonomiske bæreevne.

Luftfartstilsynets inntekter dekker pr. i dag ikke kostnadene, og det vil være en utfordring å

etablere hensiktsmessige gebyrssystemer som muliggjør dette. Ved behandlingen av Ot.prp. nr. 40/Innst. O. nr. 84 (2003–2004) ble det bl.a. besluttet at Samferdselsdepartementet kan gi forskrifter om at flyselskaper eller andre operatører skal betale gebyr for finansiering av luftfartsmyndighetenes arbeid med sikkerhet innen luftfarten. Dette innebærer at bl.a. regelverksarbeid, herunder utarbeiding av nye forskrifter og implementering av

internasjonalt regelverk, samt analyser av årsaks-sammenhenger med hensyn til ulykker og hendelser, blir finansiert av markedet. Samferdselsdepartementet har så langt ikke benyttet denne hjemmelen.

Budsjetterte gebyrinntekter for 2008 er på 101,3 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Driftsutgifter	31 380	37 300	47 000
	Sum kap. 1314	31 380	37 300	47 000

Post 01 Driftsutgifter

Statens havarikommisjon for transport har i dag ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen luft-, jernbane- og vegtransport i Norge. Ansvarsområdet skal utvides til å omfatte sjøtransport fra 01.07.2008. Etter dette har kommisjonen ansvaret for å undersøke ulykker og alvor-

lige hendelser i alle transportsektorer. I tillegg skal kommisjonen følge opp arbeidsulykker i sjøfarten.

Det foreslås bevilget 47 mill. kr, en økning på 9,7 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Økningen skyldes i hovedsak inkluderingen av sjøfart i ansvarsområdet.

Statens havarikommisjon for transport hadde pr. 01.07.2007 36 ansatte, hvorav tre er deltidsstillinger.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
90	Avdrag på lån	388 824	388 800	388 800
	Sum kap. 4312	388 824	388 800	388 800

Post 90 Avdrag på lån

Det ble vedtatt tre års avdragsfrihet på statslånet til Oslo Lufthavn AS ved etableringen av Avinor AS.

Avdrag skulle begynne å løpe fra og med 2006. Selskapet har betalt avdrag i 2004, 2005, 2006 og 2007. Det er lagt til grunn avdrag på 388,8 mill. kr i 2008.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
80	Renter	339 688	294 400	257 000
	Sum kap. 5619	339 688	294 400	257 000

Post 80 Renter

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 257 mill. kr i 2008.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

KPA
L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	¹ Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
85	Utbytte		339 000	398 000
	Sum kap. 5622		339 000	398 000

¹ Det ble senere i 2007 vedtatt å redusere utbytte til 324,5 mill. kr, jf. St.prp. nr. 69/Inst. S. nr. 230 (2006–2007).

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Avinor AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt. Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2007 innebærer at utbytte beregnes ut i fra statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital. På dette grunnlag foreslås det budsjettert med 398 mill. kr i utbytte fra Avinor AS i 2008. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

PIK
L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1320	Statens vegvesen	14 259 814	14 849 500	15 425 000	3,9
1322	Svinesundsforbindelsen AS	26 503			
	Sum kategori 21.30	14 286 317	14 849 500	15 425 000	3,9

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

PIK
L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
4320	Statens vegvesen	761 218	420 000	438 000	4,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	26 671	25 000	24 000	-4,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	23 519	30 000	38 000	26,7
	Sum kategori 21.30	811 408	475 000	500 000	5,3

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

Budsjettforslaget for Statens vegvesen totalt er på 15 425 mill. kr, en økning på 575,5 mill. kr eller 3,9 pst. fra saldert budsjett 2007. I saldert budsjett 2007 fulgte regjeringen opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 for ett år. Budsjettet styrkes ytterligere i 2008, og Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 er derfor mer enn oppfylt for to år av planperioden.

Foreslått bevilgning til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., er på 7 061,5 mill. kr, en økning på 4,3 pst. eller 291,1 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Prioriteringene videreføres i

hovedsak som i budsjettet for 2007. Den økte innsatsen på vedlikehold, herunder på dekkelegging/asfalt, blir opprettholdt. Ressursinnsatsen på drift og vedlikehold av bruer og tunneler vil bli styrket i 2008. Viktige trafikksikkerhetstiltak gis ellers generelt prioritet.

Det er budsjettet med 6 531,1 mill. kr til ulike veginvesteringer (summen av postene 30, 31, 35 og 60), en økning på 4,1 pst. eller 256,4 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Det er samtidig lagt til grunn at bompengeselskapene vil stille til disposisjon om lag 4,9 mrd. kr til veginvesteringer i 2008. I tillegg kommer OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand. Samlet sett innebærer dette at aktivitetsnivået når det gjelder utbygging av riksvegnettet aldri har vært høyere enn i 2007 og 2008.

I budsjettet må post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk vurderes i sammenheng. Budsjettforslaget er på 5 802,3 mill. kr, en økning på 238,6 mill. kr eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2007. Det

er planlagt brukt om lag 290 mill. kr mer på investeringer på øvrig riksvegnett i 2008 enn i 2007. Innsatsen på gang- og sykkelveger vil bli vesentlig styrket i 2008.

Det er planlagt brukt om lag 520 mill. kr på tiltak med rassikringsgevinst, herav 329 mill. kr på post 31, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Det er budsjettert med 285 mill. kr i vederlag til OPS-prosjekter, samt 399,8 mill. kr til Bjørvika-prosjektet.

Til kjøp av riksvegferjetjenester er det budsjettert med 1 547,4 mill. kr, en økning på 5,7 pst. eller 83 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Regjeringen foreslår å øke rabattsatsen på sonekort og verdikort fra 45 pst. til 50 pst. fra 01.05.2008. Det er lagt opp til takstøkning på 4,3 pst. fra 01.01.2008.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringene innen vegsektoren er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Utfordringene har imidlertid økt bl.a. på grunn av betydelig sterkere trafikkvekst enn de prognosene Nasjonal transportplan bygde på. For 2005 og 2006 er trafikkveksten om lag 50 pst. høyere enn forutsatt som var henholdsvis 1,6 pst. for 2005 og 1,2 pst. for 2006. Dette er en tendens som ser ut til å forsterke seg i 2007.

Spesielt er det en utfordring at trafikkveksten i tungtrafikken er stor, bl.a. som følge av høyt aktivitetsnivå i norsk økonomi. Tungtrafikken er ett av flere områder som gjør at behovet for drift og vedlikehold øker. I 2006 var trafikkveksten for disse bilene på 4,4 pst., og i første halvår 2007 er veksten vesentlig høyere.

Statens vegvesen har erfart at prisnivået i anleggsmarkedet er økende. I senere tid har flere tilbudskonkurranser gitt som resultat tilbud som ligger til dels høyt over kostnadsoverslaget. Kostnadsøkningene varierer noe mellom fagområdene. Vegvesenet understreker at det er knyttet stor usikkerhet til utviklingen framover.

Statens vegvesen påpeker at det i en slik situasjon kan være aktuelt å avlyse anbudskonkurranser. Statens vegvesen påpeker videre at interessen for den enkelte konkurranse for tiden er mindre enn ønskelig. For å bøte på dette vil Statens vegvesen bedre legge til rette for at mindre og mellomstore norske entreprenører og flere internasjonale selskaper kan delta i konkurransen. Etter Statens vegvesens oppfatning er markedet for mindre veganlegg for tiden mer velfungerende enn for større veganlegg. Det vil være behov for nytt framlegg for Stortinget dersom kostnadsrammen (ev. kostnadsoverslaget pluss 10 pst.) overskrides.

Samferdselsdepartementet ser alvorlig på den kostnadsøkningen som nå registreres, og departementet vil følge utviklingen nøye, bl.a. gjennom en hyppig rapportering fra Statens vegvesen. Departementet legger til grunn at Statens vegvesen gjennomfører anbudskonkurransene slik at konsekvensene av et generelt markedsmessig prispress begrenses mest mulig. Innenfor en stor prosjektportefølje vil det alltid kunne oppstå mindrebehov på enkelte prosjekter, bl.a. som følge av forsinket planlegging. Dette kan gi noe rom for å dekke ev. kostnadsøkninger. Dersom det blir behov for ytterligere tiltak, anser departementet det som mest aktuelt å forskyve start på nye prosjekter. Departementet forutsetter at en så langt som mulig opprettholder rasjonell anleggsdrift.

Den sterke trafikkveksten har medvirket til økt vedlikeholdsbehov. I tillegg er behovet for vedlikehold betydelig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015, der vedlikeholdsetterslepet for riksvegene ble tallfestet til 11 mrd. 2003-kr, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004). Det er behov for å bedre vedlikeholdet av både vegkroppen, tunneler, bruer, ferjekaier og infrastruktur langs vegen. Ved rulleringen av Nasjonal transportplan vil derfor behovet for å styrke vedlikeholdsbudsjettet være et av de viktigste spørsmålene som skal vurderes. Regjeringen startet imidlertid arbeidet med å oppprioritere vedlikeholdet i statsbudsjettet 2007, hvor innsatsen på vedlikehold ble økt med hele 25 pst. fra saldert budsjett 2006. Dette forhøyede nivået foreslås videreført i 2008.

Senere tids kilmaendringer har ført til nye utfordringer i forhold til ras og flom. Konsekvensene av klimaendringene gir større og mer omfattende skader på vegnettet og vegens infrastruktur. Kostnader til opprettinger og istandsetting får også konsekvenser for vedlikeholdsbudsjettet.

Statens vegvesen har en utfordring på trafikant- og kjøretøyområdene med å kunne tilby tjenester med tilstrekkelig kvalitet og kapasitet. Bakgrunnen er i hovedsak at etterspørselen etter tjenestene og krav og forventninger til servicenivået har økt, samt at nye oppgaver er tilført bl.a. gjennom EU-direktiver. Det er videre utfordringer med dagens arbeidsmarked å få rekruttert teknisk personell. Det er nødvendig med tiltak for å bedre denne situasjonen i årene som kommer, både rekrutteringsmessig og utdanningsmessig.

Trafikkstasjonsstrukturen som nå er vedtatt, skal bidra til nærhet og likeverdig tilbud for publikum. Dette gir også Statens vegvesen bedre mulighet til å styrke kapasiteten for de publikumsrettede tjenestene.

Det er et betydelig utbyggingsbehov på store deler av vegnettet, særlig for å øke framkommelig-

heten og trafikksikkerheten. I byområdene må det legges til rette for å øke kollektivtransportens markedsandeler, bedre tilretteleggingen for sykling og ta i bruk andre tiltak for å dempe bilbruken. I lavtrafikkerte områder er utfordringene i vegsektoren i første rekke å få en bedre og jevnere standard på vegnettet.

På grunn av store bindinger må en vesentlig del av investeringsrammen i 2008 benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift av allerede igangsatte prosjekter. Bindingene har bl.a. sammenheng med at det ble satt i gang mange store prosjekter med små startbevilgninger i 2006, jf. St.prp. nr. 1 (2005–2006). Siden bindingene er størst på stamvegnettet, har dette ført til at oppfølgingen av handlingsprogrammet etter tre år er noe lavere for øvrig riksvegnett enn for stamvegnettet. For 2008 isolert sett har imidlertid øvrige riksveger høyere oppfølgingsgrad enn stamveger.

Det er også en utfordring å redusere de negative miljømessige effektene av vegtrafikken, vegbygging, samt drift og vedlikehold av vegnettet.

Framkommelighet

Det har gjennom lang tid vært en kontinuerlig utbedring av vegnettet, bl.a. i form av økt standard og kapasitet, fjerning av flaskehalsar og bygging av faste vegsamband til erstatning for ferje. Dette har for mange trafikanter gitt redusert kjøretid og lavere transportkostnader.

En relativt stor del av vegnettet har imidlertid fortsatt for lav standard, bl.a. på grunn av for liten vegbredde og dårlig kurvatur. F.eks. mangler om lag 1 200 km av stamvegnettet nok bredde til gul midtstripe. Veger med stor stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte vegstrekninger medfører begrenset framkommelighet i deler av året. God framkommelighet er av stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i distriktene.

Drift og vedlikehold av riksvegnettet skal sørge for god og sikker framkommelighet hele året. Driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommelighet og trafikksikkerhet, vil bli prioritert. Økt trafikkmengde, økte veglengder og mer teknisk komplisert utstyr fører til en kontinuerlig økning i kostnader.

Om lag halvparten av trafikkarbeidet og om lag 65 pst. av godstransportarbeidet skjer på stamvegnettet. Regjeringen mener at det er viktig med et godt utbygd stamvegnett i alle deler av landet. Tofelts veg med gul midtstripe bør tilstrebes på hele stamvegnettet, og utbygging til tre- og firefelts veg på de mest trafikkerte delene, både av hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet. Arbeidet

med å bygge ut høytrafikkerte deler av stamvegnettet til firefelts veg pågår. I løpet av 2009 vil det være sammenhengende firefelts veg på E6 mellom Svinesund og Oslo og på E18 fra Oslo til Tønsberg. I tillegg er det bl.a. lagt opp til å starte utbyggingen av E6 nordover fra Gardermoen til firefelts veg.

På det sentrale Østlandet og i andre storbyregioner fører problemer med trafikkavviklingen, særlig i rushtiden, til økte kostnader og uforutsigbarhet for gods- og persontransporten. Av hensyn til både framkommelighet og miljø bør det derfor legges til rette for at en større del av persontransporten gjennomføres med kollektive transportmidler, sykling og gange. Sammenhengende sykkelvegnett i de største byene, trygge skoleveger og trygge veger der det ellers ferdes mange mindreårige, er viktig i denne sammenheng.

Statens vegvesen planlegger hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene. 21 kommuner hadde vedtatte planer ved utgangen av 2006. Målet er at minst halvparten av om lag 100 byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009. Dette forutsetter godt samarbeid med aktuelle kommuner. Statens vegvesen er pådriver for økt sykkelbruk og for å formidle kunnskap om tiltak for mer sykling og tilrettelegging for sykkel til andre aktører, bl.a. gjennom Sykkelbynetverket, som nå har 62 medlemmer. Undersøkelser viser at syklende og gående er lite fornøyd med drifts- og vedlikeholdsstandarden på vegnettet både vinter og sommer, og de er mindre fornøyd enn andre trafikanter.

Det er behov for tiltak som gir tryggere og bedre infrastruktur for kollektivtransporten på veg. Behovet for tilrettelegging er stort, både for ekspressbuss langs stamvegene og for lokal kollektivtransport i de større byområdene. Den systematiske satsingen for å øke hastigheten for buss og trikk på stamrutene i Oslo-området omfatter en rekke mindre tiltak som gir god effekt og lønnsomhet.

Statens vegvesen har ansvar for 21 000 bussholdeplasser og 270 ferjekaier. Bare et fåtall av bussholdeplassene er utformet slik at de er lett tilgjengelige for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Tilknytningen til bussholdeplasser fra gang- og sykkelveger og boligområder er også dårlig. For å få gode løsninger er det behov for et nært samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Alle nye prosjekter som planlegges og bygges i Statens vegvesens regi, skal være basert på prinsipper for universell utforming. Krav til universell utforming legges inn i etatens retningslinjer og veiledere.

Statens vegvesen gjennomfører hvert år brukerundersøkelser for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten om vinteren. Resultatet fra undersøkelsene vinteren 2006–2007 viser at trafikantene er noe mer tilfredse enn med vinterdriften i 2005–2006. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre resultatene. Funksjonskontraktene som gjelder fra 2008, vil bli endret for bedre å sikre at kvaliteten på arbeidet som utføres, er i henhold til kravene i kontraktene. Dette vil f.eks. være endrede oppgjørformer knyttet til vinterdrift og skjerpede krav til entreprenørenes kvalitetssystemer.

Det er en utfordring å nå målet i Nasjonal transportplan 2006–2015 knyttet til riksvegferjedriften uten at dette gir betydelig kostnadsøkning. Gjennom konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften forventer Samferdselsdepartementet at ferjetilbudet skal bli styrket.

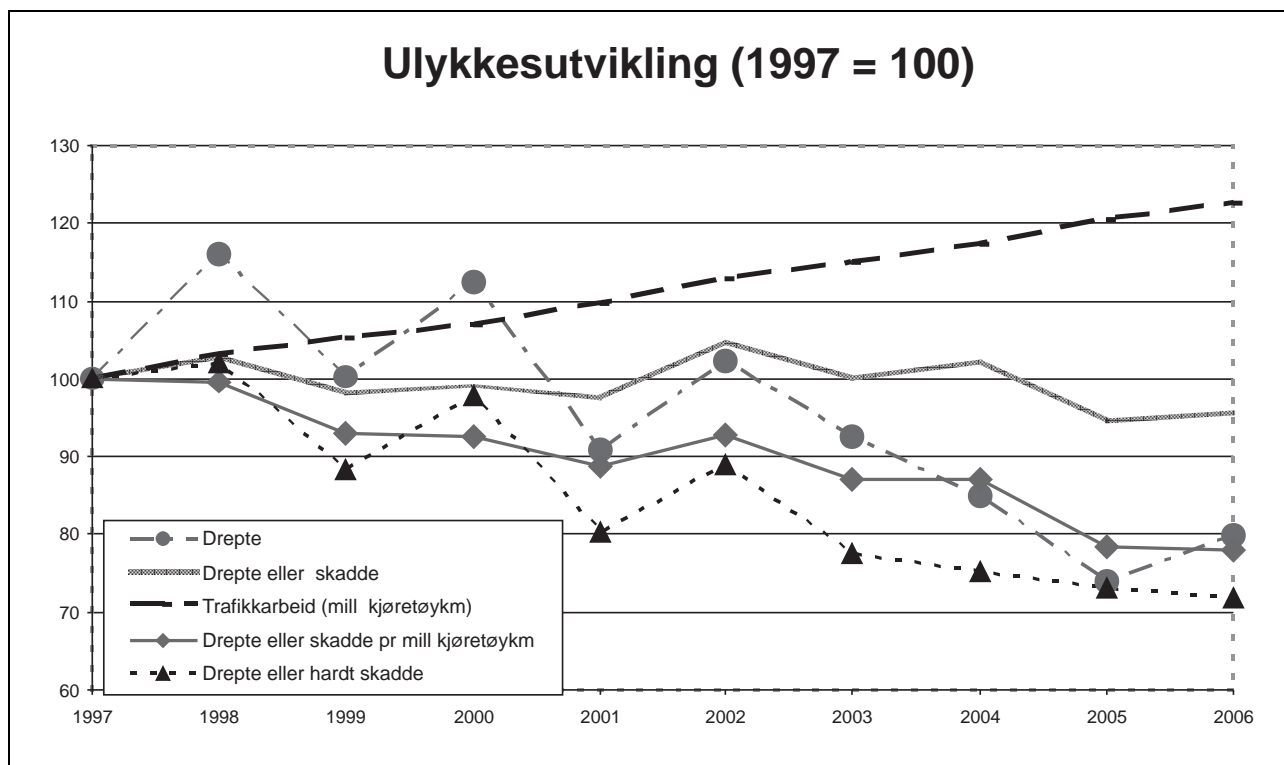
Trafikksikkerhet

Hovedtendensen de senere årene har vært en klar nedgang i antall drepte eller hardt skadde. Vegtrafikken har de siste ti årene i gjennomsnitt krevd

om lag 290 menneskeliv pr. år. I gjennomsnitt er om lag 12 000 personer rapportert skadd eller drept i vegtrafikken hvert år. Figur 4.3 viser utviklingen siden 1997 når det gjelder antall drepte eller skadde og trafikkarbeid målt i antall kjøretøykilometer. I 2006 omkom 242 personer i vegtrafikken. Dette er 18 flere enn i 2005. Norge er i dag blant de land i den vestlige verden som har lavest antall omkomne i vegtrafikken med 4,9 drepte pr. 100 000 innbyggere. Til sammenligning er tallet for Storbritannia 5,5, Tyskland 6,5 og USA 14,7. Nederland har et bedre resultat enn Norge med 4,6 drepte pr. 100 000 innbyggere.

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetssatsingen. Det innebærer at Statens vegvesen prioriterer tiltak som reduserer ulykker med høy alvorlighetsgrad. Alvorlighetsgraden er høyest i møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter innenfor tettbygd strøk. Viktige tiltak her er midtrekkverk og midtmarkering på to- og trefeltsveger.

Den sterke veksten i vegtrafikken har økt utfordringen med å redusere antallet drepte eller hardt skadde.



Figur 4.3 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer

Miljø

Vegen og vegtrafikken bidrar til miljøproblemer

gjennom klimagassutslipp, luftforurensning, vannforurensning og støy. Det er en utfordring å redusere utslippene av klimagasser og bruk av fossile

drivstoffer i vegtrafikken. Vegsektoren står for 18 pst. av de nasjonale klimagassutslippene, og det er en stor utfordring å redusere sektorens utslipp. Det vises til St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, og til omtale i del III i proposisjonen i pkt. 6.2 Samferdsel og miljø.

Det har vært en kraftig nedgang i utslipp av NO_x og partikler fra vegtrafikken. Det er imidlertid fortsatt behov for tiltak mot svevestøv (PM₁₀) i de største byområdene. Forurensningsforskriftens grenseverdier for nitrogendioksid (NO₂) som gjelder fra 2010, vil også kreve tiltak på disse områdene. Den nye forskriften om rammer for vannforvaltningen medfører behov for kartlegging og tiltak for å bedre vannkvaliteten. I tillegg er det en utfordring å redusere støyplagene fra vegtrafikken for å innfri nye nasjonale mål for støy.

Vegen og vegtrafikken bidrar også til ødeleggelse eller forringelse av leve- og funksjonsområder for planter og dyr. Statens vegvesen har i økende grad lagt vekt på å utvikle veganlegg med høy arkitektonisk kvalitet, og stedsutvikling i byer og tettsteder, slik at det skal være trivelig å ferdes til fots og på sykkel. Det er et mål å minimalisere inngrepene i natur- og kulturmiljøer ved bygging av nye veger, sikre at nye veg- og gateanlegg har god estetisk kvalitet og gjennomføre reparasjonstiltak langs eksisterende vegnett. Videre er det en utfordring å bidra til at tap av biologisk mangfold og produktivt jordbruksland som følge av vegtiltak skal bli minst mulig.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Enkelte deler av vegnettet er mer risikofyllt og sårbart enn andre. Gjennom kartlegging og analyser arbeider Statens vegvesen målrettet med å kunne redusere omfanget av uønskede hendelser.

Klimaendringer gir økt fare for flom og ras og dette forsterker behovet for gode beredskaps- og sikkerhetstiltak.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å ivareta og forbedre sikkerheten i forbindelse med adgangskontroll ved byggene, samt prosedyrer og instruksjoner for sikker håndtering av informasjon og verdier.

Rapportering

Rapporteringen omfatter 2006 og viser resultatene i 2006 sammenlignet med målene i budsjettet for 2006.

Framkommelighet

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført med samme standard som i 2005. Ved utgangen av 2006 var alle Statens vegvesens ordinære drifts- og vedlikeholdsoppgaver konkurransesatt.

Til vedlikehold av vegdekker på riksvegnettet ble det i 2006 nyttet om lag 670 mill. kr mens det var planlagt å nytte 716 mill. kr. Uforutsette høye kostnader bl.a. til strøm i årets første måneder gjorde det nødvendig med omprioriteringer og resulterte i at innsatsen til asfaltering ble redusert i forhold til planene.

I 2006 var andelen av riksvegnettet hvor vegdekkenes tilstand var dårlig eller svært dårlig 37,4 pst., noe som utgjør 10 200 km. Dette er en økning på om lag 6 pst. eller 560 km fra 2005. Dette er bakgrunnen for regjeringens sterke økning i vedlikeholdsbudsjettet i 2007, og som videreføres i 2008. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 600 km.

I 2006 ble det gjennomført undersøkelser for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med tilstanden på vegnettet vinter og sommer. Resultatene viser en noe mindre tilfredshet enn året før og misnøyen er størst med vinterdriften, dekkestandarden og forholdene på gang- og sykkelvegene. Som vist til tidligere er tilfredsheten med vinterdriften større i 2007.

I 2006 ble 113 km nye veger åpnet for trafikk, fordelt med 81 km på stamvegnettet og 32 km på det øvrige riksvegnettet. Til sammen ble 11 km firefelts veg åpnet for trafikk, mens målet var 9 km. Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet for trafikk:

- Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen, Vestre Toten og Gjøvik kommuner i Oppland
- E18 Høvik – Frydenhaug, Drammen kommune i Buskerud
- Rv 283 Kreftingsgate, Drammen kommune i Buskerud
- E39 Handeland – Fedal, Lyngdal og Kvinesdal kommuner i Vest-Agder (OPS-prosjekt)
- Rv 43 Aunevik – Bukkesteinen, Lyngdal kommune i Vest-Agder
- E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier, Os og Stord kommuner i Hordaland
- E134 Rullestadvjuvet, Etne kommune i Hordaland
- E16 Helle- og Dalevågtunnelene, Vaksdal kommune i Hordaland
- E136 Horgheimseidet – Sogge bru, Rauma kommune i Møre og Romsdal
- E6 Løklia – Vindalsliene, Midtre Gauldal kommune i Sør-Trøndelag

- E10 Umskaret, Rana kommune i Nordland.

Med unntak av prosjektene rv 48 Hafskorberget og rv 57 Espeland – Herland i Hordaland ble samtlige større prosjekter med planlagt anleggsstart i 2006 startet som forutsatt.

44 rasutsatte punkt ble utbedret i 2006. Dette medførte at 11 rasutsatte strekninger ble eliminert. Målet for 2006 var utbedring av 29 punkt og 4 rasutsatte strekninger. Årsaken til at det ble utbedret flere punkt enn forutsatt, er bl.a. at noen prosjekter som var forutsatt ferdigstilt i 2005, først ble ferdigstilt i 2006. I tillegg ble det utført utbedringer av flere strekninger og punkt som ble oppdaget i forbindelse med inspeksjoner.

I 2006 ble det satt av 170 mill. kr til utbedring av eksisterende tunneler. På grunn av utsatt start på arbeidene med utskifting av vann- og frostsikringen i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal, ble det et vesentlig mindreforbruk i 2006. Videre ble det i 2006 benyttet om lag 250 mill. kr til drift av tunneler mot planlagt 270 mill. kr.

I 2006 ble frihøyden økt til 4,2 m i flere tunneler på stamvegnettet. Til sammen ble 18 punkt utbedret, mens målet var 17 punkt.

I 2006 ble 54 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 68 km. Avviket skyldes i all hovedsak senere anleggsstart eller framdrift enn planlagt på en rekke mindre prosjekter. Det ble i alt bygd 8 km sammenhengende gang- og sykkelvegnett i de seks største byområdene. 270 km gang- og sykkelanlegg ble innsisert, og 29 km ble forbedret i forhold til trafiksikkerhet og framkommelighet.

I 2006 ble det bygd 2,6 km kollektivfelt på riksvegnettet i de seks største byområdene. Stamlinjennettet for kollektivtrafikk i de seks byområdene utgjør til sammen over 500 km og omfatter de viktigste busslinjene. I Oslo inngår også trikkelinjer. Registreringer høsten 2006 viste en økning i hastigheten for kollektivtrafikken i Oslo, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Tromsø sammenliknet med registreringer høsten 2005. Størst økning hadde Tromsø med 8 pst. på sine to stamlinjer. Oslo som har et langt mer omfattende stamnett, hadde en økning på 2 pst. I Trondheim viste registreringene en reduksjon i hastigheten på 7 pst. som i hovedsak skyldes trafikkøkning som følge av avvikling av bompengeringen i 2005.

I 2006 ble det bevilget 50 mill. kr til oppfølging av tilgjengelighetsprogrammet BRA (på kap. 1330, post 60). Statens vegvesen administrerer ordningen, som skal benyttes til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde. Statens

vegvesen har ansvaret for å koordinere transportetatenes og Avinors oppfølging av handlingsplanen for BRA-programmet. Det er etablert en tverretattlig gruppe for oppfølging av fagområdet. Vel 40 kommuner mottok tilskudd i 2006, og midlene ble benyttet til ulike infrastrukturtiltak, utstyr i kjøretøy, planlegging, informasjonstiltak m.m. I tillegg vektlegges tilgjengelighet for alle ved gjennomføring av tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde.

Ved utgangen av 2006 var det 187 riksvegferjestrekninger, fordelt på 96 samband, der staten kjøper ferjetjenester. Av disse er 12 klassifisert som stamvegstrekninger. Hver stamvegstrekning utgjør ett samband. På øvrig riksvegnett var det 175 strekninger, fordelt på 84 samband. Totalt oppnådde 95 pst. av strekningene de mål som Stortinget har satt for åpningstid. 89 pst. av strekningene oppfylte målene for gjenstående kjøretøy. Statens vegvesen lyste ut 13 ferjesamband på anbud i 2006.

Trafiksikkerhet

I St.prp. nr. 1 (2005–2006) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på 35 færre drepte eller hardt skadde. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2006 er på om lag 20 færre drepte eller hardt skadde. Antallet bilbeltekontroller og kontroller av tunge kjøretøy har vært lavere enn forutsatt. Årsaken til den lave kontrollaktiviteten er manglende personellressurser og omdisponering av ressurser for å redusere ventetiden for førerprøver og godkjenning av kjøretøy.

Resultater fra tilstandsundersøkelser viser at 85 pst. brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og at 92 pst. brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk i 2006. Det er små endringer fra år til år, men den langsiktige trenden viser en svak økning i bilbeltebruken. 43,5 pst. av de omkomne i bil brukte ikke bilbelte i 2006, mot 44 pst. i 2005. Mål ved utgangen av 2009 er 90 pst. bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk og 94 pst. utenfor tettbygd strøk. I 2006 gjennomførte Statens vegvesen om lag 665 000 bilbeltekontroller. Dette er om lag 10 pst. færre enn i 2005.

Tilstandsundersøkelser i 2006 viser at 73 pst. av de tunge kjøretøyene hadde tilfredsstillende bremses. I 2006 gjennomførte Statens vegvesen om lag 150 000 tungtransportkontroller. Dette er om lag 30 pst. færre enn i 2005. Kontrollomfanget har økt i 2007.

Aktiviteten innen Automatisk trafikk kontroll (ATK) ble økt i 2006, ved at det ble satt i drift 20 nye fotobokser. Totalt er 350 fotobokser operative. Alle nye ATK-punkter får digitalt utstyr. I tillegg pågår det et arbeid med å bytte ut det tradisjonelle

fotoutstyret med digitalt utstyr i allerede etablerte ATK-punkter.

I 2006 ble kampanjer mot søvnrelaterte ulykker, for økt bilbeltebruk og for økt bruk av sykkelhjelm prioritert.

Statens vegvesen er gitt ansvar for å gjennomføre EU-direktiv 2003/59/EF om krav til etterutdanning for yrkessjåfører. Det meste av arbeidet med lovendring, utarbeiding av forskrifter og høringer ble gjennomført i 2006 som planlagt. Forskriften skal gjelde fra september 2008.

Innen drift og vedlikehold ble oppgaver som påvirker trafikksikkerheten, prioritert. Dette gjelder spesielt vinterdriften, men også ulykkesreducerende tiltak.

Det ble gjennomført en rekke investeringstiltak for å redusere antallet trafikkulykker. For å forhindre møteulykker ble det i 2006 bygd 12,5 km midtrekkverk på to- og trefeltsveger. Resultatet ble 4,5 km høyere enn målsettingen. Ved utgangen av 2006 var det totalt satt opp midtrekkverk på 87 km to- og trefeltsveger. Det ble gjennomført ulykkesreducerende tiltak på om lag 420 km ulykkesbelastet riksveg, mens målet var 460 km. Avviket skyldes forsinket framdrift som følge av at noen tiltak ble dyrere enn opprinnelig forutsatt. I tillegg avdekket trafikksikkerhetsinspeksjoner at det ikke var behov for tiltak på enkelte strekninger.

Ny føreropplæring ble iverksatt fra 01.01.2005. Hele 2005 og fram til sommeren 2006 ble en overgangsperiode med både gammel og ny ordning. Implementeringen av nytt opplegg kom derfor ikke i gang for fullt før i 2007.

Nullvisjonsprosjektet «Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte», ble avsluttet i 2006 som forutsatt. Demonstrasjonsprosjektet omfattet tiltak rettet mot vegen, kjøretøyer og trafikantene. Resultatene fra evalueringen viser at det i prosjektet er vunnet verdifull erfaring med nye typer trafikksikkerhetstiltak som vil bli videreført også etter prosjektets slutt.

Kommunikasjonssenteret for trafikksikkerhet på Vegmuseet ved Hunderfossen i Øyer kommune, videreføres.

Miljø

Statens vegvesen og berørte kommuner gjennomfører målinger av luftkvaliteten i 12 byer. Målingene i 2006 viste at forskriftsfestet grenseverdi for svevestøv (PM_{10}) i forurensningsforskriften på 35 dager ble overskredet i Oslo med 15 dager, Lillehammer med 2 dager, Drammen med 13 dager og Trondheim med 45 dager. Antall personer utsatt for konsentrasjoner av svevestøv (PM_{10}) over det nasjonale målet for 2010, ble redusert med om lag 2 700 i 2006.

Det ble i 2006 gjennomført møter mellom forurensnings- og vegmyndighetene i byer som hadde overskridelser av grenseverdien for svevestøv (PM_{10}). I Oslo ble miljøfartsgrensen på rv 4 Trondheimsveien videreført. I tillegg ble det innført miljøfartsgrense på rv 150 Store Ringvei. I flere byer ble det gjennomført støvdempende salting og økt renhold. Piggdekkavgiften i Oslo, Trondheim og Bergen har ført til økt bruk av piggfrie bildekk. Piggfriandelen i Oslo var i 2006 81 pst., i Trondheim 65 pst., i Bergen 72 pst., i Drammen 75 pst., i Lillehammer 46 pst., i Grenland 45 pst. og i Tromsø 12 pst.

Personer utsatt for konsentrasjoner av nitrogendioksid (NO_2) over det nasjonale målet for 2010 ble redusert med 1 400 personer i 2006. Dette skyldes i hovedsak utskifting til biler med lavere utslipp. Som følge av ny forskrift om rammer for vannforvaltningen ble det i 2006 startet kartlegging av vandringshinder for fisk og kjemisk tilstand i innsjøer. Vegvesenets salt-smart-prosjekt pågår fram til 2010, og prosjektet har som hovedmål å opprettholde framkommelighet og sikkerhet uten at salting gir uakseptable skader på miljøet.

Verneplanen for bruer, veger og vegrelaterte kulturminner ble i 2006 fulgt opp gjennom arbeid med forvaltningsplaner og forberedelse til fredning av alle statlige objekter i verneplanen. Samferdselsdepartementet vil i den videre oppfølging i større grad skille mellom veger i bruk og veger der det er etablert alternativ trasé, slik at veger i bruk kan utbedres i tråd med reelt behov. Arbeidet med å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø og estetikk i drift og vedlikehold av veganlegg ble videreført, bl.a. ved å heve kvaliteten på grøntanlegg langs riksveg gjennom naturtilpassete revegeteringsmetoder.

Vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006, førte til inngrep i eller nærføring til 5 350 daa nasjonalparker/landskapsvernområder, 141 daa naturreservater, 6 kulturminner, 13 daa kulturmiljø, 160 daa kulturlandskap av nasjonal verdi, 8 km vassdragsbelte langs vernede vassdrag og 9 km strandsoner.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har gjennomført mer detaljerte risiko- og sårbarhetsanalyser for det viktigste vegnettet. Det er også utarbeidet planer for aktuelle omkjøringsveger.

System for krisehåndtering er under etablering i hele Statens vegvesens organisasjon. Det er gjennomført sikkerhetsinspeksjoner i to av Statens vegvesens regioner. Feil og mangler som ble avdekket, er under utbedring.

Arbeidet med et internkontrollsystem for sikkerhet, beredskap og krisehåndtering, som skal fange opp risikoforhold rettet mot Statens vegvesens ansvarsområde, ble startet i 2006.

Statens vegvesen innførte i 2006 et nytt system for grunnsikring. Systemet innbefatter adgangskontroll ved byggene, ID-kort for de ansatte, registrering av besøkende, samt prosedyrer og instruksjoner for sikker håndtering av informasjon og verdier.

Mål og prioriteringer

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). De overordnede målene er færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, mer miljøvennlig bytransport, bedre framkommelighet i og mellom regioner, et mer effektivt transportsystem, samt et transportsystem som er tilgjengelig for alle. Oppfølgingen av Stortingets vedtak ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015, som tilsvarende Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009, fremgår av tabellen.

Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak 2006–2009

08N2xt2

		(i mill. 2008-kr)					
Post	Betegnelse	Jevnt pr. år Stortingets NTP-vedtak 2006–2009	Bevilgning til NTP i 2006	Bevilgning til NTP i 2007 ⁴	Forslag 2008	Diff. mot NTP-vedtak etter tre år i kr.	Oppfølging av NTP-vedtak etter tre år i pst.
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 928	6 908,7	7 061,5	7 061,5	248	75,9
30	Riksveginvesteringer ¹	5 998	4 743,4	4 829,5	5 785,3	-804	71,6
31	Rassikring	326	319,7	329,0	329,0	0	75,0
35	Vegutbygging i Bjørvika ²	54	54,0	54,0	54,0	0	75,0
60	Forsøk ¹		927,5	888,7	17,0	-	-
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 364	1 468,1	1 548,2	1 547,4	472	83,7
	Sum kap. 1320 ^{2,3}	14 670	14 421,4	14 710,9	14 794,2	-84	74,9
	Annen finansiering	5 500	4 510,0	5 590,0	6 050,0	-350	73,4
	Totalt ²	20 170	18 931,4	20 300,9	20 844,2	-434	74,5

¹ Planrammen for post 30 for perioden 2006–2009 er inkl. rammen til forsøkene, post 60. Differansen mot NTP-vedtaket både i kr og pst. etter tre år er derfor vist samlet for post 30 og post 60.

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

³ Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter, budsjetteres i samsvar med planlagt utbetaling og er holdt utenfor oversikten.

⁴ Tilleggsbevilgninger til Hanekleivtunnelen m.fl. på E18 i Vestfold i revidert budsjett 2007, jf. St.prp. nr. 69/Innst S. nr. 230 (2006–2007), på 345,2 mill. kr, 55 mill. kr på post 23 og 290,2 mill. kr på post 30, er holdt utenfor NTP-oppfølgingen.

Budsjettforslaget 2008 for Statens vegvesen samlet ligger om lag 130 mill. kr over nivået for ett års oppfølging av Stortingets vedtak i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006–2009. Forslaget innebærer at regjeringen har fulgt opp og overoppfylt Stortingets vedtak for gjeldende Nasjonal transportplan to år på rad.

På grunn av større konstaterte behov enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015, er innsatsen på drift og vedlikehold oppprioritert, og

oppfølgingen av handlingsprogrammet etter tre år av planperioden ligger over 75 pst.

Innen drift og vedlikehold prioriteres i 2008 tiltak som er viktige for trafikksikkerheten, herunder bl.a. vinterdrift. Det er spesielt lagt opp til å prioritere driftsoppgaver rettet mot de delene av vegnettet som har mange og alvorlige ulykker. Midler til vedlikehold av tunneler og bruer får en økning sammenlignet med 2007, og den økte innsatsen til dekkelegging/asfalt i 2007 blir videreført i 2008.

Områdene føreropplæring og kjøretøytilsyn har fått nye oppgaver, samt økt behov for å styrke eksisterende oppgaver, noe som medfører økt ressursbruk. På grunn av dette prioriteres innsatsen til føreropplæring og kjøretøytilsyn.

EØS-implementering av ny kjøre- og hviletidsordning, nytt arbeidstidsdirektiv for sjåførere, nytt kontrolldirektiv, samt innføring av digital fartsskriver ble startet i 2007, og videreføres i 2008.

Innenfor budsjettet til riksveginvesteringer er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Anlegg under arbeid legger beslag på en vesentlig del av budsjetttrammen i 2008, spesielt på stamvegnettet. Investerings tiltak mot de alvorligste ulykkene som møteulykker og ulykker med myke trafikanter vil bli prioritert. Det er planlagt brukt om lag 290 mill. kr mer i investeringer på øvrige riksveger i 2008 enn i 2007. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statlige forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler.

Den statlige innsatsen på gang- og sykkelveger vil bli økt kraftig målt mot 2007. Sammen med økt bompengefinansiering gir dette en betydelig vekst i utbyggingen av gang- og sykkelveger i 2008. Den statlige innsatsen på tiltak for kollektivtransporten vil også bli økt.

I 2008 er det lagt opp til anleggstart på sju større prosjekt (kostnadsoverslag på over 100 mill. kr). På stamvegnettet er det lagt opp til anleggstart på fire prosjekter:

- Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud, med utelukkende statlig finansiering.
- E39 Stangeland – Sanved i Rogaland, statlig finansiert, men med forskuttering.
- E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland, med delvis bompengefinansiering.

På øvrig riksvegnett er det lagt opp til anleggstart på tre større prosjekter:

- Rv 47 T-forbindelsen i Rogaland, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 567 Hauge – Lonevåg i Hordaland, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 169 Bogstadveien i Oslo, dersom reguleringsplanen blir godkjent og det blir enighet med Oslo kommune om kostnadsfordelingen.

Følgende større prosjekter på stamvegnettet åpnes for trafikk i 2008:

- E6 Svingenskogen – Åsgård i Østfold
- E18 Frydenhaug – Eik i Buskerud
- E39 Gammelseter – Nipetjønn i Hordaland
- E6 Langnesbukta – Jansnes i Finnmark

På øvrig riksvegnett er følgende større prosjekter planlagt åpnet for trafikk:

- Rv 38 Eklund – Sannidal i Telemark
- Rv 465 Kjørrefjord – Ulland i Vest-Agder
- Rv 13 Ulvundsøyne i Hordaland
- Rv 544 Halsnøysambandet i Hordaland
- Rv 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane
- Rv 653 Eiksundsambandet i Møre og Romsdal.

I tillegg til de statlige bevilgningene til riksveginvesteringer i 2008, er det lagt til grunn at bompengeselskapene vil stille til disposisjon om lag 4,9 mrd. kr til riksveginvesteringer. OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand vil også pågå. Samlet innebærer dette at aktivitetsnivået når det gjelder utbygging av riksvegnettet trolig aldri har vært høyere enn i 2007 og 2008.

Regjeringen vil videreføre en høy innsats på rassikring også i 2008. Det legges opp til en samlet innsats på 520 mill. kr hvorav eksternt finansiering utgjør 100 mill. kr. Rassikring er blant de områdene som har full oppfølging av handlingsprogrammet for 2006–2009, dvs. 75 pst., etter tre år av planperioden.

For riksvegferjedriften har Samferdselsdepartementet lagt til grunn om lag samme rutetilbud i 2008 som i 2007. Regjeringen foreslår å øke rabattsatsen på sonekort og verdikort fra 45 pst. til 50 pst. fra 01.05.2008. Det er lagt opp til en takstøkning i riksvegferjedriften på 4,3 pst. fra 01.01.2008.

Det er en målsetting at alle riksvegferjesamband som ikke avløses av faste vegsamband, skal være lyst ut på konkurranse i løpet av 2009. I 2008 planlegges det lyst ut 20 samband på anbud.

Lofotens fastlandforbindelse åpner i desember 2007. Som følge av dette legges riksvegsambandet Svolvær – Skrova – Skutvik ned fra 01.01.2008. Sambandet Svolvær – Skrova nedklassifiseres til fylkeskommunalt samband fra samme dato. Sambandet Andenes – Gryllefjord omklassifiseres til riksvegsamband fra 01.01.2008.

Oppfølging i 2008 av målene i handlingsprogrammet 2006–2009

05N2xt2

	Status 01.01.2006	Handlings- program 2006–2009	Mål	
			Forslag 2008	Oppfølging i pst. etter tre år
Antall drepte eller hardt skadde	1 250 ²	1 120 ¹	1 210 ¹	31
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkes- reducerende tiltak		2 250	510	61
Antall km midtrekkverk/middeler totalt:	409	206	61	62
– på eksisterende to- og trefeltsveg	75	52	10	58
– på ny firefelts veg	334	154	51	63
Hastighet for kollektivtransporten i rushtiden i de seks storbyområdene (km/t):				
– Oslo	28,5	29,5	28,7	60
– Kristiansand	31,8	33,0	28,9	–
– Stavanger	28,3	28,4	28,0	–
– Bergen	21,7	22,8	22,0	–
– Trondheim	23,7	26,5	25,5	–
– Tromsø	21,3	22,0	21,0	–
Antall km firefelts veg	334	154	51	63
Antall punkt i tunneler på stamveg som skal utbedres til frihøyde 4,2 m	–	27	0	70
Antall km veg tilrettelagt for gående og syklende	–	296	47	48
herav km sammenhengende nett i de seks storbyene	–	45	13	66
Antall rasutsatte strekninger som skal utbedres	–	81	2	20
Antall rasutsatte punkt som skal utbedres	–	195	7	32

¹ Beregnet status pr. 01.01.2010 og 01.01.2009 der det er tatt hensyn til prognose for trafikkvekst og beregnet virkning av tiltak som gjennomføres av Statens vegvesen.

² Gjennomsnitt for årene 2003–2005.

Oppfølgingsgradene er gjennomgående lavere enn 75 pst., som tilsvarer full oppfølging etter tre år av planperioden. Dette skyldes flere forhold. For det første er investeringsrammen etter tre år noe lavere enn i Nasjonal transportplan 2006–2009. Det har videre skjedd endring i forutsetninger og funnet sted kostnadsøkninger siden Nasjonal transportplan 2006–2015 ble lagt fram. På enkelte områder innebærer heller ikke handlingsprogrammet en jevn utvikling i resultatoppnåelse gjennom fireårsperioden. Dette vil bl.a. være knyttet til tidspunkt for åpning av nye vegstrekninger.

I tabellen er det spesielt antall rasutsatte strekninger og antall rasutsatte punkt som skal utbedres, som har meget lav oppfølgingsgrad i forhold til målene i handlingsprogrammet. Det er i 2008 planlagt å utbedre syv rasutsatte punkt, slik at to

rasutsatte strekninger blir eliminert. Dette innebærer en oppfølgingsgrad på henholdsvis 32 pst. og 20 pst. etter tre år. Den lave oppfølgingsgraden skyldes at midlene i hovedsak er benyttet til å videreføre større prosjekter som først fullføres i siste del av fireårsperioden. Hensynet til rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter medfører at gjennomføringen av en rekke mindre tiltak må utsettes til etter 2008.

Framkommelighet

Det forutsettes åpnet 51 km firefelts veger for trafikk i 2008. Dette gir en oppfølgingsgrad på 63 pst. etter tre år av handlingsprogrammet 2006–2009. Arbeidet med å utbedre frihøyden i tunneler på stamvegnettet til 4,2 m vil bli videreført i 2008.

Etter tre år forutsettes oppfølgingsgraden å være 70 pst.

I 2008 er det planlagt å tilrettelegge 47 km veg for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, hvorav 13 km inngår i sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø. Dette innebærer en oppfølgingsgrad på henholdsvis 48 pst. og 66 pst. etter tre år av handlingsprogrammet 2006–2009. Med dette vil 70 pst. av den statlige delen av sammenhengende nett for gående og syklende i storbyområdene være realisert.

I Oslo-området samarbeider Statens vegvesen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og transportselskapene om en kontinuerlig og målrettet satsing for å øke hastigheten for kollektivtransporten i rushtiden. Likevel forventes det i liten grad hastighetsøkninger som følge av de tiltak som gjennomføres i 2008. Dette skyldes at vekst i biltrafikken bidrar i motsatt retning og medfører økte forsinkelser også for kollektivtransporten. Det systematiske arbeidet er derfor av stor betydning for å unngå at framkommeligheten reduseres. Et tilsvarende arbeid er startet i Bergen, og Statens vegvesen har tatt initiativ til systematisk framkommelighetsarbeid i Trondheim og nedre Glomma-regionen.

Markedsandelen for buss og trikk har holdt seg nesten konstant på om lag ni pst. av alle motoriserte reiser siden begynnelsen av 1990-tallet. Byområdene utgjør tyngdepunktet, der de seks største byområdene står for halvparten av alle buss- og trikkereiser.

Trafikksikkerhet

Tiltak som er planlagt gjennomført innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2008, forventes å gi en nedgang i antall drepte eller hardt skadde på om lag 30 personer. Gjennomførte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2006, og planlagte tiltak i 2007 og 2008, er samlet ventet å gi et bidrag med om lag 80 færre drepte eller hardt skadde. Dette gir en beregnet reduksjon på 40 personer etter tre år av planperioden tatt hensyn til

den trafikkvekst som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015.

I handlingsprogrammet 2006–2009 er det forutsatt at det skal gjennomføres ulykkesreducerende tiltak på 2 250 km riksveg med særlig mange og/eller alvorlige ulykker. Ulykkesreducerende tiltak kan være enkle strakstiltak i etterkant av trafikk-sikkerhetsinspeksjon, nedsatt fartsgrense, automatisk trafikkontroll (ATK), bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger, samt bygging av helt ny veg. I 2008 er det planlagt utført ulykkesreducerende tiltak på om lag 510 km ulykkesbelastet riksveg. I løpet av tre år av handlingsprogramperioden vil det være gjennomført tiltak på i alt 1 380 km veg, som tilsvarer 61 pst. av målet i handlingsprogrammet 2006–2009.

Det er planlagt å bygge midtrekkverk på 10 km to- og trefeltsveg samt at det åpnes 51 km firefelts veg, som alle har midtrekkverk/midtdeler. Til sammen utgjør dette 61 km i 2008. Dette innebærer en oppfølgingsgrad på 62 pst. etter tre år av handlingsprogramperioden 2006–2009. Regjeringen legger opp til videre oppfølging i forhold til handlingsprogrammet på dette meget viktige området i statsbudsjettet for 2009.

Miljø

Pr. 01.01.2009 er det beregnet at om lag 8 700 personer bosatt langs riksveg vil være utsatt for konsentrasjoner av nitrogendioksid (NO₂) over det nasjonale målet for 2010. Dette innebærer en reduksjon på 3 300 personer fra ventet nivå pr. 01.01.2008, hovedsakelig som følge av utskifting til biler med lavere utslipp. Tilsvarende tall for svevestøv (PM₁₀) er 20 300 personer, som innebærer en reduksjon på 5 200 personer fra ventet nivå pr. 01.01.2008. Reduksjonen skyldes innføring av miljøfartsgrenser og redusert bruk av piggdekk. Reduksjonen kan bli større som følge av økt salting for å dempe støvet.

Det er ikke ventet endring i støyplagen (SPI) langs riksvegnettet i 2008. På lengre sikt er det ventet at økt satsing på utvikling av tiltak rettet mot støykilden vil bidra til å redusere støyplagen, bl.a. støysvake vegdekker og bildekk. Dette vil imidlertid kreve omfattende forskning og utvikling.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	¹ Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 470 392	6 770 400	7 061 500
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	296 432	340 000	285 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	4 569 307	4 696 700	5 785 300
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	319 068	321 000	329 000
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	565		
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	398 285	390 000	399 800
60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	848 712	867 000	17 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 357 053	1 464 400	1 547 400
	Sum kap. 1320	14 259 814	14 849 500	15 425 000

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 55 mill. kr, post 30 er økt med 305,2 mill. kr og post 72 er økt med 20 mill. kr, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007).

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

Det foreslås bevilget 7 061,5 mill. kr, en økning på 291,1 mill. kr eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2007. Med budsjettforslaget er 75,9 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

I tillegg til trafikktilsyn, drift og vedlikehold med egne budsjettomtaler i det følgende, er det planlagt benyttet om lag 660 mill. kr til overordnet ledelse og planlegging i 2008.

Pr. 01.07.2007 har Statens vegvesen om lag 4 700 årsverk.

Trafikktilsyn

Til trafikktilsyn foreslås det benyttet om lag 1,3 mrd. kr, som er en økning på om lag 0,1 mrd. kr i forhold til saldert budsjett for 2007. Med forslaget er 78,2 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

Kontrollvirksomheten vil bli mer målrettet ved at kontrollene planlegges utført på steder og til

tider med antatt best trafiksikkerhetseffekt. Økt kvalitet på kontrollene prioriteres foran økt kvantitet. Det vil samtidig bli tatt i bruk nytt datautstyr, som vil effektivisere kontrollene og gi bedre statistikkgrunnlag. Knapphet på personellressurser gjør det viktig å prioritere forvaltningsoppgaver på trafikkstasjonene.

Statens vegvesens markedsandel i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll var i 2006 på 1,6 pst. og er synkende. Det er økt behov for kontroll av tunge biler. Det vil derfor bli vurdert å overføre personalressurser fra periodisk kjøretøykontroll til kontroll av tunge biler.

Ressursbruken til trafiksikkerhetskampanjer gir best effekt dersom innsatsen rettes inn mot et fåtall større nasjonale kampanjer. I 2008 vil de store informasjonskampanjene rette seg mot søvnrelaterte ulykker og kampanjer for å øke bilbeltebruken. Andre aktuelle tema for informasjonsvirksomheten i 2008 kan være barn på skoleveg, sikrere sykling og fartsgrenser.

Statens vegvesen har viktige utfordringer når det gjelder å sikre at forvaltningsoppgavene blir

utført med riktig kvalitet, og at ventetiden for publikum er på et akseptabelt nivå. Det vil i denne sammenheng bli lagt stor vekt på tilsyn, kompetanseheving og å utnytte ressursene mest mulig effektivt. Tredje førerkortdirektiv, EU-direktiv 2006/126/EF, innfører krav om grunn- og etterutdanning for sensorer og tilsyn med sensorer. Kompetansehevingen skal bidra til bedre kvalitet på oppgaveutførelse, økt effektivitet og sikre likebehandling.

Fra 2008 vil Statens vegvesen ha regionale tilsynsenheter. De skal bl.a. føre tilsyn med kjøretøyverksteder, fartsskriververksteder, kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll, bilforhandlere, trafikkskoler og kursarrangører.

Det vil i 2008 etableres samarbeid med andre lands myndigheter for å hindre utbredelsen av falske førerkort og organisert bilkriminalitet.

Krav om kompetansebevis for alle bussførere som skal utføre yrkesmessig transport, vil innføres i 2008.

Produksjon av kjennemerker skal ut på anbud i 2008 med virkning fra 01.01.2009. Anbudskonkurransen vil begrenses til attføringsbedrifter.

Drift og vedlikehold av riksveger

I 2008 er det forutsatt brukt om lag 5,1 mrd. kr til drift og vedlikehold av vegnettet, en økning på 240 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Sistnevnte innebar en økning av vedlikeholdsbudsjettet på om lag 25 pst. fra saldert budsjett 2006. Med budsjettforslaget er hele 76,2 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

Det legges opp til at 3,3 mrd. kr brukes til drift av vegnettet og 1,8 mrd. kr til vedlikehold av vegnettet. I de avsatte beløp inngår midler til forvaltningsoppgaver, administrasjon og ledelse knyttet til drift og vedlikehold av riksvegnettet.

Også i 2008 vil driften av vegnettet bli prioritert slik at trafikantene tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Det er bl.a. viktig å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller slike forventninger må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. Driftsoppgaver som ivaretar trafikksikkerheten, har høyest prioritet. Dette gjelder spesielt vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Bruk av salt og sand i vinterdriften kan imidlertid skade miljøet. Det arbeides derfor med en strategi for å redusere de negative miljøpåvirkningene gjennom å optimalisere metoder ut fra miljøets tåleevne. Driftsoppgaver langs strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt nøye.

Kostnadene til drift av riksvegnettet vil øke i 2008. Dette skyldes bl.a. prisøkning på funksjonskontrakter, trafikkøkning, flere nye veganlegg, samt at innsatsen til strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner krever mer ressurser.

De funksjonskontraktene som har start i 2008, vil bli utformet for bedre å sikre at kvaliteten på arbeidet som utføres, er i henhold til kravene i kontraktene. Dette vil f.eks. være endrede oppgjørformer knyttet til vinterdrift og skjerpede krav til entreprenørenes kvalitetssystemer. For å forbedre framkommeligheten vil det bl.a. bli iverksatt tiltak for å få en bedre oppfølging av hvordan entreprenørene gjennomfører driften av veg-, gang- og sykkelvegnettet i samsvar med inngåtte kontrakter. Det vil bli utredet mulige tiltak med sikte på å redusere kødannelser gjennom forbedret drift, trafikkstyring og informasjon.

Revisjonen av Statens vegvesens standard for drift og vedlikehold av veger planlegges fullført i 2008. Et av hovedformålene med revisjonen er å beskrive standarden, slik at det blir enklere å utarbeide presise krav til entreprenørene som skal utføre drifts- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.

Ny tunnelsikkerhetsforskrift, som implementerer EU-direktiv 2004/54/EF, vil gjelde for alle tunneler over 500 m på riksvegnettet. Krav til utstyr, drift og vedlikehold, inspeksjon, hvelv og andre forhold ved selve tunnelkonstruksjonen er beskrevet i forskriften. Det er også utarbeidet ny standard og nye prosedyrer for sikkerhetsgodkjenning av tunneler. Planene for nye tunneler skal sikkerhetsgodkjennes før bygging kan starte, og etter bygging skal tunnelen sikkerhetsgodkjennes på nytt før den kan åpnes. I tillegg skal alle tunneler sikkerhetsgodkjennes minst hvert sjette år. Sikkerhetsgodkjenning vil skje bl.a. med bakgrunn i resultater fra inspeksjoner. I tillegg vil det bli gjort stikkprøvekontroller i tunnelene.

Vedlikehold av vegnettet er tiltak som skal sikre god trafikksikkerhet, god framkommelighet, godt miljø og en god forvaltning av vegkapitalen. I tillegg til dekkevedlikehold består vedlikeholdet av andre tiltak på vegkroppen, tunneler med utstyr og belysning, vegutstyr som skilt, signaler og rekkverk, samt bruer og ferjekaier.

Vedlikeholdet av vegnettet har vært forsømt gjennom mange år, og det har dermed over tid oppstått et betydelig etterslep. Det var i Nasjonal transportplan 2006–2015 lagt opp til at den negative utviklingen skulle stanse. Rammene som er avsatt til vedlikehold i Nasjonal transportplan 2006–2015 har imidlertid vist seg ikke å være tilstrekkelig til å opprettholde vegkapitalen. I ettertid kan det konstateres at behovet for vedlikeholdsressurser var

betydelig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015. En rekke av forutsetninger lagt til grunn i gjeldende Nasjonal transportplan har videre vist seg ikke å holde. Spesielt trafikkveksten har vært større enn forutsatt. Ikke minst har tungbiltransporten hatt sterk trafikkvekst, bl.a. som følge av høyt aktivitetsnivå i norsk økonomi.

I statsbudsjettet 2007 styrket regjeringen vedlikeholdsbudsjettet med om lag 500 mill. kr målt mot saldert budsjett 2006. Dekkelegging/asfalt fikk et løft alene med om lag 200 mill. kr mer avsatt til formålet slik at den negative utviklingen kunne snus. Det foreslås en videreføring av den forhøyede vedlikeholdsinnsatsen i 2008. Dette innebærer bl.a. at om lag 1 500 km riksveger vil få nytt vegdekke. Strekningene velges ut etter at Statens vegvesen har foretatt spor- og jevnhetsmålinger på riksvegnettet.

På enkelte strekninger vil det også bli foretatt mindre utbedringstiltak og forsterkninger av vegkroppen før dekkelegging. For å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene vil det bli gjennomført grøfting og drenering langs vegene. Vegkroppens bæreevne er avhengig av at den holdes fri for vann. Vannansamlinger i grøftene kan føre til skader også oppover i vegkroppen, og dette svekker vegens bæreevne. Dette fører igjen til risiko for telehiv som gir dårligere framkommelighet og sikkerhet for brukerne av vegen.

Statens vegvesen gjennomfører systematiske vurderinger av behov for vedlikeholdstiltak på bruer og ferjekaier basert på et eget inspeksjonsprogram. Dette sikrer at skader blir overvåket eller rettet slik at katastrofale brudd ikke oppstår. Tilsvarende gjennomføres inspeksjoner av tunneler som sikrer at riktige vedlikeholdstiltak gjennomføres i tide, og at tunneler ikke blir stengt for trafikk.

I det nedenstående er det gitt en omtale av den samlede innsatsen til drift og vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier og oppgradering av tunneler.

Innsatsen til drift og vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier forutsettes i 2008 å bli om lag 700 mill. kr. Dette er en økning på om lag 90 mill. kr sammenliknet med 2007. Innenfor driften vil trafikantenes behov med hensyn til trafiksikkerhet ha høyest prioritet. Når det gjelder vedlikehold, vil det bli gitt førsteprioritet til oppretting av skader og slitasje, som kan føre til trafikkfarlige situasjoner eller redusert framkommelighet.

Over budsjettet til riksveginvesteringer er det avsatt 180 mill. kr til oppgradering av eksisterende tunneler. En vesentlig del av rammen vil bli benyttet til utskifting av vann- og frostsikringen i Ålesundtunnelene på rv 658. I tillegg prioriteres opp-

følging av det sentrale programmet for sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler med basisutstyr for brannsikkerhet som installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukningsapparater, lyssignal og ev. bomber utenfor tunnelen, samt ventilasjonsanlegg. I den forbindelse vil også kravene i den nye tunnelsikkerhetsforskriften bli fulgt opp. I tillegg til ovennevnte 180 mill. kr er det prioritert i størrelsesorden 100 mill. kr til oppgradering av eksisterende tunneler innenfor rammene til stamvegnettet og øvrig riksvegnett over investeringsbudsjettet. Det er også satt av midler til opprusting av enkelte bruer.

Samfunnssikkerhet og beredskap

For å kunne sikre forutsigbar framkommelighet er det viktig at Statens vegvesen kjenner til den risiko og sårbarhet som kan være til hinder for dette. Forhold avdekket gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser vil bli fulgt opp gjennom forebyggende tiltak for å redusere sannsynligheten for at uønskede hendelser skal oppstå. Relevante beredskapsordninger vil bli etablert og videreført i 2008.

Statens vegvesens evne til handling i krisesituasjoner ligger i organisasjonens kompetanse og forståelse for den samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige betydning vegnettet har. Informasjon og opplæring gjennomføres kontinuerlig.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 285 mill. kr i 2008. Dette er i henhold til avtalene med OPS-selskapene.

Prosjektet Øysand – Thamshamn på E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble åpnet for trafikk i juni 2005. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2008 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 155 mill. kr, som forutsettes finansiert med 90 mill. kr i statlige midler og 65 mill. kr i bompenger.

Prosjektet Handeland – Feda på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble åpnet for trafikk i august 2006. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2005–2006). For 2008 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 141 mill. kr, som forutsettes finansiert med statlige midler.

Kontrakt for OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble inngått i juni 2006. Betaling for tilgjengelighet (betaling for at vegen er åpen og tilgjengelig) er kontraktfestet til 274 mill. kr pr. år i kontraktsperioden. Beløpet skal ikke indeksreguleres. Betaling for driftsstandard er kontraktfestet til 31 mill. kr pr. år. Dette beløpet skal indeksreguleres. Vederlaget del-

finansieres med bompenger fra Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 33 (2004–2005). Hele strekningen Øygardsdalen – Rona skal stå ferdig i 2009, mens delstrekningene Øygardsdalen – Tjoretjerra og Dyreparken – Rona etter planen vil bli åpnet for trafikk i juli 2008. Vederlaget til OPS-selskapet er derfor beregnet til 54 mill. kr i 2008. Siden det opprinnelig ikke var forutsatt trafikkåpning av delstrekninger allerede i 2008, er det ikke lagt til grunn delfinansiering med bompenger i 2008.

Arbeidet med evalueringen av de tre iverksatte OPS-prosjektene pågår, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Regjeringen vil legge fram for Stortinget på egnet måte sin vurdering av om og ev. på hvilken måte slike ordninger skal benyttes i framtida.

04N2xt2

Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk

Det foreslås bevilget 5 785,3 mill. kr på post 30 og 17 mill. kr på post 60, til sammen 5 802,3 mill. kr. Dette er en økning på 238,6 mill. kr eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2007. Med budsjettforslaget er 71,6 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

Etterfølgende tabell viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 og post 60 for 2008, sammenlignet med handlingsprogrammet 2006–2009.

	(i mill. 2008-kr)		
	Jevnt pr. år handlingsprogram 2006–2009	Forslag 2008	Oppfølging etter tre år i pst.
Stamveger	3 290	3 122,5	75,2
Øvrige riksveger	2 273	2 214,4	68,7
– herav post 30	–	2 197,4	–
– herav post 60	–	17,0	–
Ikke rute-/fylkesfordelte midler ¹	435	465,4	77,8
Sum postene 30 og 60	5 998	5 802,3	71,6

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

Øvrige riksveger har en lavere oppfølgingsgrad enn stamveger etter tre år, og mindre investerings tiltak, både på stamveger og øvrige riksveger, har gjennomgående relativt lav oppfølgingsgrad. Budsjettforslaget 2008 bidrar til å jevne ut forskjellene. For 2008 isolert sett har øvrige riksveger høyere oppfølgingsgrad enn stamveger, og oppfølgingen for ett år/2008 er tilnærmet 100 pst.

Pr. 01.01.2008 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 21 mrd. kr, hvorav om lag 9,9 mrd. kr skal dekkes med statlige midler (omfatter også post 31 og post 35). Med budsjettforslaget for 2008 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 15,1 mrd. kr, hvorav om lag 7,5 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Inkl. refusjonsforpliktelser, vil de totale bindingene pr. 01.01.2009 utgjøre om lag 16,7 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging

av vedtatte bompengepakker, OPS-prosjekter og prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår.

Etterfølgende tabell viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2008, 2009 og 2010, og de årlige bindingene i 2008 og 2009. Tabellen omfatter prosjekt som foreslås startet opp i 2008, men ikke nye prosjekter etter 2008. Tilsvarende informasjon er vist for prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr i en annen tabell nedenfor.

På grunn av store bindinger må en vesentlig del av investeringsrammen i 2008 benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift av allerede igangsatte prosjekter, spesielt på stamvegnettet. På denne bakgrunn foreslås start av bare relativt få nye prosjekter i 2008, jf. punktet om mål og prioriteringer foran i proposisjonen.

Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2008
06N2xt2

	(i mill. 2008-kr)				
	Bindinger pr. 01.01.2008	Bundne midler i budsjett 2008	Bindinger pr. 01.01.2009	Bundne midler i budsjett 2009	Bindinger etter 2009
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	–	285	–	380	–
Post 30 Riksveginvesteringer, inkl. post 60	9 900	3 510	8 000	3 500	4 500
– igangsatte strekningsvise prosjekter ²	8 300	3 310	6 600	3 300	3 300
– <i>stamveger</i>	6 500	2 520	5 200	2 500	2 700
– <i>øvrige riksveger</i>	1 800	790	1 400	800	600
– vedtatte refusjonsforpliktelser	1 600	200	1 400	200	1 200
Post 31 Rassikring	540	320	220	190	30
Post 35 Utbygging i Bjørvika	1 040	400	740	220	520

¹ Årlige vederlag etter 2009 vil utgjøre om lag 450 mill. kr pr. år (løpende kr).

² Omfatter ikke nye strekningsvise prosjekter etter 2008.

Bindinger knyttet til stamvegprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr

13N3xt2

	Kostnads- overslag	Tildelt for 2008			Forslag 2008			Anslag	
		statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	annen finansiering	sum	statlige midler	finan
Korridor 1. Oslo – Svinesund/Kornsjo									
<i>E 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo</i>									
E6 Svingenskogen – Åsgård	2 358	283	1 115	1 398	120	540	660	120	
E6 Vinterbru – Assurtjern	1 295	335		335	585		585	310	
Korridor 2. Oslo – Ørje/Magnor									
<i>E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>									
Ev 18 Momarken – Sekkelsten, inkl. forskuttering/refusjon	505	85	385	470	220		220		
E18 Krosby – Knapstad, inkl. forskuttering/refusjon ¹	985		170	170	130	70	200	270	
<i>Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta</i>									
Rv 2 Kløfta – Nybakk, inkl. forskuttering/refusjon	688	234	372	606	41	41	82	6	
Korridor 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger									
<i>E 18 Oslo – Kristiansand</i>									
E18 Bjørvikaprojektet (post 35)	5 217	860	1 367	2 227	400	440	840	220	
E18 Høvik – Frydenhaug	1 023	998		998	25		25		
E18 Frydenhaug – Eik	721	403		403	210		210	85	
E18 Kopstad – Gulli, inkl. forskuttering/refusjon	1 525	413	889	1 302	100		100	130	
E18 Langåker – Bommestad, inkl. forskuttering/refusjon	1 354		565	565		425	425		
<i>Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr</i>									
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, inkl. lokalvegnett ²	2 580	101	609	710		90	90	350	
Korridor 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim									
<i>E 39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>									
E39 Kvivsvegen ³	950					20	20	70	
Korridor 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø									
<i>E 16 Sandvika – Bergen</i>									
E16 Wøyen – Bjørum	1 197	337	415	752	265	110	375	70	
Korridor 6. Oslo Trondheim									
<i>E 6 Oslo – Trondheim</i>									
E6 Gardermoen – Kolomoen	1 258		62	62		500	500	150	
E6 Nordre avlastningsveg, inkl. forskuttering/refusjon	1 366	364	409	773	200	65	265	180	
Korridor 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen									
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>									
E6 Vist – Jevika – Selli	988	836		836	110		110	42	
Korridor 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes									
<i>E 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger</i>									
E10 Lofotens fastlandsforbindelse	1 231	1 043		1 043	150		150	38	

¹ Tildeling for 2008 er inkludert kostnader som er dekket av andre prosjekter på E18 i Østfold, jf. St.prp nr. 79 (2006–2007).² Kostnadsøkningen er forutsatt bompengefinansiert (Oslopakke 3) – ikke endelig avklart.³ Foreløpige kostnadsoverslag – anslag annen finansiering i 2008 er avhengig av vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Fra 01.01.2004 ble det iverksatt forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transport-systemet i enkelte byområder. I tillegg ble det iverksatt forsøk med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdselsområdet i enkelte fylkeskommuner, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003–2004). De statlige midlene til forsøkene bevilges over post 60 Forsøk.

Forsøkene skulle i utgangspunktet ha en varighet på fire år med mulighet for forlengelse i ytterligere to år. Med bakgrunn i tilbakemeldinger fra lokale myndigheter avsluttes byforsøkene i Trondheim og Bergen i 2007, mens forsøket i Kristiansandsregionen er godkjent forlenget i to år. Fylkesforsøket i Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV) blir også avsluttet i 2007. Det er foreløpig uavklart hva som skjer med forsøket i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet).

Midler knyttet til de forsøkene som nå avsluttes, er tilbakeført fra post 60 til til post 30. Samferdselsdepartementet har også tilbakeført midlene til Vestlandsrådet. Dersom forsøket ev. blir forlenget, kan midlene nyttes på post 60, jf. stikkordet *kan nyttes under* både under post 30 og post 60. Etter dette er det for 2008 satt av 17 mill. kr i statlige midler til byforsøket i Kristiansand, mens det er lagt til grunn 28 mill. kr i ekstern finansiering.

Det har vært en forutsetning at alle forsøkene skal evalueres. Samferdselsdepartementet legger opp til at evalueringen av byforsøkene skal være ferdig våren 2008. Kommunal- og regionaldepartementet har hatt en løpende evaluering av fylkesforsøkene. Evalueringen skal avsluttes høsten 2007.

I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene under mindre investeringstiltak m.m. i 2008. For å få et mer helhetlig bilde av satsingen innenfor de ulike områdene, omtales prioriteringene innenfor post 30 og post 60 samlet. I tillegg til de tiltak som er omtalt i det etterfølgende, gjennomføres det også slike tiltak i forbindelse med de strekningsvise prosjektene. Oppfølging i forhold til handlingsprogrammet 2006–2009 for de enkelte stamvegruter og de enkelte fylker er nærmere omtalt i «Nærmere om investeringsprogrammet».

Trafikksikkerhetstiltak

Det er forutsatt benyttet om lag 520 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2008, hvorav om lag 470 mill. kr i statlige midler. Statlige midler utgjør en liten økning i forhold til 2007. Med budsjettforslaget er 55 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster.

Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres. Dette vil være tiltak som f.eks. midtrekkverk, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssmuligheter for fotgjengere og syklister, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikkkontroll m.m. Gjennomføring av mindre tiltak på grunnlag av trafikksikkerhetsinspeksjoner vil også bli prioritert.

Tiltak for gående og syklende

Det er forutsatt benyttet om lag 590 mill. kr til tiltak for gående og syklende i 2008, hvorav om lag 340 mill. kr i statlige midler. Statlige midler utgjør en økning på om lag 80 mill. kr eller 34 pst. fra 2007. Med budsjettforslaget er 56 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som medfører bedre forhold for gående og syklende.

Utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder, skoleveger og andre strekninger der det ferdes mange mindreårige prioriteres. Arbeidet med å inspisere og forbedre eksisterende sykkelveger i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet vil bli videreført i 2008.

I Statens vegvesen, Region sør, er fem byer valgt ut for en konsentrert innsats i perioden 2006–2009. Hensikten er å oppnå synlige og snarlige forbedringer av hovednettet for sykkeltrafikk og økt sykling. De utvalgte byene er Mandal, Grimstad, Sandefjord, Notodden og Kongsberg. Tiltak som sykkelparkering, skilting av sykkelruter, nedsettelse av fartsgrenser, bygging av nye sykkelanlegg, sikring av kryssingspunkter og informasjons- og kampanjeaktiviteter gjennomføres. I 2008 legges det bl.a. opp til å utbedre fem kryssingspunkter for gående og syklende i Sandefjord. Sykkelbyprosjektene er et samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene.

Sykkelforbindelser til viktige knutepunkter i byer og tettsteder prioriteres. I Oslo prioriteres bl.a. ny og forbedret gang- og sykkeltrasé langs rv 150 Ring 3 mellom Nydalen og Storo. Prosjektet forbinder knutepunktet Nydalen med andre viktige målpunkter. I Akershus bygges det gang- og sykkelveg med separat trasé for sykkeltrafikken langs rv 152 Mastemyrveien i Opegård. Tiltaket vil gi sykkelveg fra omkringliggende områder til Kolbotn, som er et senter i Follo.

Videre prioriteres sammenhengende gang- og sykkelforbindelser. I Hordaland bygges bl.a. 3 km gang- og sykkelveg langs E39 mellom Halhjem i

Os og Bergen. Med dette prosjektet vil 32 km sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen være fullført.

I tillegg prioriteres tiltak for å trygge skoleveger og andre strekninger der det ferdes mange mindreårige.

Sykkelveginspeksjoner gjennomføres for å kartlegge behovet for utbedringer av ulike sykkelruter. I 2008 forutsettes bl.a. gjennomført utbedringstiltak i Oslo etter inspeksjon langs rv 161 Ring 2 Kirkeveien. Aktuelle tiltak etter inspeksjoner er utbedring av friskt, oppmerking, belysning, bedring av vegdekker og sikring av trafikkfarlige stolper, skråninger o.l. I tillegg vil sykkelvegin-speksjoner kunne avdekke behov for mer omfattende tiltak som må løses gjennom prioritering av større prosjekter.

Statens vegvesen vil videreføre samarbeidet med kommuner om planlegging av hovednett for sykkeltrafikken. Videre vil Statens vegvesen formidle kunnskap om sykling og sykkeltiltak, både gjennom Sykkelbynettverket og gjennom samarbeid med universiteter og høyskoler om undervisning i miljøvennlig bytransport.

Planavklaring for gang- og sykkeltiltak i byer og tettsteder er en utfordring, jf. omtale i St.prp. nr. 69 (2006–2007). Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet er det avholdt møte med Oslo kommune. På bakgrunn av møtet er det opprettet en gruppe med representanter fra Oslo kommune, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet for å følge opp detaljplanleggingen av hovednettet for sykkeltrafikken.

Tiltak for kollektivtransport

Det er forutsatt benyttet til sammen om lag 900 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i 2008, hvorav om lag 190 mill. kr i statlige midler. Statlige midler utgjør en økning på om lag 20 mill. kr eller 12 pst. fra 2007. Med budsjettforslaget er 56 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som medfører bedre forhold for kollektivtransporten.

Den største satsingen på kollektivtrafikktiltak er i Oslo, Akershus og Bergen. I 2008 vil det bli benyttet om lag 250 mill. kr i Oslo og om lag 230 mill. kr i Akershus. I Bergensområdet forutsettes det benyttet om lag 260 mill. kr, inkl. bompenger. De største prosjektene er opprusting av Kolsåsbanen i Oslo og Akershus og bygging av Bybanen i Bergen. For øvrig er det forutsatt midler til tiltak for å bedre framkommeligheten for buss og trikk i flere byområder. Innfartsparkering, oppgradering av kollektivterminaler og tilrettelegging av holde-

plasser og knutepunkter for ekspressbuss vil også være en viktig del av satsingen i 2008.

Arbeidet for å bedre tilgjengeligheten til transportsystemet for alle er et prioritert område. Det er avsatt 52,1 mill. kr til tilskuddsordningen for universell utforming innenfor kommunene og fylkeskommunene sitt ansvarsområde i 2008 (BRA-programmet), jf. omtale av kap. 1330, post 60. Tilskuddet fordeles etter en egen søknadsprosess som administreres av Statens vegvesen.

Alle de prosjekter som Statens vegvesen gjennomfører, skal tilfredsstillende de krav som stilles til universell utforming. Viktige tiltak som forutsettes gjennomført i 2008 vil i hovedsak være knyttet til de kollektivknutepunktene som Statens vegvesen er med å delfinansiere. I tillegg gjennomføres slike tiltak knyttet til stopp- og omstigningssteder. En vesentlig del av de tiltak som gjennomføres er i Oslo og Akershus.

Miljøtiltak

Det er forutsatt benyttet om lag 160 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2008, hvorav om lag 120 mill. kr i statlige midler. Statlige midler utgjør en reduksjon på om lag 20 mill. kr eller 14 pst. fra 2007. Med budsjettforslaget er 68 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år. I tillegg kommer miljø- og servicetiltak som inngår i strekningsvise tiltak.

Regjeringen la i 2007 fram St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Målene og tiltakene som gjelder utslipp fra vegtrafikken, vil bli fulgt opp. Arbeidet med å tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportmidler i byene vil bli videreført.

I byer med overskridelse av forurensningsforskriftens grenseverdi for svevestøv (PM_{10}), vil det bli vurdert tiltak i samarbeid med kommunene. Bruken av salt som støvdempende middel vil fortsette. Ordningen med miljøfartsgrense på 60 km/t på rv 4 Trondheimsveien og rv 150 Store Ringvei i Oslo vil bli videreført. I tillegg vil det bli innført miljøfartsgrense på E18 Drammensveien.

Regjeringen går i Soria Moria-erklæringen inn for å arbeide aktivt for å skifte ut eksisterende ferjer med nye gassferjer. Utslipp av nitrogenoksid (NO_x) og klimagasser ved bruk av gassferjer er henholdsvis 80–90 pst. og om lag 15 pst. lavere enn et tilsvarende rutetilbud med konvensjonelle ferjer. Det er besluttet å skifte ut eksisterende ferjer med gassferjer i ferjesambandene E39 Halhjem – Våge, E39 Molde – Vestnes og rv 715 Flakk – Rørvik.

Statens vegvesen vil medvirke til mer miljøvennlig biltrafikk. Dette vil bl.a. omfatte tilrettelegging av datasystemene slik at miljødifferensiert

årsavgift kan innføres. Det arbeides også med utvikling av systemer for miljøklassifisering av kjøretøy.

I pkt. 6.2 Samferdsel og miljø i del III i proposisjonen, omtales regjeringens forslag til nytt nasjonalt støymål, ny skjerpet forskrift og handlingsprogram mot støy. I 2008 vil det bli gjennomført støytiltak på boliger der støynivået kommer over forurensningsforskriftens grenseverdi på 42 dBA. I tillegg vil Statens vegvesen gi økt prioritet i arbeidet med å redusere støyen ved kilden, og spesielt utvikling av støysvake vegdekker og å klassifisere bildekk etter støynivå. I samarbeid med kommunene vil det bli gjennomført kartlegging etter støyretningslinjene, og det vil bli utarbeidet handlingsplaner i henhold til kravene i forurensningsforskriften.

I budsjettproposisjonen for 2009 vil det bli rapportert på antall dekar dyrka jord som blir bygd ned. Det vil bli utarbeidet bedre måleparametre til bruk ved planlegging og utbygging av infrastruktur, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 54.

Statens vegvesen har i samarbeid med Direktoratet for naturforvaltning utviklet en metode for kartlegging av problemer knyttet til biologisk mangfold langs riksveger. På bakgrunn av dette vil det bli utarbeidet regionale tiltaksplaner. I 2008 skal det også utarbeides en handlingsplan mot spredning av fremmede og skadelige arter.

I henhold til forskrift om rammer for vannforvaltningen gjennomføres en kartlegging av konflikter i forhold til vannforurensning. På bakgrunn av denne kartleggingen skal det innen 2009 utarbeides tiltaksprogrammer og forvaltningsplaner. For å optimalisere bruken av salt arbeider Statens vegvesen med å framskaffe ny kunnskap der miljøeffekter, metodebruk og teknologi blir sett i sammenheng.

Rassikringstiltak

Se samlet omtale av rassikringstiltak under post 31.

Opprusting av tunneler

Det foreslås bevilget 180 mill. kr til utbedring av eksisterende tunneler i 2008, en økning på 5 mill. kr eller 3 pst. fra 2007. Med budsjettforslaget er 74 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år. I tillegg kommer midler som prioriteres innenfor de rute- og fylkesfordelte investeringsrammene. Det vises også til omtale under post 23.

En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til å gjennomføre pålagt utskifting av vann- og frostsik-

ringen i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal. I tillegg prioriteres oppfølging av det sentrale programmet for oppgradering av eksisterende tunneler med basisutstyr for brannsikkerhet. I den forbindelse vil kravene i den nye forskriften om minimum sikkerhetskrav til tunneler, jf. EU-direktiv 2004/54/EF, bli fulgt opp, samt ev. behov for andre utbedringer i de aktuelle tunnelene.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007), ble det i 2007 avsatt 25 mill. kr over Statens vegvesens budsjett til arbeidet med innføring av nytt landsdekkende radionettverk for nød- og beredskapsmater. På grunn av forsinket framdrift er det ikke avsatt midler til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett i 2008.

Nasjonale turistveger

Det foreslås bevilget 100 mill. kr til prosjektet i 2008, samme nivå som i 2007. Med budsjettforslaget er 92 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

Den vedtatte satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som innen utgangen av 2015 skal utvikles til turistattraksjoner som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål. Gjennom økt trafikkgrunnlag og lengre oppholdstid for vegfarende turister skal det legges til rette for økt verdiskapning, særlig i distriktene.

For å oppnå raskere samfunnsmessige gevinster av turistvegsatsingen og for å legge til rette for at andre private og offentlige aktører følger opp innenfor sine områder, foreslås det at prosjektet blir gjennomført i to faser med 2011 som milepæl mot målet om Nasjonale turistveger som en fullverdig turistattraksjon fra 2016. Dette innebærer en sterkere satsing på prosjektet i perioden 2006–2009 enn forutsatt i handlingsprogrammet. Dette vil sikre en nødvendig forsering og framdrift i planleggingen og den offentlige infrastruktur som Statens vegvesen har ansvaret for, fram mot en samlet markedsført attraksjon fra 2012.

I perioden 2007–2011 prioriteres utvikling av noen få unike turistvegstopp med høy kvalitet og opplevelsesverdi på alle de 18 turistvegstreknin-gene. I tillegg vil de tre nasjonale ikonpunktene Trollstigplatået, Gjende og Vøringsfossen, spesi-elle attraksjoner som Gudbrandsjuvet og Almannajuvet, turistveginformasjon og utsiktsrydding bli prioritert. Dette innebærer at konseptet Nasjonale turistveger kan markedsføres samlet allerede fra 2012. I perioden 2012–2016 vil det bli gjennomført komplementeringsarbeid på flere strekninger.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 329 mill. kr i 2008, en økning på 8 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Med budsjettforslaget er 75 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp etter tre år.

I tillegg er det lagt til grunn at det vil bli benyttet til sammen om lag 90 mill. kr i statlige midler til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst på post 30 og post 60. Samlede statlige bevilgninger til rassikring i 2008 vil utgjøre om lag 420 mill. kr. I tillegg kommer ekstern finansiering, slik at det totalt vil bli benyttet om lag 520 mill. kr til rassikring i 2008.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) med rassikringsgevinst (alle videreføring fra 2007) foreslås prioritert i 2008, med finansiering dels over post 30 og dels over post 31:

- E39 Gammelseter – Nipetjørn, Lindås kommune i Hordaland
- Rv 13 Ulvundsøyne, Voss kommune i Hordaland
- Rv 5 langs Kjosnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset), i Jølster kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 55 Fatlaberget, Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane
- Rv 55 Gullringen, Luster kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 617 Gotteberg – Kapellneset, Vågsøy kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda, Nesset og Sunndal kommuner i Møre og Romsdal
- E10 Fjøsdaalen, Flakstad kommune i Nordland
- Fv 347 Arnøya, Skjervøy kommune i Troms.

Midlene som bevilges over post 31 Rassikring, kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 399,8 mill. kr, og av dette er 54 mill. kr innenfor rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. Handlingsprogrammet er fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 440 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1.

Prosjektet er tidligere omtalt i bl.a. St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 108, St.prp. nr. 96 (1987–1988), St.prp. nr. 50 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 55.

Første etappe av prosjektet omfatter ny E18 i en om lag 1 200 m lang tunnel under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen, hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det skal bygges kryss ved Havnelageret og på

Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt lokalt vegsystem i området. Anleggsarbeidene startet i august 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Ekstern finansiering (forskudd, tilskudd og bompenger) i 2006 og 2007 sammen med forslaget i 2008, ventes å utgjøre om lag 73 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet 2006–2009. For 2008 ventes dette å utgjøre om lag 6 050 mill. kr, hvor tilskudd utgjør om lag 590 mill. kr og forskudd om lag 540 mill. kr.

Bompenger

Trafikantene innbetalte 4 200 mill. kr i bompenger i 2006. Dette er om lag 300 mill. kr mindre enn året før. Reduksjonen skyldes at innbetalingene i de prosjektene som ble avvirket i 2005, var vesentlig større enn innbetalingene i nye prosjekter som kom til i 2006. Bl.a. ble både bomringen i Trondheim og innkrevingen til Nordhordlandsbrua avvirket i 2005. Totalt ble det stilt til rådighet 3 875 mill. kr i bompenger til investeringer i 2006. Pr. 01.01.2007 var det 47 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Det ble vedtatt fem nye prosjekter i 2006, to prosjekter ble vedtatt utvidet og to prosjekter ble avvirket.

For 2007 er det anslått at om lag 4 800 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2006–2007). For 2008 forutsettes om lag 4 920 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at statens gjeld ved utgangen av 2006 var på 840 mill. kr. I 2007 ventes det innbetalt om lag 360 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert om lag 100 mill. kr. I 2008 er det ventet innbetalt om lag 540 mill. kr, mens det er forutsatt refundert om lag 210 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2008 ventes å utgjøre om lag 1 430 mill. kr.

Videre innebærer ordningen med betingede refusjoner at staten pr. 01.01.2008 har påtatt seg et ansvar for ev. å refundere om lag 460 mill. kr innenfor rammene til øvrige riksveger for det enkelte fylke. I tillegg kommer statens forpliktelser til å

betale vederlag til OPS-prosjektene og prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår.

Det foreslås at Statens vegvesen for 2008 gis en fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler, men slik at de totale refusjonsforpliktelsene ikke overstiger 1 800 mill. kr. Dette innebærer at det kan inngås avtaler for inntil 400 mill. kr i 2008.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås budsjettert med 1 547,4 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester, en økning på 5,7 pst. fra saldert budsjett 2007.

Gode riksvegferjetjenester er en viktig sak for regjeringen. En av de første budsjettendringene som ble foretatt etter regjeringsskiftet høsten 2005, var å øke rabattene i riksvegferjedriften for 2006. Regjeringen foreslår nå å øke rabattsatsen på sonekort og verdikort for kjøretøy fra 45 pst. til 50 pst. fra 01.05.2008.

Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbudet i 2008 som i 2007. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 4,3 pst. fra 01.01.2008.

I forbindelse med anbudskonkurranser fristiles det ferjer. Dette gir muligheter for økt kapasitet i enkelte samband. Det endelige rutetilbudet vil imidlertid være avhengig av resultatet fra forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapene for 2008. Samferdselsdepartementet vil være spesielt oppmerksom på situasjonen med gjensitting på samband i Møre og Romsdal og Nordland.

Etter tre år av handlingsprogrammet 2006–2009 har ferjedriften en økonomisk oppfølging på 83,7 pst. Den høye oppfølgingsprosenten skyldes at flere forhold har endret seg siden Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009. Høy oljepris er en viktig faktor, men nye sikkerhetskrav har også økt kostnadene. I tillegg har regjeringens forslag om økte rabattsatser på sonekort og verdikort redusert ferjeselskapenes inntekter og økt behovet for statlig kjøp.

Det er en målsetning at alle ferjesamband som ikke avløses av faste vegsamband, skal være lyst ut på konkurranse i løpet av 2009. I 2008 planlegges det lyst ut 20 samband på anbud. Konkurransesettingen har bidratt til å erstatte eksisterende ferjer med nye. Fem av ferjene er drevet med naturgass. Ytterligere syv gassferjer vil bli satt inn i samband der anbudsperioden ennå ikke har startet opp.

I nordre del av Nordland og sørlige del av Troms ble det i annen halvdel av 1990-årene etablert tre ferjeforbindelser (Senjafergene). Sambandet Brensholmen – Botnhamn ble omklassifisert til riksvegferjesamband i 2005 med forutsetning om

fri takstfastsettelse og sesongmessig drift. Statens ansvar er begrenset til dekning av kapitalkostnadene. Samferdselsdepartementet vil omklassifisere sambandet Andenes – Gryllefjord til riksveg-samband fra 01.01.2008. Sambandet forutsettes drevet på like vilkår som Brensholmen – Botnhamn.

Lofotens fastlandsforbindelse, Lofast, åpner i desember 2007. Dette medfører kortere reiseavstander mellom Lofoten og fastlandet. En effekt av Lofast er at trafikk mellom Lofoten og områdene i nord og øst ikke lenger vil være avhengig av ferje. I Innst. S. nr. 73 (1998–99) er det likevel forutsatt at «ferjesambandet mellom Melbu og Fiskebøl opprettholdes med god frekvens for å sikre en tilfredsstillende internforbindelse mellom Vesterålen og Lofoten». Det foreligger ikke føringer fra Stortinget hva angår ferjetilbudet på de andre berørte sambandene.

Som følge av Lofast forventes det økt trafikk i sambandet Bognes – Lødingen på bekostning av sambandet Svolve – Skrova – Skutvik (Skutviksambandet). Årsaken er at kjøreavstanden mellom Svolve og Lødingen forkortes vesentlig. Bognes – Lødingen vil i fremtiden være det tidsmessig korteste alternativ for trafikk mellom E6 og Lofoten. Det vil derfor være behov for å styrke dette sambandet, noe som vil svekke trafikkgrunnlaget for Skutviksambandet.

Samferdselsdepartementet forutsetter at kapasitetsøkning på gjenværende samband over Vestfjorden, der sambandet Bognes – Lødingen prioriteres, samt oppfølging av Stortingets føring om sambandet Melbu – Fiskebøl, finansieres gjennom innsparinger ved nedlegging av Skutviksambandet fra 01.01.2008.

Nedlegging av sambandet Svolve – Skutvik vil berøre betjeningen av Skrova, da stedet anløpes av Skutvikferja. Strekningen Svolve – Skrova har riksvegstatus til tross for at det bor om lag 230 mennesker der. Kriteriet for riksveg er generelt at den skal betjene et område med minimum 700–800 innbyggere. Så lenge Skutviksambandet er riksvegsamband, er det naturlig å seile innom Skrova. Som følge av nedlegging av Skutviksambandet nedklassifiseres sambandet Svolve – Skrova til fylkeskommunalt samband fra 01.01.2008. Nordland fylkeskommune vil bli kompensert via inntektssystemet med 10 mill. kr for merkostnader fylkeskommunen får i denne forbindelse. Dette vil også bli finansiert ved innsparinger i forbindelse med nedlegging av Skutviksambandet.

I St.prp. 65 (2005–2006) ble det redegjort for at ordningen med felles rabatt kunne innføres i hele landet fra 2008. Dette forutsatte at samtlige ferjeselskap innen riksvegferjedriften skiftet ut sitt bil-

letteringsutstyr. Utskiftningen av utstyr er imidlertid ikke kommet så langt som planlagt. Årsaken til dette er bl.a. at arbeidet med en nasjonal standard har tatt lengre tid enn forventet. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med saken med sikte på tidligst mulig innføring i hele landet.

I St.prp. nr. 68 (2006–2007) ble det orientert om økt kapasitet i Tausambandet fra 01.05.2007, og i Innst. S. nr. 274 (2006–2007) viser komiteens flertall til debatten om ny hurtigferje, og at dette er til vurdering i regjeringen.

Den oppnådde løsningen for Tausambandet med innsettingen av MF Rennesøy er langt rimeligere enn å skulle anskaffe en hurtigferje nr. 2 til sambandet. Det vises dessuten til at hurtigferjer har begrensede bruksmuligheter i andre samband. Dette vil være en ulempe med tanke på fremtidig realisering av et fastlandssamband med nedlegging av Tausambandet og dermed fristilling av hurtigferjene. Det vises for øvrig til at erfaringene med trafikkavviklingen i sambandet etter innsettingen av MF Rennesøy er gode.

Tilbudet som gis gjennom riksvegferjene, er viktig for bosetting og næringsutvikling langs kys-

ten. I Soria Moria-erklæringen er det bl.a. på denne bakgrunn uttalt at regjeringen vil utrede om enkelte ferjestrekninger kan gjøres gratis. I en rapport fra Møreforskning Molde AS drøftes åtte ulike scenarier med gratis ferje. Scenariene varierer fra gratis ferje på alle samband til gratis ferje på kun de minst trafikkerte og lengste sambandene. Kostnadene for staten ble anslått til å variere fra vel 160 mill. kr pr. år om kun de minst trafikkerte ferjene og lengste sambandene gjøres gratis, til vel 1 700 mill. kr dersom alle sambandene gjøres gratis. Møreforskning har foreslått at et opplegg med gratis ferjer prøves ut.

Med bakgrunn i bl.a. de kostnadmessige aspektene, har regjeringen fortsatt spørsmålet om ev. gratisferjer til vurdering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart.

Statsgaranti for andre prioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, skal ikke overstige en totalramme på 750 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

Kap. 4320 Statens vegvesen

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Salgsinntekter m.m.	304 601	135 000	140 800
02	Diverse gebyrer	311 048	245 000	255 500
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	83 702	40 000	41 700
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	760		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	13 933		
17	Refusjon lærlinger	49		
18	Refusjon av sykepenger	47 125		
	Sum kap. 4320	761 218	420 000	438 000

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 140,8 mill. kr.

Omfanget av oppgaver som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer betydelig over tid, og det er derfor stor usikkerhet knyttet til inntektene. De

vesentligste inntektskildene er eiendomssalg, salg fra Autosys og andre datasystemer, salg av skilt/kjennemerker og bilde til førerkort.

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettet med inntekter på 255,5 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forventes volummessig å være på omtrent samme nivå som 2007, og gebyrsatsene vil forbli uforandret.

De gebyrbelagte tjenestene omfattes av praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagsprøvekjennermerker, utlevering av inndratte kjennermerker, myndighetskontroller, periodisk kjøretøykontroll, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av fellesskapstillatelser.

Regjeringen er opptatt av å vurdere ulike gebyrordninger i staten, slik at disse i utgangspunktet skal tilsvare kostnaden ved å produsere tjenesten. Flere gebyrer er allerede kostnadsriktige, men Statens vegvesen har nå slutført et arbeid med å kvalitetssikre datagrunnlaget og ana-

lysere kostnadsføring innen trafikant- og kjøretøyområdet. Oppfølgingen av dette arbeidet vil bl.a. innebære nye rutiner fra 2008, som på sikt vil gi grunnlag for beregning av kostnadsriktige gebyrer, jf. for øvrig omtale av gebyrer i pkt. 5.11 i del III i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter/refusjoner på 41,7 mill. kr.

Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år. Inntektene dekker de faktiske utgifter.

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2006	budsjett 2007	
90	Avdrag på lån	26 671	25 000	24 000
	Sum kap. 4322	26 671	25 000	24 000

Post 90 Avdrag på lån

Det er lagt opp til 24 mill. kr i avdrag på lån i 2008.

Den nye Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005, og bompengeneinnkrevningen startet 01.07.2005. Utbyggingen er finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Lånet utgjorde 745 mill. kr pr. 31.12.2006.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevningen skal deles mellom Norge og Sverige. Samferdsels-

departementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2008 vil være om lag 62 mill. kr, hvorav 24 mill. kr vil gå til avdrag på lån. Det vil i 2008 være behov for noe midler til grunnerverv, etterarbeider og sluttoppgjør i tilknytning til den norske delen av prosjektet, foreløpig stipulert til om lag 5 mill. kr i 2008. Departementet vil komme tilbake til dette når behovet er nærmere avklart.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
80	Renter	23 519	30 000	38 000
	Sum kap. 5624	23 519	30 000	38 000

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale av kap. 4322, post 90. Det er lagt til grunn 38 mill. kr i renter i 2008.

Andre saker**Effektivisering**

Statens vegvesen har et ansvar for at de midlene som stilles til rådighet, blir utnyttet på en mest mulig effektiv måte. Dette gjelder både med hensyn til å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og for at tiltakene gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Når det gjelder kostnadseffektivitet, er det nødvendig å ha fokus både på hvordan Vegvesenet opptrer som kjøper av entrepriser, konsulenttjenester m.m., og hvordan egen virksomhet innrettes.

I 2007 forvalter Statens vegvesen om lag 23 mrd. kr, hvor om lag 21 mrd. kr nyttes til kjøp i markedet. Hvordan Vegvesenet opptrer som markedsaktør vil derfor være viktig både med hensyn til å få riktig kvalitet og til riktig kostnad. Vegvesenet arbeider for å bli en stadig bedre bestiller og innkjøper på alle områder.

Kostnadene til kjøp av entreprisetjenester til riks- og fylkesveganlegg utgjør om lag 12 mrd. kr. Anleggsmarkedet preges av høy aktivitet, og det domineres av få, og etter norske forhold store aktører. I denne situasjonen ser Statens vegvesen det som en oppgave å legge forholdene bedre til rette for at små og mellomstore entreprenører skal kunne kvalifisere seg for større oppdrag i vegsektoren. Dette gjøres bl.a. ved å vurdere om kravene til entreprenørenes økonomiske situasjon kan justeres slik at de små og mellomstore entreprenørene kan kvalifiseres for større oppdrag. Statens vegvesen vil også aktivt legge til rette for flere internasjonale selskaper.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å utvikle konkurranseformen for å gi den rette balansen mellom incitamenter og risiko tilpasset det enkelte oppdrag. Dette har både et kortsiktig og

langsiktig perspektiv. Vegvesenet vil intensivere dette arbeidet for å øke omfanget av nye gjennomføringsmetoder som totalentrepriser, målpriskontrakter og samlekontrakter. Det er samtidig viktig å utvikle bedre samarbeids- og tillitsforhold mellom entreprenør og byggherre.

Bevilgningene til riksvegferjedrift utgjør om lag 1,5 mrd. kr pr. år, mens totalkostnadene er om lag 3 mrd. kr. Effektivisering av ferjedriften vil primært skje gjennom konkurranseutsetting. I løpet av 2009 vil alle riksvegferjesamband være lyst ut i konkurranse. Av om lag 100 riksvegferjesamband vil det gjenstå utlysning av om lag 30 samband i 2008 og 2009.

Statens vegvesen er også en stor kjøper av tjenester (konsulenttjenester, lokaler, telematikk og it-utstyr m.m.). Også innen disse områdene vil vegvesenet arbeide for å bli en bedre bestiller og innkjøper med tanke på å få rett kvalitet og pris.

Det er viktig at de oppgaver Statens vegvesen utfører med egne ressurser, utføres på en effektiv måte. Bemanningsutvikling og utnyttelse av personalressursene er i denne sammenheng sentralt. Vegvesenet har utviklet et sett effektivitetsindikatorer. Disse vil bl.a. bli brukt for å hente erfaring fra de mest effektive enhetene, slik at vegvesenet til enhver tid utnytter ressursene best mulig. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Statens vegvesen etablere et system for overordnet effektivitetsstyring.

Statens vegvesen har etablert landsdekkende funksjoner på en del områder (lønn, faktura, regnskap m.m.). Det vil være kostnadseffektivt å utvikle slike funksjoner på flere områder. Vegvesenet er imidlertid tilbakeholden med å etablere slike funksjoner nå, ut fra dagens usikkerhet om organisering av vegvesenet sett i lys av Forvaltningsreformen. På noen områder der etablering av slike funksjoner ikke påvirker lokalisering av arbeidsplasser, vil etablering av fellesfunksjoner være aktuelt. Bl.a. er det etablert felles ledelse av Bruker Service Senteret (BSS) – støtte og hjelp for de ansatte i tilknytning til IT.

Statens vegvesen forvalter veg-, trafikk-, kjøretøy- og førerkortdata i Norge. Det arbeides kontinuerlig med videreutvikling og utvikling av nye teknologiske løsninger for å levere bedre og mer effektive data- og informasjonsbaserte tjenester både internt og eksternt. Eksterne brukere er publikum, næringsliv og annen offentlig forvaltning. I denne sammenheng vil Au2sys og Nasjonal vegdatabank (NVDB) være verktøy som vil gi bedre og mer effektiv ressursutnyttelse, samt bedre kvalitet og tilgang på offentlig data og informasjon. Det er bl.a. tatt i bruk nyutviklede håndterminaler for personell som utfører kontroller på veg. Dette i kombinasjon med en økende andel digitale fartsskrivere på tunge kjøretøy vil gi Statens vegvesen en bedre og mer effektiv ressursutnyttelse, og det vil bedre kvaliteten på kontrollene. Nye løsninger vil også gi et bedre datagrunnlag enn i dag for en mer målrettet kontroll av tunge kjøretøy.

Modernisering av førerkort- og motorvognregister (Au2sys)

Statens vegvesen utvikler et nytt kjøretøy- og førerkortregister (Au2sys), jf. omtale senest i St.prp. nr. 68 (2006–2007). Arbeidet startet med et forprosjekt i 2003, der hovedvekten ble lagt på å flytte hele registeret over på en ny teknisk plattform. Utviklingsarbeidet startet høsten 2005 og var planlagt å være ferdig innen utgangen av 2008.

Som omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007), har arbeidet med utviklingen av det nye systemet blitt mer omfattende og komplisert enn opprinnelig planlagt. Statens vegvesen har derfor igangsatt en gjennomgående replanlegging av prosjektet. Replanleggingen vil bli gjennomført høsten 2007 og vil medføre endringer i tids- og kostnadsramme for prosjektet.

Samferdselsdepartementet har, slik prosjektet har utviklet seg, engasjert egen konsulent som bistår departementet i kvalitetssikringen av Au2sys. Departementet har videre, i samråd med Finansdepartementet, lagt til grunn at de behov som toll- og avgiftsmyndighetene har for tilgang til dataopplysninger vedrørende kjøretøyavgifter, skal gis prioritet i replanleggingen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at resultatene fra Statens vegvesens replanlegging av Au2sys foreligger.

Arbeidet med nytt riksregulativ for ferjetakster

Samferdselsdepartementet har ved flere anledninger orientert Stortinget om arbeidet med nytt riksregulativ for ferjetakster. I St.prp. nr. 1 (2002–2003)

heter det bl.a. at av hensyn til trafikantene og effektivisering har Samferdselsdepartementet som målsetting å etablere et felles betalingssystem på bompengestasjoner og ferjer innen 2005. For å få dette til må riksregulativet forenkles og tilpasses betalingsløsninger på veg.

Etter en periode med forsøk med forenklet takstregulativ (tre kjøretøyklasser pluss motorsykel) uten passasjerbetaling i noen samband og etterfølgende høringsrunde kom Statens vegvesen med et nytt forslag til forenklet takstsystem basert på fire kjøretøyklasser (pluss egen klasse for motorsykel) og passasjerbetaling. I St.prp. nr. 65 (2005–2006) ble saken fulgt opp, og Samferdselsdepartementet skrev bl.a. at det viser seg at de negative utslagene for enkelte grupper blir relativt store. I lys av dette ønsket ikke departementet da å innføre noe nytt ferjetakstsystem. Det ble opplyst at det ville bli arbeidet videre med takstsystemet.

I lys av at det ikke ble foreslått å innføre nytt takstsystem, ble takstforsøkene avsluttet 31.12.2006 med unntak av riksvegferjesambandet Flakk – Rørvik, hvor det var installert, og det foregikk uttesting av AutoPass-brikkebetaling.

I Innst. S. nr. 183 (2005–2006) til St.prp. nr. 65 uttrykte flertallet i komiteen bl.a. at det var fornøyd med at det ville bli arbeidet videre med takstsystemet, bl.a. for å oppnå effektiviseringsgevinster.

Forsøkene med forenklet takstsystem har forenklet billetteringen, samt åpnet muligheten for å innføre automatiske billetteringsløsninger. Det var forventet at dette regulativet ville gi en mulighet for lavere driftsbemanning og utsettelse av nyinvesteringer på grunn av omlegging av kjøremønsteret med en vridning mot flere passasjerer (kameratkjøring). Begge disse effektene har vist seg å være langsiktige effekter som ikke har gitt en umiddelbar kostnadsreduksjon for ferjeselskapene.

Samferdselsdepartementet anser det som lite trolig at det er mulig å arbeide frem et nytt riksregulativ der alle trafikantene kommer like bra eller bedre ut enn i dag uten at det tilføres nye tilskuddsmidler. Arbeidet med et nytt takstsystem vil derfor bli stilt i bero. Det vil likevel være mulig å innføre et forenklet regulativ tilsvarende det på Flakk – Rørvik i samband der det er mulighet for bruk av AutoPass-brikke og hvis det er lokalt ønske om det. Bruk av brikke kan bidra til redusert bemanning.

FoU

Forskning og utvikling initiert av eller utført i Statens vegvesen skal ha fokus mot bedre trafikksik-

kerhet med nullvisjonen som føring, bedret framkommelighet og forbedring av miljøet. I 2008 prioriteres ressursene til følgende store prosjekter:

- Næringslivets transporter
- Miljøvennlig bytransport
- Miljøvennlige vegdekker
- Klima og transport
- Salt SMART
- Kompetanseutvikling drift og vedlikehold
- Tunnelutvikling
- ITS på veg mot 2020
- Personvern og trafikksikkerhet
- Høyrisikogrupper i vegtrafikken

Trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø har ulik vekt innen de ulike prosjektene. Bedret framkommelighet for næringslivet er nødvendig både av hensyn til konkurranseevnen og av hensyn til kvalitet på produkter som transporteres. I urbane områder er det viktig å forbedre mulighetene for vareleveranser, samtidig som en må finne transportmetoder og transportmåter som reduserer de negative miljøeffektene. Redusert støy er et viktig miljømål i tettbygde områder. Det forskes på støysvake vegdekker som et virkemiddel i denne sammenheng.

For Statens vegvesen er det viktig å vurdere hvilke konsekvenser endringer i klima har for drift, vedlikehold og bygging av veier. Endringer i klima vil bl.a. ha konsekvenser for driften av vinterveger og innretninger på ras- og skredsikring. Bruk av salt er et vesentlig middel for å oppnå høy trafikksikkerhet og god framkommelighet. Gjennom økt forskningsinnsats vil Statens vegvesen finne fram til alternative strømidler med mindre negative miljøeffekter. Gjennom å øke kompetansen innen drift og vedlikehold vil en kunne overføre viktig kunnskap til entreprenørbransjen og sammen med dem utvikle forbedrede metoder som kan redusere bruken av miljøskadelige kjemikalier.

Det er nødvendig å ha en kontinuerlig innsats på tunnelutvikling, både for sikkerhet i eksisterende tunneler og med hensyn til bygging av nye tunneler. ITS tas i bruk både som informasjonsverktøy og som støtteverktøy for trafikantene gjennom nye instrumenter og systemer i kjøretøyene. Teknologien overvåker også trafikken og trafikantene, noe som gjør det nødvendig med avklaringer og avgrensninger mot personvernet.

Norge følger med på og deltar i forskning som foregår internasjonalt. Gjennom ulike samarbeidsfora knyttet til EUs rammeprogrammer og andre internasjonale organisasjoner arbeides det målrettet for et samarbeid for bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Norge bidrar aktivt innenfor de områdene der Norge er langt framme faglig og

henter nyttig kunnskap som kan implementeres direkte eller gjennom mindre tillempinger og tilpasninger.

Vegprising

Forslaget om vegprising ble lagt fram av regjeringen Stoltenberg I 21.12.2000, jf. Ot.prp. nr. 32 (2000–2001). Lovforslaget ble behandlet i Stortinget 29.05.2001, jf. Besl. O. nr. 86 Lov nr. 86.

Vegprising er hjemlet i vegtrafikkloven § 7a, men bestemmelsen har ennå ikke trådt i kraft. Det er heller ikke utarbeidet utfyllende forskrifter. Samferdselsdepartementet mener at det er naturlig å slutføre arbeidet med å få det formelle hjemmelsgrunnlaget på plass. Departementet vil derfor arbeide videre med ikraftsetting av bestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a. Videre tar Samferdselsdepartementet sikte på å utarbeide et forslag til utfyllende forskrifter som kan sendes på bred offentlig høring.

Grønn Stat

Statens vegvesen arbeider for å gjøre energibruk, transport, innkjøp og avfallshåndtering i egen virksomhet mer miljøvennlig. I den forbindelse gjennomføres det kartlegging og tiltak.

Det fokuseres på at de varer og tjenester som Statens vegvesen kjøper, skal være miljøvennlige. Med hensyn til andelen miljøsertifiserte leverandører er denne nå 10 pst. Energibruken til bygg var i 2006 på 49 mill. kWh. Ved planlegging og flytting til nye kontorbygg er det tilrettelagt for miljøeffektive løsninger. Kapasiteten på videokonferansefasiliteter er økt for å kunne redusere reisevirksomheten. Det er gjennomført kildesortering for å redusere mengden restavfall.

Innenfor entreprenørvirksomheten pågår det kartlegging av andelen restavfall. Statens vegvesen har samarbeidet med Jernbaneverket om felles krav til avfall i kontrakter med entreprenører, og etatene arbeider også med å videreutvikle andre miljøkrav. Det arbeides for å øke andelen avfall som gjenbrukes. Forbruket av vegsalt var i 2006 161 000 tonn. Det arbeides med å komme frem til strømidler med mindre negative miljøeffekter. Energibruk til vegbelysning, ventilasjon m.m. var 250 mill. kWh i 2006. Det arbeides med løsninger som vil redusere forbruket av energi.

Likestilling

Kvinner utgjør 38 pst. av antall tilsatte i Statens vegvesen. Av antall nytilsatte i 2006 var 45 pst. kvinner. Av de om lag 300 lederne i etaten var 28

pst. kvinner og i Vegdirektørens etatslederggruppe er kvinneandelen 42 pst.

I styringssystemet for Statens vegvesen inngår likestilling (andel kvinner i lederstillinger). Dette innebærer at ledere setter mål og blir fulgt opp på andelen kvinnelige ledere. Utvikling i andel kvinnelige saksbehandlere (status og tilsatte i året), og lønnsrelasjoner mellom kvinner og menn i ulike stillingskategorier, blir vurdert årlig.

Erfaringer viser at det er vanskelig å rekruttere og beholde kvinnelige ledere i Statens vegvesen. Det er derfor igangsatt et prosjekt for å finne ut hvorfor ledere slutter i Statens vegvesen, og om det er spesielle forhold som gjør at kvinnelige ledere slutter. I tillegg finansierer etaten et doktorgradarbeid om kjønn, likestilling og teknologi.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på stamvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2008 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2005–2006). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2008. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2006–2008 sammenholdt med handlingsprogrammet for 2006–2009.

På grunn av store bindinger må en vesentlig del av investeringsrammen i 2008 benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift av allerede igangsatte prosjekter. Sammen med lavere rammer enn forutsatt i handlingsprogrammet for 2006–2009, medfører dette at satsingen på bl.a. særskilte trafiksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og kollektivtrafikktiltak er noe lavere enn opprinnelig planlagt. I tillegg utsettes start av enkelte nye prosjekter. Hensynet til rasjonell anleggsdrift har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 varierer mellom rutene.

I det etterfølgende er det gitt en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte stamvegrute i 2008. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2006–2007), er dette omtalt. Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. I de tabellariske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis styringsrammen for de prosjektene som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 500 mill. kr. For øvrige prosjekter oppgis et kostnadsoverslag som tilsvarer styringsrammen.

For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales kostnadsendringer dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. For øvrige prosjekter omtales kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/- 10 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.prp. nr. 1 (2006–2007).

Det er i 2008 lagt opp til anleggstart på fire større prosjekter (kostnadsoverslag på over 100 mill. kr) på stamvegnettet:

- Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud, med utelukkende statlig finansiering.
- E39 Stangeland – Sandved i Rogaland, statlig finansiert, men med forskuttering.
- E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland, med delvis bompengefinansiering.

Investeringsprogrammet 2006–2009, bevilget 2006, 2007 og forslag 2008 – fordeling på stamvegruter post 30

13N3xt2

Korridor	Rute	Statlige bevilgninger						Ekstern f		
		St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handlings program 2006–2009	Bevilget 2006–2007	Forslag 2008	Sum 2006–2008 i % av HP	St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handli prog 2006–2
1.	E 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo	2 173	79	2 252	702	721,0	63,2	1 087	6	1
2.	E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	283	299	582	180	377,0	95,7	163	285	
	Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta	304	101	405	213	58,6	67,1	217	272	
	Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund	33	-2	31	36	3,8	128,4			
3.	E 18 Oslo – Kristiansand	2 217	-123	2 094	1 290	397,2	80,6	163	1 644	1
	Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum	54	-2	52	16	9,9	49,8			
	Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr	815	28	843	73	10,0	9,8	435	-237	
4.	E 39 Kristiansand – Bergen	304	592	896	501	103,0	67,4	43	842	
	E 39 Bergen – Ålesund med tilknytninger	587	48	635	325	119,6	70,0		104	
	E 39 Ålesund – Trondheim	228		228	38	14,6	23,1	109	26	
	Rv 13 Jøsendal – Voss	54	-2	52	19	5,0	46,2			
	Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend	54	-2	52	18	10,6	55,0	82	-75	
5.	E 134 Drammen – Haugesund	163	263	426	325	86,4	96,6	33	-33	
	E 16 Sandvika – Bergen	815	279	1 094	636	414,0	96,0	217	75	
	Rv 7/52 Hønefoss – Gol – Borlaug	185	3	188	21	32,1	28,2			
	Rv 36 Seljord – Eidanger	54	-2	52	24	12,5	70,2			
6.	E 6 Oslo – Trondheim	1 163	4	1 167	530	266,5	68,3	543	936	1
	Rv 15 Otta – Måløy	54	29	83	71	2,4	88,4			
	E 136 Dombås – Ålesund	174	3	177	102	26,0	72,3			
	Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	54	29	83	74	36,8	133,5			
	Rv 4 Oslo – Mjøsbrua	185	23	208	191	24,2	103,5		4	
	Rv 70 Oppdal – Kristiansund	22	-1	21	1	4,5	26,2			
7.	E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	511	208	719	418	155,8	79,8			
8.	E 6 Bodø – Nordkjosbotn med tilknytninger	706	-40	666	550	164,0	107,2			
	E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	228		228	119	67,0	81,6			
	Sum	11 420	1 814	13 234	6 769	3 122,5	72,5	3 092	3 849	6

¹ Regnskap 2006 og anslag i St.prp. nr. 1 (2006–2007)

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 721 mill. kr for 2008. I til-

legg er det regnet med 540 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres videreføring av prosjektene Svingenskogen – Åsgård og Vinterbru – Assurtjern.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E6	E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)	2 358	660,0	300
E6	Vinterbru – Assurtjern	1 295	585,0	375

E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 130–131, i St.prp. nr. 64 (2004–2005) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 64. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000), St.prp. nr. 68 (2001–2002) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- og trefelts veg til firefelts veg på en 34 km lang strekning i kommunene Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Råde. Veggen bygges med 26 m vegbredde og midtrekkverk. I prosjektet inngår bl.a. bygging av ny bru over Glomma parallelt med dagens bru.

Den 3 km lange strekningen fra Solli til Åsgård ble åpnet for trafikk i oktober 2006, og den 4 km lange strekningen fra Svingenskogen til Slang ble åpnet i juli 2007. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av november 2008. Av foreslåtte midler i 2007 forutsettes 540 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

05N2xt2

		(i mill 2008-kr)		
		Kostnads overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E18	Momarken – Sekkelsten inkl. refusjon	505	220,0	0
E18	Krosby – Knapstad	985	200,0	615

E18 Momarken – Sekkelsten

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 134–135, i St.prp. nr. 23 (2005–2006) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 65. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000), St.prp. nr. 68 (2001–2002) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Prosjektet omfatter bygging av 6,2 km firefelts veg i ny trasé i kommunene Eidsberg, Trøgstad og Askim. Veggen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. I tillegg omfatter prosjektet omlegging av rv 22 på en om lag 1,3 km lang strekning.

Anleggsarbeidene startet i august 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2007. Foreslåtte midler i 2008 er inkl. 185 mill. kr i statlige refusjoner til bompengeselskapet.

E6 Vinterbru – Assurtjern

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 131, i St.prp. nr. 65 (2005–2006) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 64. Prosjektet inngår i Oslo-pakke 1, som alternativ til E18 Mosseveien, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 212.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en 5,7 km lang strekning i kommunene Ås, Oppegård og Ski, og er siste etappe av utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo. I prosjektet inngår bl.a. bygging av en tunnel på 3,6 km.

Anleggsarbeidene startet i september 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2009.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 377 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 95 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen legges det opp til å fullfinansiere prosjektet Momarken – Sekkelsten. I tillegg prioriteres videreføring av prosjektet Krosby – Knapstad. Det er også forutsatt midler til legging av slitelag på strekningene Ørje – Eidsberg grense og Sekkelsten – Krosby.

E18 Krosby – Knapstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 134, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 65. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 79 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til et revidert utbyggings- og finansieringsopplegg for slutføring av Østfoldpakka. Opplegget har gjort det mulig å framskynde prosjektet Krosby – Knapstad ut fra det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009.

Prosjektet omfatter bygging av 8 km firefelts veg i kommunene Askim, Spydeberg og Hobøl. Veggen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. Ny bru over Glomma og tunnel gjennom

Romsåsen inngår i prosjektet. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim.

Anleggsarbeidene startet i august 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2010. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
Rv 2 Kløfta – Nybakk	688	82,0	0

Rv 2 Kløfta – Nybakk

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 136, i St.prp. nr. 64 (2004–2005) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 65. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 47 (2003–2004) og St.prp. nr. 68 (2006–2007).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 10,5 km ny firefelts veg i Ullensaker kommune. Hele strekningen bygges med 16 m vegbredde og midtrekkverk, jf. St.prp. nr. 1 (2005–2006). Prosjektet vil korte inn eksisterende rv 2 med om lag 1,5 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2004. Den 4 km lange strekningen Kløfta – Borgen ble åpnet for trafikk i oktober 2006, mens resten av prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2007. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 41 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 3,8 mill. kr for 2008. Midlene vil bli benyttet til planlegging.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Prioriteringene på E39 fra Kristiansand til Stavanger er omtalt under korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning til Elverum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 58,6 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 41 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektet Kløfta – Nybakk på rv 2. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, bl.a. bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

E18 Oslo – Kristiansand

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 397,2 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 708 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Frydenhaug – Eik, Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad. I tillegg fullfinansieres prosjektet Høvik – Frydenhaug med bygging av ny bru over Drammenselva. Brua ble åpnet for trafikk i 2006, men det utføres omfattende etterarbeider i 2007. Videre legges det opp til å gjennomføre rehabilitering av tekniske anlegg i Festningstunnelen i Oslo.

Arbeidene på OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand videreføres i 2008. I tillegg videreføres arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

Aust-Agderpakka – endringer i innkrevingsopplegget

Stortinget sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av E18 i Aust-Agder gjennom behandlingen av St.prp. nr. 30 (2000–2001). I forbindelse med vedtaket om gjennomføring av OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand sluttet Stortinget seg til en revidert finansieringsplan for Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 33 (2004–2005).

Innkrevingsopplegget for Aust-Agderpakka omfatter to bomstasjoner på E18, henholdsvis nord og sør i fylket. Ved passering av begge bomstasjonene innen 6 timer, betales det bare for en passering. Fritaket gjelder for alle trafikanter, med og uten brikke/abonnement. Det er forutsatt at bomstasjonen i sør blir flyttet til ny E18 når denne står ferdig. Dersom trafikklekkasjen blir betydelig,

blir det vurdert som aktuelt med bomstasjoner både på ny og gammel veg.

For å bidra til at E18 i Aust-Agder bygges ut så raskt som mulig, har fylkeskommunen sett på mulighetene for å øke inntekspotensialet. I møte i fylkestinget 12.06.2007 går fylkeskommunen inn for at «6-timersregelen» oppheves. Endringen forutsettes gjennomført når ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand står ferdig i 2009. Det forutsettes at bompengerevningen på eksisterende E18 opphører når ny E18 står ferdig i 2009. Fylkeskommunen går imidlertid inn for at de fysiske installasjonene på eksisterende E18 blir stående inntil det

er gjennomført en evaluering av trafikkendringene.

I St.prp. nr. 33 (2004–2005) vurderes oppheving av «6-timersregelen» som et aktuelt tiltak for å øke bompenginntektene. Det er regnet med at dette vil øke inntektene med i størrelsesorden 8–10 mill. kr pr. år. Samferdselsdepartementet slutter seg til fylkeskommunens forslag om å oppheve betalingsfritaket ved passering av begge bomstasjonene innen 6 timer. Departementet har heller ingen merknader til at de fysiske installasjonene på eksisterende E18 blir stående inntil videre når innkrevningen opphører i 2009.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009	
E18	Festningstunnelen	243	178,0	45
E18	Frydenhaug – Eik	721	210,0	108
E18	Kopstad – Gulli	1 525	100,0	123
E18	Langåker – Bommestad	1 354	425,0	364
E18	Grimstad – Kristiansand		23,0	

E18 Festningstunnelen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 108–109.

Festningstunnelen i Oslo ble åpnet for trafikk i 1990. Tunnelen er 1,8 km lang, og årsdøgntrafikken er om lag 95 000 kjøretøy. Det elektrotekniske utstyret i tunnelen tilfredsstiller ikke dagens krav. Prosjektet omfatter rehabilitering av alt teknisk utstyr. Dette innebærer at styringssystemer, ventilasjon, skilt og øvrig trafikkteknisk utstyr skiftes ut eller oppgraderes. Videre skal det etableres videoovervåking med automatisk hendelsesdetektering (AID). Av hensyn til trafikkavviklingen i området er det viktig at rehabiliteringen fullføres før Bjørvikaprojektet blir åpnet for trafikk i 2010.

Prosjektet forutsettes i sin helhet finansiert med bompenger fra Oslopakke 1. Arbeidene startet i 2007 med overførte midler fra tidligere år. Rehabiliteringen ventes fullført sommeren 2009.

E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 66.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg fra to til fire felt på en om lag 3 km lang strek-

ning nær fylkesgrensen til Vestfold. Veggen bygges med 29 m vegbredde. Når prosjektet står ferdig, vil det være sammenhengende firefelts veg på E18 mellom Oslo og Tønsberg.

Anleggsarbeidene startet i april 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2008. Noe etterarbeid vil gjenstå til 2009.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 66. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet omfatter bygging av 12 km firefelts veg i kommunene Horten, Re og Tønsberg. Veggen bygges med 29 m vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2007. Midlene i 2008 vil bli benyttet til tilbakebetaling av midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2007, restarbeider, samt grunnervervs- og byggherrekostnader. Omlegging av eksisterende E18, sluttoppgjør og en del grunnervervs- og byggherrekostnader vil gjenstå til 2009.

E18 Langåker – Bommestad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, i St.prp. nr. 64 (2004–2005) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 66–67. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2005–2006).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8 km ny firefelts veg i Sandefjord og Larvik kommuner, vest for dagens E18. Veggen bygges med 29 m vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i januar 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2009. Midlene i 2008 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Grimstad – Kristiansand

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, i St.prp. nr. 33 (2004–2005) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 51 og side 67.

Prosjektet omfatter bygging av 38 km ny firefelts veg fra Øygardsdalen i Grimstad kommune til Rona i Kristiansand kommune. Veggen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 33 (2004–2005), samtykket Stortinget i at prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Det ble inngått kontrakt i juni 2006. Delstrekningene Øygardsdalen – Tjøretjerra og Dyreparken – Rona ventes åpnet for trafikk i juli 2008. Hele streknin-

gen Øygardsdalen – Rona ventes åpnet for trafikk høsten 2009.

Det er forutsatt 19 mill. kr i bompenger fra Aust-Agderpakka til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til lokal prosjektorganisasjon og grunnerverv i 2008. I tillegg er det satt av midler til noen mindre arbeider som ikke inngår i OPS-kontrakten. Strekingen Dyreparken – Rona inngår ikke i Aust-Agderpakka. Statens vegvesens kostnader knyttet til denne strekingen finansieres derfor med statlige midler.

Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 9,9 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at det blir stilt til disposisjon 8 mill. kr i udisponerte bompenger fra Vegpakke Drammen som lån. Lånet er innenfor forskutteringsfullmakten til Statens vegvesen. Midlene vil bli benyttet til planlegging.

Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten – Tjernesmyr)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 10 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 90 mill. kr i tilskudd fra Oslo kommune til finansiering av lokalvegnettet som inngår i prosjektet Ulvensplitten – Sinsen. De statlige midlene vil bli benyttet til mindre investerings tiltak, i all hovedsak bygging av gang- og sykkelveger.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	2 580	90,0	1 780

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 143–144, i St.prp. nr. 65 (2005–2006), i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 67, og i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 15–16. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Ny reguleringsplan for prosjektet ble godkjent av Oslo kommune i juni 2007, og arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er startet. Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) for det reviderte prosjektet til 2 580 mill. 2008-kr. Dette innebærer en økning på

om lag 590 mill. kr (29 pst.) i forhold til den opprinnelige kostnadsrammen. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til revidert kostnadsoverslag, framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet i forbindelse med planlagt framlegging av første trinn av Oslopakke 3 høsten 2007. Målet er at anleggsarbeidene skal komme i gang igjen våren 2008, slik at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2012. På grunn av plansituasjonen er også anleggstart på lokalvegene utsatt til våren 2008.

I 2008 er det lagt til grunn et bidrag på 90 mill. kr fra Oslo kommune til byggingen av de kommunale vegene som inngår i prosjektet. Øvrig aktivitet

i 2008 forutsettes dekket gjennom midler som ble stilt til disposisjon for prosjektet i 2006.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

Prioriteringene på E39 fra Kristiansand til Stavanger er omtalt under denne korridoren.

E39 Kristiansand – Stavanger – Bergen

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 103 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 40 mill. kr i forskudd til prosjektet Stangeland – Sandved. Innenfor den statlige

rammen fullfinansieres ombyggingen av ferjekaiene i sambandet Halhjem – Sandvikvåg som ble åpnet for trafikk i 2006. I tillegg er det satt av midler til bygging av reservekai for Mortavika ferjekai i Mekjarvik. Videre er det satt av midler til å finansiere utbedring av Bømlafjordtunnelen. Arbeidene ble gjennomført i 2007, finansiert gjennom midlertidige omdisponeringer. Det er også satt av midler til å gjennomføre ytterligere støytiltak på strekningen Sørås – Hop som ble åpnet for trafikk i juni 2007. Utbyggingen av Tjensvollkrysset forutsettes videreført med overførte midler fra tidligere år. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

05N2xt2

(i mill 2008-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E39	Stangeland – Sandved	231	40,0	191

E39 Stangeland – Sandved

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 13–14.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E39 fra to til fire felt på en 2,2 km lang strekning mellom kryss med rv 509 og kryss med rv 44 i Sandnes kommune. I prosjektet inngår omfattende støytiltak.

Det legges opp til anleggsstart i oktober 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2009. Midlene i 2008 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av Sandnes kommune som forskudd.

E39 over Stord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 147, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 68. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E39	Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)	240	53,0	26

Utbyggingen finansieres med 50 pst. bompenger og 50 pst. statlige midler. Bompengandelen forutsettes benyttet i løpet av 2007. Pr. 01.01.2008 gjenstår det å bevilge om lag 40 mill. kr av den statlige rammen. Det er ikke funnet rom for statlige midler til videre utbygging i 2008.

E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 119,6 mill. kr for 2008. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet E39 Gammelsæter – Nipetjørn. I tillegg er det lagt til grunn 46,5 mill. kr i statlige refusjoner til utbyggingen av rv 5 mellom Førde og Florø som ble slutført i 2005. Det legges opp til anleggsstart på E39 Kvivsvegen mellom Nordfjord og Volda, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 69.

Prosjektet omfatter i hovedsak utbedring av eksisterende veg. På en delstrekning vil vegen bli lagt i ny trasé for å unngå problemer med snø og snøskred. Totalt omfatter prosjektet en strekning på om lag 7 km.

Anleggsarbeidene startet i september 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2008.

05N2xt2

E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 14,6 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 80 mill. kr i forskudd til prosjektet Renndalen – Staurset bru. De statlige midlene vil i all hovedsak bli benyttet til trafikksikkerhetstiltak. Møre og Romsdal fylkeskommune har vedtatt å gjennomføre en utvidelse av Krifast-prosjektet gjennom forlengelse av eksisterende bompengeinnkreving. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

(i mill. 2008-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E39	Renndalen – Staurset bru	281	82,5	178

E39 Renndalen – Staurset bru

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 69, og i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 14.

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg over en strekning på om lag 14 km på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Tiltakene er i hovedsak breddeutvidelse, kurveutbedring og avkjørselssanering.

Det legges opp til anleggsstart i november/desember 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2010. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 80 mill. kr stilt til disposisjon av Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommuner som forskudd.

Rv 13 Jøsendal – Voss

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 5 mill. kr for 2008. Midlene vil bli benyttet til planlegging.

Det er lokalpolitisk tilslutning til en Vossepakke som omfatter prosjektene Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss på rv 13 samt tunnel bak Vossevangen på E16, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er startet. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram bompengeproposisjonen våren 2008, forutsatt at tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 10,6 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 6 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres i all hovedsak tiltak innenfor Setesdalspakka. Utbedringen av rv 9 på strekningen Ose – Tveit ventes fullført i september 2008.

Setesdalspakka – status og forslag til slutføring

Stortinget fattet i mai 2002 vedtak om delvis bompengefinansiert utbedring av rv 9 i Setesdal, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002). Målet var å utbedre de smaleste partiene av rv 9 i Bygland, Valle og Bykle kommuner til tofelts vegstandard gjennom kurveutbedringer og breddeutvidelse til 7,5 m. Prosjektet hadde en totalramme på om lag 250 mill. 2008-kr. Bompenger og lokale bidrag skulle dekke 84 pst. av kostnadene.

Etter at rv 9 ble omklassifisert til stamveg, gikk Aust-Agder fylkeskommune inn for utbygging av rv 9 til stamvegstandard gjennom økte statlige bevilgninger. Med en årsgjennomsnittstrafikk mellom 750 og 4 500 kjøretøy vurderte Statens vegvesen den skisserte standarden i St.prp. nr. 50 (2001–2002) som tilstrekkelig. Statens vegvesen tok likevel initiativ til en gjennomgang av Setesdalspakka for å avklare utbyggingsstandard og kostnader nærmere. Denne gjennomgangen førte til at det ble lagt opp til noe høyere standard enn opprinnelig forutsatt. Standardøkningen, sammen med en generell kostnadsøkning i forhold til opprinnelig

overslag, førte til at totalrammen ble økt til om lag 350 mill. 2006-kr i St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Bompengéinnkrevingen startet i juni 2003. Inntektene har vist seg å bli vesentlig lavere enn opprinnelig forutsatt. Et forslag til revisjon av bompengeprogget ble sendt på høring i mai 2005. Det var ikke lokalpolitisk tilslutning til å revidere bompengeprogget, men Vegdirektoratet godkjente i 2006 en søknad fra bompengeselskapet om å øke takstene med 20 pst. Dette er ikke tilstrekkelig til å

gjennomføre Setesdalspakka som opprinnelig planlagt. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) forutsatte derfor Samferdselsdepartementet at det ble tatt initiativ til å avklare videre prioriteringer.

Prosjektene i Setesdalspakka er etter dette vurdert på nytt. Den nye gjennomgangen har ført til at totalrammen nå er justert opp til nærmere 700 mill. 2008-kr. Etterfølgende tabell viser kostnadsoverslagene for prosjektene som er omtalt i St.prp. nr. 50 (2001–2002).

03N2xt2

(i mill. 2008-kr)

Prosjekt	Kommune	Kostnadsoverslag
Reimarmo – Bjørnarå	Valle	15
Flåstrondi	Valle	36
Hovden sentrum	Bykle	7
Bykil – Mosdøl	Bykle	14
Ose N – Vrongevja– Tveit S	Bygland	51
Tveit S – Langeid	Bygland	75
Skomedal	Bygland	39
Frøysnes	Bygland	39
Bjørnarå – Optestøyl	Bykle	52
Sandnes – Harstadberget	Valle	43
Rotemo – Lunden	Valle	24
Besteland S – Helle N.	Valle	48
Byklestøylane – Hoslemo	Bykle	74
Hoslemo – Gjeiskeli	Bykle	71
Gjeiskeli – Harte vatn S	Bykle	71
Miljø-/trafikktryggleikstiltak	Alle	25
Sum		685

De fire første prosjektene i tabellen er gjennomført; Reimarmo – Bjørnarå, Flåstrondi, Hovden sentrum og Bykil – Mosdøl. Videre pågår det arbeid på strekningen Ose nord – Vrongevja – Tveit S, som etter planen skal fullføres høsten 2008.

Tabellen under viser finansieringen av Setesdalspakka så langt (inkl. foreslått finansiering i 2008), sammenholdt med finansieringsplanen i St.prp. nr. 50 (2001–2002).

04N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Opprinnelig finansieringsplan	Finansiert tom 2008	Avvik
Statlige midler ¹	68	51	- 17
Bompenger	171	53	-118
Lokale tilskudd	12	19	7
Sum	251	123	-128

¹ Inkl. 22 mill 2002-kr i statlig refusjon til Bykle kommune som skal inngå i pakka.

Statens vegvesen har vurdert bompenginntektene i resten av innkrevingsperioden. I vurderingene er det lagt til grunn at innkrevingen av nordgående trafikk skal flyttes til dagens bomstasjon for innkreving av sørgående trafikk etter fem års innkreving, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002). Stasjonen for sørgående trafikk er plassert lenger nord i dalen, der årsdøgntrafikken er vesentlig lavere. Fra 2009 ventes det derfor en årlig netto bompenginntekt på om lag 5 mill. kr.

Det er tatt opp bompengelån som forutsettes nedbetalt i løpet av 2012. Bompenginntektene i perioden 2013–2018 vil etter dette kunne benyttes

til finansiering av nye prosjekter. Dette gir en nettoinntekt på om lag 30 mill. kr, som kan finansiere et låneopptak på om lag 25 mill. kr.

Statens vegvesen går inn for at det statlige bidraget til Setesdalspakka blir økt slik at prosjektet Tveit S – Langeid kan gjennomføres i 2010–2011. Prosjektet er foreløpig kostnadsberegnet til om lag 75 mill. kr. Arbeidet med kommunedelplan pågår, og det er derfor knyttet usikkerhet til overslaget. Med et bompengebidrag på 25 mill. kr må de statlige bevilgningene til prosjektet utgjøre minimum 50 mill. kr. Dette vil gi følgende finansieringsplan for slutføring av Setesdalspakka:

04N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Opprinnelig finansieringsplan	Revidert finansieringsplan	Avvik
Statlige midler ¹	68	102	34
Bompenger	171	79	-92
Lokale tilskudd	12	19	7
Sum	251	200	-51

¹ Inkl. 22 mill 2002-kr i statlig refusjon til Bykle kommune som skal inngå i pakka.

Etter Statens vegvesen sitt syn sitt vil det være naturlig å avslutte Setesdalspakka når prosjektet Tveit S – Langeid er fullført. Videre utbygging av rv 9 i Setesdal foreslås derfor vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Samferdselsdepartementet vil vurdere Statens vegvesens forslag til slutføring av Setesdalspakka. Departementet vil ta initiativ til lokalpolitisk behandling av det skisserte opplegget.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 86,4 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 21 mill. kr i bompenger og forskudd. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet Rullestadvjuvet. Arbeidene med å øke frihøyden i Haukelitunnelene videreføres. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E134 Haukelitunnelene		45,0	
E134 Rullestadjuvet inkl. Vassvikvatnet – Vintertun	382	30,9	0

E134 Haukelitunnelene

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 70, og i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 14–15.

Prosjektet omfatter tiltak som vil gi frihøyde på 4,2 m i tunnelene på E134 over Haukeli og nødvendige tiltak som følge av dette. Arbeidene i Vågslid-tunnelen i Telemark ble gjennomført i 2005–2006. I tillegg er frihøyden i de øvrige tunnelene økt til 4,1 m gjennom enkle tiltak.

Det meste av de gjenstående arbeidene for å få 4,2 m frihøyde i samtlige tunneler skal utføres i Haukelitunnelen og den østlige delen av Røldals-tunnelen. I de andre tunnelene er det bare noen korte strekninger som har for lav frihøyde. Statens vegvesen har inngått kontrakt med entreprenør. Kontrakten omfatter også bygging av ny portal i den østlige enden av Røldalstunnelen.

Kontrakten med entreprenøren ble inngått 20.04.2007 med planlagt oppstart like etterpå. På grunn av værforholdene med mye snø på fjellet ble start av arbeidene om lag fem uker forsinket. Det er avtalt å forsere arbeidene, slik at disse kan ferdigstilles i desember 2007, som forutsatt i St.prp. nr. 68 (2006–2007). Omfanget av fjellsikring og nedtaking av PE-skum har økt i forhold til det som var forutsatt i kostnadsoverslaget og i kontrakten med entreprenøren. Forsering av arbeidene på grunn av forsinket start og mengdeøkninger vil føre til økte kostnader. Det pågår forhandlinger med entreprenøren. Størrelsen på kostnadsøkningene er derfor usikker.

Kontrakten som er inngått, omfatter ikke brannsikring av PE-skum i Hordatunnelen og Austmannalietunnelen, jf. St.prp. nr. 68 (2006–2007). På grunn av forsinkelsene og kostnadsøkningene må

arbeidene gjennomføres på et senere tidspunkt. Det er ikke funnet rom for dette i 2008.

E134 Rullestadjuvet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 70. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 130–132, og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005–2006), side 125.

Prosjektet omfattet opprinnelig en 7,5 km lang strekning vestover fra kommunegrensen mellom Odda og Etne. Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005–2006) sluttet Stortinget seg til en videreføring av bompengeprogget, slik at prosjektet kunne utvides med en strekning på 1,7 km østover fra Vintertun til Vassvikvatnet.

Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 20,7 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 11,4 mill. kr i forskudd. Beløpet forutsettes refundert i 2009.

Anleggsarbeidene startet i mars 2004, og en delstrekning på om lag 6 km ble åpnet for trafikk i juni 2006. Resten av prosjektet åpnes for trafikk i november 2007.

E16 Sandvika – Bergen (Kjørbo – Vågsbotn)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 414 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 110 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Wøyen – Bjørum og Borlaug – Voldum. I tillegg dekkes merkostnader ved opprustingen av Helle- og Dalevågtunnelene som ble slutført i 2006.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E16 Wøyen – Bjørum	1 197	375,0	70
E16 Borlaug – Voldum	284	95,0	25

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, i St.prp. nr. 64 (2004–2005), i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 71, og i St.prp. nr. 27 (2006–2007), side 3. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter ny firefelts veg på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika i Akershus, hvorav to tunneler på til sammen 2,5 km. Vegen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk.

I St.prp. nr. 27 (2006–2007) ble det orientert om en ventet kostnadsøkning tilsvarende om lag 190 mill. 2008-kr. Det er varslet nye kostnadsøkninger på prosjektet, anslått til om lag 60 mill. kr. Dette skyldes at det er behov for å øke mengden med sprøytebetong i tunnelene. I tillegg er det behov for å gjennomføre tettingsarbeider i en av tunnelene. Videre er det ventet økte kostnader til bl.a. elektroarbeider, deponering av forurensede masser og erstatninger.

Anleggsarbeidene startet i mai 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2008. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 110 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Borlaug – Voldum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, i St.prp. nr. 64 (2004–2005) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 71.

Prosjektet omfatter 8,5 km ny veg i Lærdalen, inkl. 1,9 km tunnel og tre bruer. Prosjektet vil føre til en innkorting av E16 med om lag 2 km.

Anleggsarbeidene startet høsten 2005/vinteren 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2008.

Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 32,1 mill. kr for 2008. Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene. I tillegg prioriteres midler til planlegging.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene		20,0	

Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 154, og i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 116.

Eksisterende veg er svingete med flere krappe kurver og smale bruer som gir møteproblemer for brede kjøretøyer. Det er framkommelighetsproblemer vinterstid. Prosjektet omfatter bygging av om lag 5 km ny veg. Utbyggingen vil føre til mer effektiv trafikkavvikling, med reduserte transportkostnader og bedre trafikksikkerhet. Det gjennomføres en revisjon av reguleringsplanen med bl.a. tilpassing til gjeldende vegnormaler. Godkjent reguleringsplan ventes å foreligge tidlig i 2008. Det er derfor knyttet usikkerhet til kostnadsoverslaget som foreløpig anslås til 350–400 mill.kr.

Anleggsarbeidene er planlagt startet høsten 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2011.

Rv 36 Seljord – Eidanger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 12,5 mill. kr for 2008. Mid-

lene vil bli benyttet til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak samt bygging av gang- og sykkelveger.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Ålesund og Måløy**E6 Oslo – Trondheim**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 266,5 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 655 mill. kr i bompenger og forskudd. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Nordre avlastningsveg og Nidelv bru i Trondheim. Det er regnet med 70 mill. kr i bompenger fra E6 Trondheim – Stjørdal til byggingen av Nidelv bru i 2008, jf. St.prp. nr. 68 (2006–2007).

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengepropellet i St.prp. nr. 87 (2006–2007), legges det opp til å videreføre byggingen av E6 på strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark. I tillegg er det lagt til grunn 20 mill. kr i bompenger til prosjektering og byggeplanlegging av E6 på strekningen

mellom Dal og Skaberud, jf. St.prp. nr. 87 (2006–2007).

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E6	Gardermoen – Kolomoen (etappe 1)	1 258	500,0	696
E6	Nordre avlastningsveg inkl. lang tunnel	1 366	265,0	328

E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158–159, i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 71, og i St.prp. nr. 87 (2006–2007).

Prosjektet omfatter første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen. Strekningen Hovinmoen – Dal er 11 km lang og ligger i Ullensaker og Eidsvoll kommuner i Akershus. Vegen bygges med 26,5 m vegbredde og midtrekkverk. Strekningen Skaberud – Kolomoen i Hedmark er 12 km lang. Fra Skaberud til Skavabakken blir vegbredden 20 m. Videre nordover til Kolomoen blir samlet vegbredde noe større som følge av at avstanden mellom kjørebaneene blir tilpasset terrenget.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengelopplegget i St.prp. nr. 87 (2006–2007) legges det opp til anleggsstart på første utbyggingsetappe ved årsskiftet 2007/2008. Begge strekningene er planlagt åpnet for trafikk i løpet av 2009.

Midlene i 2008 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), i St.prp. nr. 62 (2003–2004) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 71–72. Prosjektet er delvis bompengefinansiert gjennom Trondheimsapakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Marienborg i tunnel til Ilsvika/Bynesvegen og videre langs havna fra Ila til Lademoen. Nordre avlastningsveg legges i kulvert under Skansenløpet. På Brattøra er vegen tilpasset godsterminalen for jernbanen. Ved Marienborg er tunnallengden økt med om lag 1 km sørover langs Osloveien. Merkostnadene på 173 mill. kr forskutteres av Trondheim kommune, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007).

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007), har Riksantikvaren vedtatt fredning av Skansen jernbane-

bru. Trondheim kommune og Statens vegvesen har søkt om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for å gjennomføre den regulerte løsningen med gang- og sykkelveg som påheng til brua. Saken er ikke avklart. Det er utredet alternative løsninger for gang- og sykkeltrafikken over Skansenløpet. Disse vil trolig føre til vesentlige merkostnader.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2009. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 65 mill. kr stilt til disposisjon av Trondheim kommune som forskudd.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 2,4 mill. kr for 2008. Midlene vil bli benyttet til å dekke merkostnader ved omleggingen av rv 15 utenom tettstedet Vågåmo. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2006.

E136 Dombås – Ålesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 26 mill. kr for 2008. Innenfor denne rammen prioriteres bygging av gang- og sykkelveg langs E136 i Lesja. I tillegg fullfinansieres prosjektet Horgheimseidet – Sogge bru som ble åpnet for trafikk i 2006.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 36,8 mill. kr for 2008. Midlene vil bli benyttet til breddeutvidelse på strekningen Nordre Bjørå bru – Atna i Hedmark, samt til å dekke merkostnader på prosjektene Hovda bru – Fjell i Hedmark og Gullikstad – Ulsberg i Sør-Trøndelag. De to sistnevnte prosjektene ble åpnet for trafikk i 2006.

Rv 4 Oslo – Mjøsbrua

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 24,2 mill. kr for 2008. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investerings tiltak, samt midler til planlegging. I tillegg er det forutsatt midler til legging av slitelag på rv 4 ved Raufoss. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2006. På grunn av uenighet om sluttoppgjøret er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnadene for prosjektet.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 4,5 mill. kr for 2008. Mid-

lene vil bli benyttet til trafikksikkerhetstiltak og planlegging.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med veg- og jernbaneforbindelser til svenskegrensen**E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 155,8 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med 82 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E6 i Steinkjer. I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 80 Røvika – Strømsnes. Videre prioriteres mindre investerings tiltak, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak.

05N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2009
E6 Vist – Jevika – Selli	988	110,0	42
Rv 80 Røvika – Strømsnes	307	82,0	225

E6 gjennom Steinkjer (Vist – Jevika – Selli)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, i St.prp. nr. 60 (2001–2002) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 73.

Prosjektet omfatter bygging av vel 12 km ny veg gjennom Steinkjer. På en 5,4 km lang strekning nordover fra Vist bygges firefelts veg, mens det på resten av strekningen bygges tofelts veg. Strekningen med firefelts veg bygges med 16 m vegbredde og midtrekkverk.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Strekningen Sneppen – Selli ble åpnet for trafikk i juli 2004, mens strekningen Løsberga – Sneppen ble åpnet for trafikk i oktober 2005. Det er ventet at strekningen Vist – Løsberga åpnes for trafikk sommeren 2009.

Rv 80 Røvika – Strømsnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 118–119, og i St.prp. nr. 61 (2006–2007).

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 61 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet, som en del av Vegpakke Salten, fase I. Prosjektet omfatter omlegging av rv 80 over en 5,9 km lang strekning i Fauske kommune. Den nye vegen bygges parallelt med jernbanen, nord for dagens trasé. Nærmest Strømsnes blir det bygd en vel 2 km lang tunnel. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på 6,2 km.

Det legges opp til anleggsstart i juli 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2010. Midlene i 2008 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og veg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland**E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 164 mill. kr for 2008. Rammen vil i all hovedsak bli benyttet til prosjektet E10 Lofotens fastlandsforbindelse.

05N2xt2

		(i mill. 2008-kr)	
E10	Lofotens fastlandsforbindelse	Kostnads-	Statsmidler
		overslag	og annen finansiering i 2008
		1 231	150,0
			Restbehov pr. 01.01.2009
			38

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 167, i St.prp. nr. 67 (2002–2003) og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 74.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 30 km ny veg fra Raftsundet, langs Ingelsfjorden og over til Øksfjorden som krysses med to bruer. Videre går vegen i tunnel på østsiden av Innerfjorden og gjennom Sørdalen til Gullefjordsbotn der den knyttes til eksisterende E10.

Anleggsarbeidene startet i august 2003, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2007. Midlene i 2008 vil bli benyttet til tilbakebetaling av midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2007, restarbeider og sluttoppgjør.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 67 mill. kr for 2008. Innenfor denne rammen videreføres arbeidet med å utbedre E6 på strekningen Langnesbukta – Jansnes, vest for Alta. Strekningen ventes åpnet for trafikk i oktober 2008. I tillegg prioriteres mindre investerings tiltak, med hovedvekt på trafiksikkerhetstiltak.

Fylkesfordelt ramme (investeringer på øvrige riksveger, inkl. rassikring)

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2008 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2005–2006). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2008. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2006–2008 sammenholdt med handlingsprogrammet for 2006–2009.

Den fylkesvise fordelingen av bevilgningene til øvrige riksveger tar utgangspunkt i at fylkenes andel av rammen skal gjenspeile det reelle behovet i fylket, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004). Fordelingsmodellen vil bli vurdert i forbindelse med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019. For å sikre rasjonell anleggsdrift er det lagt opp til en viss skjevfordeling av rammen mellom de enkelte år. Dette er hovedårsaken til at oppfølgingsgraden i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2009 varierer noe mellom fylkene. Hensynet til rasjonell anleggsdrift medfører også at satsingen på bl.a. særskilte trafiksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og kollektivtrafikktiltak er noe lavere enn opprinnelig planlagt. Samferdselsdepartementet legger imidlertid opp til en sterkere satsing på trafiksikkerhetstiltak enn forutsatt i de fylkesvise budsjettforslagene.

Statens vegvesens forslag til budsjett for 2008 er forelagt fylkeskommunene og forsøksområdene. Ved behandlingen er det i liten grad framkommet uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke eller forsøk. Gjenstående uenigheter er omtalt under de enkelte fylker. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen tar initiativ til å avklare ev. mindre uenigheter som ikke er omtalt.

I fylkesomtalene er det gitt en nærmere omtale av prioriteringene i 2008. Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekter med en anslått total kostnad på over 200 mill. kr gis en kort omtale. Foreslått investering i 2008 er tatt med for disse prosjektene, samt kostnadsendringer i forhold til opprinnelig overslag dersom disse er større enn +/- 10 pst. og ikke er omtalt tidligere. I tillegg omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Det er i 2008 lagt opp til anleggstart på tre større prosjekter (kostnadsoverslag på over 100 mill. kr) på øvrige riksveger:

- Rv 47 T-forbindelsen i Rogaland, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 567 Hauge – Lonevåg i Hordaland, dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Rv 169 Bogstadveien i Oslo, dersom reguleringsplanen blir godkjent og det blir enighet med Oslo kommune om kostnadsfordelingen.

Investeringsprogrammet 2006–2009, bevilget 2006 og 2007 og forslag 2008 – fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger post 30 inkl. post 60

12N3xt2

	Statlige bevilgninger						Ekstern	
	St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handlings- program 2006–2009	Bevilget 2006–2007	Forslag 2008	Sum 2006–2008 i % av HP	Handlings- program 2006–2009	Ansla 2006–20
Østfold	217	64	281	125	66,0	68,0	464	2
Akershus	532	208	740	289	197,1	65,7	1 127	33
Oslo	598	276	874	301	229,0	60,6	1 083	5
Hedmark	163	45	208	95	52,0	70,7		
Oppland	152	46	198	87	54,0	71,2	191	
Buskerud	467	148	615	249	154,7	65,6	71	6
Vestfold	185	65	250	114	57,2	68,5	913	70
Telemark	337	111	448	199	126,0	72,5		
Aust-Agder	163	45	208	95	49,0	69,2	3	
Vest-Agder	239	105	344	123	95,0	63,4	130	14
Rogaland	576	216	792	335	190,0	66,3	3 229	86
Hordaland	924	335	1 259	541	315,6	68,0	4 657	1 56
Sogn og Fjordane	359	130	489	286	77,0	74,2		
Møre og Romsdal	619	192	811	398	207,8	73,8	1 002	55
Sør-Trøndelag	206	86	292	138	67,0	70,2		
Nord-Trøndelag	228	64	292	127	65,0	65,8	35	1
Nordland	326	112	438	201	111,0	69,6	507	1
Troms	217	75	292	135	66,0	68,8	145	7
Finnmark	196	65	261	166	35,0	77,0		
Sum	6 704	2 388	9 092	4 004	2 214,4	68,4	13 557	4 9

¹ Regnskap 2006 og anslag i St.prp. nr. 1 (2006–2007).

Investeringsprogrammet 2006–2009, bevilget 2006 og 2007 og forslag 2008 – fylkesfordelt ramme
post 31 rassikring

12N3xt2

	Statlige bevilgninger						Ekstern fina	
	St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handlings- program 2006–2009	Bevilget 2006–2007	Forslag 2008	Sum 2006–2008 i % av HP	Handlings- program 2006–2009	Anslag ¹ 2006–2007
Østfold								
Akershus			2					
Oslo								
Hedmark			1					
Oppland			28		8,0	28,6		
Buskerud			7					
Vestfold			4					
Telemark			21					
Aust-Agder			32					
Vest-Agder			145	114	2,7	80,5	18	93
Rogaland			85	36	6,2	49,6		
Hordaland			185	96	58,0	83,2	94	49
Sogn og Fjordane			178	64	160,0	125,8	62	38
Møre og Romsdal			224	158	18,8	78,9		
Sør-Trøndelag			3					
Nord-Trøndelag			13	8	2,0	76,9		
Nordland			115	85	18,0	89,6		
Troms			188	81	55,3	72,5		
Finnmark			73	6		8,2		
Sum	869	435	1 304	648	329,0	74,9	174	180

¹ Regnskap 2006 og anslag i St.prp. nr. 1 (2006–2007)

Østfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 66 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Østfold får stilt til disposisjon 37 mill. kr i bompenger, fordelt med 20 mill. kr fra Østfoldpakka til sidevegstiltak knyttet til E18 og 17 mill. kr fra innkrevningen på rv 108 i Hvaler til utbedring av fv 472 til Utgårdskilen.

Innenfor den statlige rammen prioriteres i hovedsak mindre investeringstiltak. En vesentlig del av midlene vil bli benyttet til videreføring av arbeidene med å utbedre rv 108 Hvalertunnelen. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 41 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv

108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad. Statens vegvesen har innhentet tilbud på de to største entreprisene. Tilbudene er vesentlig høyere enn forutsatt, og det er derfor ikke grunnlag for å inngå kontrakter og starte arbeidene høsten 2007 som tidligere forutsatt. Fredrikstad kommune og Statens vegvesen vurderer nå nye finansieringsløsninger og kontraktsformer. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til revidert kostnadsoverslag, framdrifts- og finansieringsplan så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Akershus

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 197,1 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til dis-

posisjon 470 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Av bompengene forutsettes 131 mill. kr til investeringer på stamvegnettet og 339 mill. kr til tiltak på øvrig riksvegnett, hvorav 91 mill. kr fra Oslopakke 2.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og miljø- og servicetiltak. Det forutsettes benyttet om lag 230 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2008, hvorav 44 mill. kr i statlige midler. Det er lagt vekt på å videreføre arbeidet med å øke hastigheten og framkommeligheten for kollektivtrafikken. I tillegg prioriteres forbedret tilgjengelighet til kollektivtilbudene gjennom utbedring av kollektivknutepunkter og terminaler.

Bærum kommune og Akershus fylkeskommune arbeider med reguleringsplaner for Kolsåsbanen i Bærum. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med planlagt framlegging av første trinn av Oslopakke 3 høsten 2007. Foreløpig er det satt av 26 mill. kr i statlige midler i ev. arbeider i 2008.

Innenfor rammen legges det også opp til fullfinansiering av prosjektet rv 154 Søndre Tverrveg som delfinansieres med tilskudd fra private grunneiere. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2007. Videre er det forutsatt bompenger fra Oslopakke 1 til å starte arbeidene med å utbedre rv 154 Nordbyveien mellom Ås grense og Jernbaneveien i Ski kommune. I tillegg er det satt av bompenger til å starte arbeidene med å bygge Løkkeåstunnelen på rv 164 ved Sandvika i Bærum. Anleggsstart i 2008 er imidlertid avhengig av at det foreligger planavklaring for disse to prosjektene.

Akershus fylkeskommune vedtok i fylkestinget 10.05.2007 at Fornebubanen skal etableres som en regional bybaneløsning. Samferdselsdepartementet ba på denne bakgrunn Jernbaneverket stanse arbeidet med å tilrettelegge for en automatbaneløsning på Lysaker stasjon. I juni 2007 traff Bærum kommune vedtak som innebar at Jernbaneverket ikke fikk dispensasjon fra kravet i reguleringsplanen om å legge tilrette for automatbane på Lysaker stasjon. Jernbaneverket påklaget dette vedtaket, og i september 2007 omgjorde Miljøverndepartementet Bærum kommunes vedtak. Tilrettelegging for automatbane på Lysaker stasjon er dermed stanset.

Samferdselsministeren hadde møte med berørte parter i juni 2007. Det ble der uttrykt sterk vilje fra alle aktørene om raskt å finne en løsning på bybanespørsmålet. Arbeidet med å planlegge en regional bybaneløsning er igangsatt, og vil bli gjennomført i et samarbeid mellom Akershus fylkes-

kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Oslo kommune og Bærum kommune. På bakgrunn av den informasjonen som er tilgjengelig, vil det være mulig å føre en bybane gjennom Lysaker med god overgangsmulighet til tog på flere måter. Samferdselsdepartementet har overfor Akershus fylkeskommune skriftlig bekreftet at det statlige bidraget på 600 mill. kr ligger fast.

Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 229 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 810 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Av bompengene forutsettes 625 mill. kr til tiltak på stamvegnettet, inkl. 440 mill. kr til E18 Bjørvikaprojektet. I tillegg forutsettes 185 mill. kr til tiltak på øvrig riksvegnett, hvorav 139 mill. kr fra Oslopakke 2. Videre er det lagt til grunn et tilskudd på 47 mill. kr fra Oslo kommune som tilbakebetaling på lånet til T-baneringen.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger. Innenfor stamvegrammen er det satt av midler til bygging av gang- og sykkelveg langs E6 mellom Furuset og bygrensen.

Det forutsettes benyttet om lag 250 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2008, hvorav 25 mill. kr i statlige midler og 47 mill. kr i tilskudd fra Oslo kommune. Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre arbeidene med opprusting av Kolsåsbanen og Jernbanetorget knutepunkt. I tillegg prioriteres framkommelighetstiltak for buss og trikk, samt tiltak for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudene gjennom utbedring av kollektivknutepunkt. Det legges bl.a. opp til å starte arbeidene med å ruste opp Schweigaards gate i forbindelse med Vaterland bussterminal. For flere prosjekter i Oslo er anleggsstart i 2008 avhengig av at det foreligger planavklaring.

Det arbeides med sikte på åpning av Kolsåsbanen fram til Åsjordet sommeren 2008, mens strekningen videre til Akershus grense ventes fullført sommeren 2009. Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med planlagt framlegging av første trinn av Oslopakke 3 høsten 2007.

Utbedringen av rv 4 på Carl Berners plass videreføres i 2008. I tillegg legges det opp til å utvide rv 191 Nedre Kalbakkvei til firefelts veg på strekningen Strømsveien – Alfasetveien. Videre legges det opp til å starte arbeidene med å ruste opp rv 168 Bogstadveien. Det foreligger ikke godkjent regule-

ringsplan for prosjektet. I tillegg er det uenighet mellom Oslo kommune og Statens vegvesen om dekking av kostnadene ved utskifting av nedslitte skinner for sporvogn. Samferdselsdepartementet forutsetter at disse forholdene er avklart før ev. anleggsstart.

Hedmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 52 mill. kr for 2008. Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer.

Oppland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 62 mill. kr for 2008, hvorav 8 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Oppland får stilt til disposisjon 74 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte totalt 90 mill. kr til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 255 Jørstad – Segalstad bru med tilstøtende vegsystem, hvorav 69 mill. kr bompenger og 5 mill. kr tilskudd. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Rassikringsmidlene vil i hovedsak bli benyttet til å fullføre forsøket med å sikre den østlige delen av Ståvbrekkfonna på rv 63 mellom Geiranger og Grotli med snøanker.

Buskerud

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Buskerud på 154,7 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Buskerud får stilt til disposisjon 17 mill. kr i udisponerte bompenger fra Vegpakke Drammen som lån til prosjektet rv 283 Øvre Sund bru. Videre er det regnet med 5 mill. kr i tilskudd til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 285 i Lier kommune.

Totalt er det lagt opp til å benytte 82 mill. kr til å videreføre byggingen av Øvre Sund bru i 2008. Det er ventet kostnadsøkninger på prosjektet, foreløpig anslått til om lag 70 mill. kr. Dette skyldes bl.a. økte grunnvervskostnader. I tillegg kommer kostnadsøkninger som følge av dårligere grunnforhold enn tidligere forutsatt. Utlysning av hovedentreprisen er utsatt til etter at BTV-rådet har behandlet saken.

Det er forutsatt 42 mill. kr i statlig refusjon til Drammen kommune for bygging av undergang på rv 283 under jernbanen på Grønland. I tillegg prio-

riteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Vestfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Vestfold på 57,2 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 245 mill. kr i bompenger, fordelt med 125 mill. kr til Tønsbergpakken og 120 mill. kr til videreføring av prosjektet rv 306 Kirkebakken – Re grense som i sin helhet finansieres med bompenger.

Innenfor Tønsbergpakken fullfinansieres arbeidene på prosjektet rv 311 Ringveg øst – vest Kjelle – Kilen. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2007. Videre fullføres arbeidene på gang- og sykkelvegen langs rv 308 mellom Kjøpmannskjær og Verdens ende. I tillegg prioriteres statlige midler til trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og sykkelende.

Utenfor Tønsbergområdet prioriteres statlige midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak.

Telemark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Telemark på 126 mill. kr for 2008. I tillegg er det regnet med at Telemark får stilt til disposisjon 40 mill. kr i forskudd.

Det legges opp til å videreføre arbeidene på strekningen Eklund – Sannidal, som inngår i utbedringen av rv 38 innfartsveg til Kragerø. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2008. Videre legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 360 Hjuksevelta i Sauherad kommune. Prosjektet finansieres med forskudd fra Telemark fylkeskommune.

I tillegg prioriteres midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Aust-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 49 mill. kr for 2008, hvorav 2 mill. kr til forsøket med alternativ organisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen. I tillegg er det regnet med 1 mill. kr i tilskudd til utbedring av rv 415 i Vegårdshei kommune.

Innenfor denne rammen prioriteres i all hovedsak mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer.

Det legges opp til at forsøksmidlene blir benyttet til bygging av gang- og sykkelveger.

Vest-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 97,7 mill. kr for 2008, hvorav 15 mill. kr til forsøket med alternativ organisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen og 2,7 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon 108 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor Listerpakken legges det opp til å benytte totalt 85,7 mill. kr til videreføring av arbeidene på prosjektet rv 465 Kjørrefjord – Ulland. Det er forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 52 mill. kr i 2008, hvorav 40 mill. kr som forskottering av statlige midler til prosjektet. Strekningen Hanesund (Kjørrefjord) – Sande ventes åpnet for trafikk i november 2008.

En rekke knusningssoner som krysser tunnelen har vist seg å være av langt mer alvorlig karakter enn det som fremgår av tolkningene i det geologiske grunnlagsmaterialet. Dette medfører behov for mer omfattende stabilitetssikring enn det som er lagt til grunn i kontrakten med entreprenøren. I tillegg har det vært nødvendig å utføre mer omfattende tetningsarbeider enn forutsatt. Det er derfor ventet betydelige kostnadsøkninger på prosjektet. Det pågår forhandlinger med entreprenøren. Størrelsen på kostnadsøkningen er derfor usikker. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når det foreligger nærmere avklaringer, etter at de lokalpolitiske nivåer har tatt stilling til inndekning av kostnadsøkningen.

I tillegg er det lagt til grunn anleggsstart på fylkesvegprosjektet Skråveien i Farsund kommune. Det er lokalpolitisk tilslutning til endringer innenfor Listerpakken for å sikre fullfinansiering av dette prosjektet med bompenger og lokale tilskudd. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak på rv 43 mellom Farsund og Lyngdal.

Utenfor Listerregionen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer.

Det legges opp til at forsøksmidlene i all hovedsak blir benyttet til trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak. I tillegg er det lagt til grunn 28 mill. kr fra bompengoordningen i Kristiansand til bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til fullfinansiering av prosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen, som ble åpnet for trafikk i 2006.

Rogaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Rogaland på 196,2 mill. kr for 2008, herav 6,2 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon 501 mill. kr i bompenger og 1 mill. kr i forskudd. Bompengene er fordelt med 215 mill. kr til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken, 200 mill. kr til rv 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast), 60 mill. kr til bygging av bomstasjoner og planlegging innenfor Haugalandspakken, 16 mill. kr til videre utbygging av rv 45 i Gjesdal kommune og 10 mill. kr til grunnerverv i forbindelse med rv 47 T-forbindelsen.

Av bompengemidlene til Nord-Jærenpakken vil 29 mill. kr bli benyttet til å fullføre prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland og 80 mill. kr til å fullføre prosjektet rv 44 Omkjøringsveg Klepp. Begge ventes åpnet for trafikk i desember 2007.

Forutsatt nødvendige avklaringer, legges det opp til anleggsstart på rv 47 T-forbindelsen i 2008. Den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er startet. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av T-forbindelsen når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Videre prioriteres oppfølging av Finnfast. Totalt er det lagt til grunn 212 mill. kr til dette prosjektet i 2008. I tillegg er det forutsatt midler til fullføring av utbedringen av rv 47 på en delstrekning mellom Haugesund og Hordaland grense. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til rv 503 i Gloppedalen, i all hovedsak til refusjoner.

Hordaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Hordaland på 373,6 mill. kr for 2008, hvorav 58 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 954 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor Bergensprogrammet er det regnet med totalt 225 mill. kr til Bybanen, hvorav 200 mill. kr i bompenger. Til rv 557 Ringveg vest er det satt av 300 mill. kr, hvorav 255 mill. kr i bompenger. Ombyggingen av Kanalveien og kryssene Fjøsangerveien/Minde allé og Kanalveien/Minde allé fullføres med bompengemidler. Totalt er det regnet med 477 mill. kr i bompenger innenfor Bergensprogrammet i 2008.

Som følge av at forsøket med forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen avsluttes,

tilbakeføres ansvaret for lokal kollektivtrafikk i Bergen til Hordaland fylkeskommune fra og med 01.01.2008. I den forbindelse er det enighet mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om at ansvaret for drift av Bybanen skal overføres til fylkeskommunen. Driftsansvaret inkluderer også innkjøp av vognmateriell. Bergen kommune vil fortsatt ha byggherreansvaret for prosjektet, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005).

Utenfor Bergensområdet prioriteres oppfølging av prosjektet rv 57 Espeland – Herland. I tillegg prioriteres fullføring av Halsnøysambandet på rv 544. Det er satt av totalt 63,5 mill. kr til dette prosjektet i 2008, hvorav 47,5 mill. kr i bompenger. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i februar 2008. Videre er det satt av midler til statlig refusjon til Holmefjordparsellen på rv 48.

Utbyggingen av Austevollsbrua på rv 546 fullføres med 25 mill. kr i bompenger. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2007. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringen av prosjektet. Rammen til Hordaland er økt med 9,4 mill. kr som er forutsatt statlig refusjon til bompengeselskapet i 2008. Videre er det regnet med 23 mill. kr i forskudd til å videreføre utbedringen av rv 48 Hafskorberget (strekningen Helland – Havsgårdsdalen). Til videreføring av prosjektet Hardangerbrua på rv 7/rv 13 settes det av 360 mill. kr av lokale tilskudd. Anleggsarbeidene på tilførselsveiene startet i februar 2007. Arbeidene med brua er planlagt startet i mai 2008.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til bompengepropellet i St. prp. nr. 89 (2006–2007) legges det opp til å starte arbeidene på prosjektet rv 567 Hauge – Lonevåg i Osterøy kommune. Det er satt av 15 mill. kr i bompenger og tilskudd i 2008. Prosjektet vil gi fullgod standard på tilnærmet hele strekningen mellom Osterøybrua og kommunesenteret Lonevåg.

I tillegg er det prioritert statlige midler til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres videreføring av prosjektet Ulvundsøyne på rv 13 i Myrkdalen i Voss kommune. På grunn av kostnadsøkninger både på dette prosjektet og på den planlagte rassikringen av rv 13 mellom Bugjelet og Brimnes, er anleggsstart på strekningen Bugjelet – Brimnes utsatt. Det legges nå opp til en trinnsvis gjennomføring av dette prosjektet, med anleggstart på første trinn i april 2008. Arbeidene finansieres med overførte midler fra tidligere år og forskudd fra Eidfjord kommune. I tillegg legges det opp til å fullfinansiere prosjektet rv 550 Syreflot – Aga som for

øvrig er finansiert over det ordinære investeringsbudsjettet.

Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Sogn og Fjordane på 237 mill. kr for 2008, hvorav 160 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Sogn og Fjordane får stilt til disposisjon 112 mill. kr i bompenger og forskudd.

Rassikringen av rv 617 på strekningen Gotteberg – Kapellneset nord for Måløy ferdigstilles, med åpning for trafikk i oktober 2007. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Det er regnet med 16 mill. kr i forskudd til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 611 i Naustdal kommune.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres videreføring av rassikringen av rv 5 langs Kjøsnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset). Prosjektet omfatter bygging av 3,4 km ny veg, hvorav om lag 2,6 km tunnel. Kostnadsoverslaget er 226 mill. kr. Fylkeskommunen har i vedtak i fylkestinget 12.12.2006 sluttet seg til at prosjektet startes høsten 2007, slik det er lagt opp til i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Fylkestinget legger imidlertid til grunn en økning i bevilgningene i 2008 og 2009, slik at andre prioriterte rassikringsprosjekter ikke skyves ut i tid i forhold til fylkeskommunens prioriteringer. Samferdselsdepartementet har forutsatt at Statens vegvesen prioriterer start av rassikringen langs Kjøsnesfjorden i 2007. Anleggsarbeidene startet i august 2007.

I tillegg prioriteres videreføring av rassikringsprosjektet Fatlaberget på rv 55. Totalt er det satt av 90 mill. kr til prosjektet i 2008, hvorav 30 mill. kr i bompenger.

Årdal kommune har gjennom vedtak i kommunestyret 14.12.2006 søkt om å forskuttere anleggskostnadene for rassikringsprosjektet rv 53 Naustbukttunnelen mellom Øvre Årdal og Årdalstangen. Kommunen legger til grunn at tilbakebetaling skjer i 2013. Sogn og Fjordane fylkeskommune har gjennom vedtak i fylkestinget 27.03.2007 sluttet seg til søknaden. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til opplegget, og det er planlagt anleggsstart i oktober 2007. Det legges til grunn 56 mill. kr i forskudd i 2008.

Luster kommune har gjennom vedtak i kommunestyret 08.05.2007 søkt om å få forskuttere anleggskostnadene for rassikringsprosjektet rv 55 Gullringen mellom Dale og Skjolden. Kommunen legger til grunn at tilbakebetaling skjer i 2016–2017. Fylkeskommunen har gjennom vedtak i fyl-

kestinget 12.06.2007 sluttet seg til søknaden. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til opplegget, og det er planlagt anleggsstart høsten 2008. Det legges til grunn 10 mill. kr i forskudd i 2008.

Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 226,6 mill. kr for 2008, hvorav 18,8 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon 318 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte totalt 159 mill. kr til fullfinansiering av Eiksundsambandet på rv 653, inkl. 44,1 mill. kr i statlige refusjoner til bompengeselskapet. Det legges opp til trafikkåpning i februar 2008, mens det tidligere var forutsatt åpning for trafikk i desember 2007.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon 245 mill. kr til videreføring av arbeidene på rv 64 Atlanterhavstunnelen, hvorav 65 mill. kr i forskudd. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringen av prosjektet. Det legges opp til trafikkåpning tidlig i 2009, mens det tidligere var forutsatt åpning for trafikk i løpet av 2008. I tillegg videreføres arbeidene på rv 662 ved Haukabøen i Molde kommune. Prosjektet finansieres med lokale forskudd og tilskudd.

Imarsundprosjektet på rv 680 ble åpnet for trafikk i januar 2007. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringen av prosjektet. Rammen til Møre og Romsdal er økt med 16,5 mill. kr som er forutsatt statlig refusjon til bompengeselskapet i 2008.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til fullfinansiering av prosjektet rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda, som ble åpnet for trafikk i august 2007.

Sør-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 67 mill. kr for 2008.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Fjesetbakkene på rv 30 vest for Singsås i Midtre Gauldal. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2008. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak.

Nord-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 67 mill. kr for 2008, hvorav 2

mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 38 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor Namdalsprosjektet er det satt av statlige midler til etablering av den permanente tilknytningen mellom ny bru over Namsen og rv 17. I tillegg er det satt av midler til statlige refusjoner og bygging av gang- og sykkelveger. Bompengene forutsettes benyttet til tiltak på det kommunale vegnett. Som kompensasjon for at tilskuddet til fylkesvegbrua over Namsen i Overhalla kommune utgår, er det lagt opp til at bompengeselskapet forskotterer 16 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 17 på strekningen Himo – Skogmo.

I St.prp. nr. 1 (2005–2006) la Samferdselsdepartementet fram et forslag til opplegg for fullfinansiering av prosjektet, basert på at den nye brua over Namsen tilknyttes rv 17 via Mettedalen. Både Nord-Trøndelag fylkeskommune og Namsos og Overhalla kommuner sluttet seg til det skisserte opplegget for slutføring av Namdalsprosjektet. Statens vegvesen innhentet etter dette tilbud på arbeidene med tilknytning av brua til rv 17 via Mettedalen. Innkomne tilbud tilsier imidlertid at arbeidene vil bli om lag 17 mill. kr dyrere enn forutsatt i den finansieringsplanen som det er oppnådd lokal enighet om.

Nye beregninger viser at kostnadsøkningen på tilknytningen til rv 17 i all hovedsak vil kunne dekkes med bompenger innenfor den vedtatte innkrevsperioden. I tillegg har Statens vegvesen foreslått noen mindre reduksjoner innenfor Namdalsprosjektet. Både Nord-Trøndelag fylkeskommune og Namsos og Overhalla kommuner har sluttet seg til det reviderte opplegget. Arbeidene på tilknytningen startes derfor høsten 2007.

I ettertid er det avdekket at det fortsatt mangler 10–15 mill. kr før Namdalsprosjektet kan slutføres som forutsatt. Dette må løses gjennom økte statlige bevilgninger, økt bompengebdrag eller redusert innhold i prosjektet, evt. en kombinasjon av disse alternativene. Spørsmålet om ev. økte statlige bevilgninger til prosjektet må avklares med fylkeskommunen som skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene innenfor rammen til øvrig riksvegnett i fylket. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget så snart det foreligger nærmere avklaringer.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Det er regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 5 mill. kr i forskudd til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 72 i Verdal kommune.

Nord-Trøndelag fylkeskommune går inn for anleggsstart på prosjektet rv 769 Lænn – Sørenget i 2008. Statens vegvesen kan ikke se at det er rom

for omprioriteringer innenfor rammene i gjeldende Nasjonal transportplan til øvrige riksveger, og Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen. Departementet understreker at det i St.prp. nr. 66 (2005–2006) ble foretatt en bevilgninger til flere arbeider som reparasjon m.m. etter flom og uvær høsten 2005, herunder en bevilgning på 15 mill. kr til erstatning for Mo bru i Salsnes som ble påført skader under flommen, og at dette var bevilgninger i tillegg til fylkesfordelt ramme i gjeldende Nasjonal transportplan.

Nordland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 129 mill. kr for 2008, hvorav 18 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Nordland får stilt til disposisjon 36 mill. kr i bompenger.

Innenfor Vegpakke Salten videreføres prosjektet rv 17 Tverlandet – Godøystraumen. Totalt legges det opp til å benytte 72 mill. kr til dette prosjektet i 2008, hvorav 36 mill. kr i bompenger.

Videre prioriteres midler til prosjektet rv 808 Finneidfjord – Lakshusnes – Åsen, som åpnes for trafikk i desember 2007. I tillegg legges det opp til å fullføre byggingen av ny ferjekai på Røst.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til prosjektet E10 Fjøsdaalen i Lofoten, som åpnes for trafikk i november 2007.

Troms

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 121,3 mill. kr for 2008, hvorav 55,3 mill. kr til rassikring. I tillegg er det

regnet med 2 mill. kr i drivstoffavgift fra Tromsøpakke 2.

Innenfor Tromsøpakke 2 fullfinansieres utbedringen av Langnestunnelen som ble åpnet for trafikk i september 2007. I tråd med St.prp. nr. 33 (2006–2007) er 4 mill. kr øremerket som kompensasjon for innkreving av merverdiavgift på drivstoffavgiften. Kompensasjonen vil bli benyttet til gang- og sykkelvegtiltak på det kommunale vegnettet. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak på Kvaløysletta. Inntektene fra drivstoffavgiften vil i 2008 i all hovedsak bli benyttet til å tilbakebetale lån i forbindelse med utbedringen av Langnestunnelen.

I tillegg videreføres arbeidene med å utbedre rv 867 på strekningen Samamoa – Ervik i Harstad. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

Rassikringsmidlene vil i all hovedsak bli benyttet til statlig tilskudd til prosjektet fv 347 Arnøy (første byggetrinn). Prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2008.

Finnmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 35 mill. kr for 2008.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å fullfinansiere utbyggingen av rv 888 til Nordkyn til helårsveg. De to siste parsellene, Bekkarfjord – Ørretvatn og Smielvdalen – Hopseidet, ble åpnet for trafikk i august 2007. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å gjennomføre punktutbedringer på rv 98 over Ifjordfjellet for å gjøre det enklere og sikrere å holde vegen åpen vinterstid.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
		Regnskap	Saldert	Forslag	Pst.
		2006	budsjett	2008	endr.
Kap.	Betegnelse		2007		07/08
1330	Særskilte transporttiltak	452 522	424 500	521 700	22,9
	Sum kategori 21.40	452 522	424 500	521 700	22,9

Kap. 1360 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport og post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.

Særskilt tilskudd til kollektivtransport omfatter belønningsordningen som ble opprettet i 2004 for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene, ordningen med tilskudd til kommunene for å stimulere arbeidet for et mer tilgjengelig kollektivtilbud (BRA-programmet) som ble opprettet i 2006, samt midler til forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene,

en ordning som ble startet opp med 8 mill. kr i 2007.

Ordningen med kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes er relatert til gjeldende avtale mellom staten og Hurtigruten ASA for 2005–2012.

Samlet budsjettforslag for 2008 til særskilte transporttiltak er på 521,7 mill. kr, en økning på 97,2 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Økningen skyldes dels styrking av belønningsordningen og dels foreslått bevilgning til forsøk med tiltak for kollektivtransporten i distriktene.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

					(i 1 000 kr)
		Regnskap	Saldert	Forslag	
		2006	budsjett	2008	
Post	Betegnelse		2007 ¹		
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	199 687	157 200	233 800	
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	246 830	267 300	287 900	
74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	6 005			
	Sum kap. 1330	452 522	424 500	521 700	

¹ I forhold til saldert budsjett 2007 er post 60 økt med 55 mill. kr, 47 mill. kr til belønningsordningen og 8 mill. kr til forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene, jf St. prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007).

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 233,8 mill. kr, en økning på 76,6 mill. kr eller 48,7 pst. fra saldert budsjett 2007. Bevilgningen er foreslått fordelt med 161,7 mill. kr til belønningsordningen, 20 mill. kr til prosjekter for bedre kollektivtilbud i distriktene og 52,1 mill. kr til tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Belønningsordningen ble innført i 2004. Ordningen har som formål å påvirke transportutviklingen i de større byene slik at flere velger kollektivtransport framfor egen bil. For 2007 er det bevilget 154,2 mill. kr til belønningsordningen, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007). Regjeringen foreslår å avsette 161,7 mill. kr til belønningsordningen i 2008, en økning på 7,5 mill. kr fra 2007.

Belønningsordningen er nylig evaluert av Urbanet analyse og Norconsult. Evalueringen konkluderer med at kollektivtransportens konkurransevne overfor privatbil er styrket i de aktuelle byene gjennom perioden, og at veksten i kollektivtransporten har vært sterkere enn veksten i biltrafikken i to av byområdene (Oslo og Stavangerområdet). Belønningsordningen har gitt et lite, men positivt bidrag til denne utviklingen, som i første omgang skyldes endrede prisforhold mellom bil og kollektivtransport.

Belønningsordningen har medført et sterkere fokus på kollektivtransport lokalt, og kan ha vært medvirkende til en økning i tilskuddene fra lokale myndigheter. Det kan imidlertid ikke konkluderes med at ordningen har medført markerte endringer i den lokale transportpolitikken, f.eks. strengere restriksjoner på bruk av privatbil. Evalueringen understreker at restriktive tiltak mot biltrafikken ville gitt større uttelling av midlene som benyttes til kollektivtransport, særlig i de byene hvor det er spesielt godt tilrettelagt for bruk av egen bil.

Evalueringen konkluderer med at belønningsordningen bør videreføres, men foreslår en rekke endringer i hvordan den praktiseres. Bl.a. bør det legges vekt på oppnådde resultater og ikke planlagte tiltak når midlene fordeles. Oppnådd vekst i kollektivtransporten blir trukket fram som et hensiktsmessig tildelingskriterium. Det foreslås i utredningen også å konsentrere midlene til færre byer, men å invitere flere enn de seks byene som er inkludert i ordningen i dag til å søke. Langsik-

tige og forutsigbare rammer trekkes fram som spesielt viktig.

Bl.a. på grunnlag av evalueringen, foreslår regjeringen å invitere Buskerud, Telemark og Østfold fylkeskommuner til å søke om midler fra ordningen for å styrke kollektivtrafikken i henholdsvis Drammen, Skien/Porsgrunnområdet og Fredrikstad/Sarpsborgområdet. Disse fylkeskommunene inviteres i tillegg til Oslo på vegne av Osloområdet, Hordaland på vegne av Bergensområdet, Rogaland på vegne av Stavangerområdet, Sør-Trøndelag på vegne av Trondheimsområdet, Vest-Agder på vegne av Kristiansandsområdet og Troms på vegne av Tromsøområdet. Ved tildeling av midler vil det bli lagt avgjørende vekt på utviklingen i kollektivtransporten og personbilbruken de siste årene. Avhengig av søknadene, er det aktuelt å konsentrere midlene til færre byer enn i dag.

Regjeringen legger stor vekt på å bidra til en god transportpolitikk i byene, og stimulere til lavere vekst i biltrafikken, bedre kollektivtrafikk og bedre bymiljø. Evalueringen av belønningsordningen viser at ordningen har et betydelig uutnyttet potensial som virkemiddel for å stimulere til mer miljøvennlig byutvikling. Departementet ønsker å videreutvikle ordningen som virkemiddel i den lokale transportpolitikken og vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det vises ellers til omtale under programkategori 21.30 Vegformål og til St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk.

Kollektivtransport i distriktene

I tillegg til å styrke satsingen på kollektivtransport i de større byene, bl.a. gjennom belønningsordningen, ønsker regjeringen å styrke kollektivtransporten i distriktene.

I samarbeid med fylkeskommunene, som er ansvarlige for lokal kollektivtransport, ble det i 2007 utarbeidet en veileder for utforming av kollektivtilbudet i distriktene. I St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007) ble det bevilget 8 mill. kr til utvikling av demonstrasjonsprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene. Målet med demonstrasjonsprosjektene er å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Prosjektene skal på den ene side inneholde standard virkemidler som fungerer godt uavhengig av stedlige forhold. På den annen side skal demonstrasjonsprosjektene også vise til lokal tilpasningsdyktighet og gjennomførbarhet i områder som er mer krevende geografisk og demografisk.

Samferdselsdepartementet har mottatt søknader fra 14 fylkeskommuner om bidrag til i alt 39

demonstrasjonsprosjekter. Totalt er 16 ulike prosjekter gitt støtte. Det forutsettes at lokale myndigheter bidrar med en betydelig egenandel, og at den statlige støtten kommer som tillegg til, og ikke som erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Prosjektene er i utgangspunktet begrenset til tre år og skal deretter evalueres med målsetting om å videreføre de mest vellykkede prosjektene på varig basis.

Departementet legger opp til at demonstrasjonsprosjektene brukes aktivt i en parallell prosess for erfarings- og informasjonsutveksling der lokale myndigheter inviteres til å delta, slik at erfaringene som høstes kommer flest mulig til del.

Samferdselsdepartementet foreslår en bevilgning på 20 mill. kr i 2008, en økning på 12 mill. kr fra 2007.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak og oppfølging av BRA-programmet

Det er foreslått bevilget 52,1 mill.kr til ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunens ansvarsområde, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Formålet med tilskuddsordningen, som ble innført i 2006, er å bidra til raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten, gjennom å stimulere fylkeskommuner og kommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet. Ordningen er en del av oppfølgingen av tilgjengelighetsprogrammet BRA, som Samferdselsdepartementet presenterte i St.meld. nr. 24 (2002–2003) Nasjonal transportplan 2006–2015, for å følge opp målet om tilgjengelighet for alle også på transportområdet. Ordningen delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etater og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og den er avgjørende for at hele reisekjeden blir tilgjengelig. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Vegdirektoratet administrerer ordningen etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Enkle og kostnadseffektive løsninger prioriteres, og innsatsen skal konsentreres til trafikktunge strekninger og knutepunkt.

Ordningen har bidratt til større fokus på arbeidet for bedre tilgjengelighet i kommuner og fylkeskommuner og prioritering av tilgjengelighetstiltak over lokale budsjetter. I 2006 mottok Statens vegvesen søknader om 93 ulike tiltak til en totalsum på 64 mill.kr.

Som i de to forutgående år, vil bykommuner og fylkeskommuner få adgang til å foreslå tiltak/prosjekter i samarbeid med de funksjonshemmedes

organisasjoner lokalt/regionalt innenfor områdene infrastruktur, informasjon, opplæring og planlegging. Vegdirektoratet foretar de endelige prioriteringer i samråd med Samferdselsdepartementet.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes. Tjenesten ble konkurranseutsatt høsten 2004, jf. St.meld. nr. 16 /Innst. S. nr. 125 (2003–2004), jf. også nærmere omtale av saken i St.prp. nr. 1 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004–2005).

Fra og med 2005 ble den tidligere Hurtigruteavtalen for 2002–2004 erstattet av kontrakt om Kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Avtalen innebærer at staten kjøper sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 1 899,7 mill. 2005-kr regnet for hele kontraktperioden.

Hurtigruten Group ASA skiftet navn fra 15.05.2007 til Hurtigruten ASA.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer viste en økning på 5,3 pst. fra 2005 til 2006. Antall passasjerer befordret for samme periode viste en økning på 2,8 pst. I første halvår 2007 viste trafikken målt i antall personkilometer en økning på 3,4 pst. sammenlignet med første halvår 2006. Tallet for antall passasjerer viste en nedgang på 4,6 pst. i samme periode.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 94,4 pst. i 2006. Den lave regulariteten kan hovedsaklig henføres til kansellerte avganger som følge av utleie av skip som hotellskip, i tillegg til nødvendig vedlikehold av skipsflåten. Det vil bli foretatt trekk i godtgjørelse i tråd med gjeldende avtale.

Kystruten Bergen – Kirkenes er berørt av tre avgiftsendringer i løpet av 2007. Dette gjelder en avgift på utslipp av NO_x for innenlandsk sjøtransport, samt gjeninnføring av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Begge endringer gjaldt fra 01.01.2007. I tillegg ble sikkerhetsbemanningen på skipene som betjener Kystruten Bergen – Kirkenes tatt inn under nettolønnsordningen 01.07.2007. Avgiftsendringene innebærer endringer i rammevilkårene for selskapet sammenlignet med det som gjaldt da gjeldende avtale ble inngått.

Virkningene av de tre nevnte avgiftsendringene i forhold til gjeldende avtale er gjenstand for forhandlinger. Stortinget vil på egnet måte bli forelagt resultatet av forhandlingene mellom staten og Hurtigruten ASA. Godtgjørelsen for 2008 vil bl.a.

avhenge av resultatet av forhandlingene om godtgjørelse for 2007.

Budsjettforslaget på 287,9 mill. kr bygger på prisjustering av gjeldende avtale uten at det er tatt hensyn til avgiftsendringene i 2007.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

PIK
L

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1350	Jernbaneverket	4 771 767	5 466 900	5 802 100	6,1
1351	Persontransport med tog	1 572 722	1 598 500	1 673 400	4,7
1354	Statens jernbanetilsyn	29 856	34 800	35 600	2,3
	Sum kategori 21.50	6 374 345	7 100 200	7 511 100	5,8

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

PIK
L

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
4350	Jernbaneverket	572 444	384 700	477 300	24,1
4354	Statens jernbanetilsyn	232			
4355	Baneservice AS			38 300	
5611	Aksjer i NSB AS		328 000	349 000	6,4
5623	Aksjer i Baneservice AS	5 055	4 400	200	-95,5
	Sum kategori 21.50	577 731	717 100	864 800	20,6

De sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Bevilgningene til jernbaneformål skal bidra til å sikre transportbrukerne et godt jernbanetilbud i de deler av landet og på de strekninger hvor jernbanen har et konkurransemessig og miljømessig fortrinn. Sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken har høyeste prioritet.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i jernbanepolitikken skjer bl.a. ved å stille midler til disposisjon for Jernbaneverket for at målsatte krav til jernbaneinfrastrukturen skal nås. Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog er i tillegg et viktig virkemiddel for å oppnå jernbanepolitiske mål. Statens jernbanetilsyn har bl.a.

ansvar for tilsyn med sikkerheten ved de ulike deler av jernbanevirksomheten.

Etterspørselen etter godstransport på jernbane er økende og kapasiteten er nå høyt utnyttet. Samferdselsdepartementet prioriterer derfor tiltak som vil øke kapasiteten for godstransporten. For persontrafikken vil jernbanenettet rundt de store byene, InterCity-triangelet og hovedstrekningene bli høyest prioritert.

Til jernbaneformål er det for 2008 samlet foreslått bevilget 7 511,1 mill. kr, en økning på 410,9 mill. kr eller på 5,8 pst. fra saldert budsjett 2007.

Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på 5 802,1 mill. kr, en økning på 335,2 mill. kr eller 6,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2007. Jernbaneverkets budsjett for 2007 er histo-

risk høyt, særlig for investeringene. Budsjettet styrkes ytterligere i 2008, og Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 er mer enn oppfylt for to år av planperioden.

Det er budsjettert med 3 389,6 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, en økning på 213,8 mill. kr eller 6,7 pst. fra saldert budsjett 2007. Sammenlignet med 2007 er driftsbudsjettet styrket betydelig, mens vedlikeholdsbudsjettet er videreført på samme nivå som i 2007. Driften er styrket for å sikre at togene er punktlig og har god regularitet. Budsjettet til drift og vedlikehold ligger klart over nivået i Nasjonal transportplan 2006–2009.

Til investeringer i linjen er det budsjettert med 2 339,1 mill. kr, en økning på 119,5 mill. kr eller 5,4 pst. fra saldert budsjett 2007. Rasjonell framdrift på igangsatte prosjekter er prioritert. Dette for å sikre kostnadseffektivitet i gjennomføringen av prosjektene, og at gevinstene for brukerne kan tas ut raskest mulig.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 673,4 mill. kr, en økning på 74,9 mill. kr eller 4,7 pst. fra saldert budsjett 2007. Økningen utover forventet prisstigning har sammenheng med at staten midlertidig har overtatt tilskuddsansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo og togtilbudet på Bratsbergbanen fra henholdsvis Buskerud fylkeskommune og Telemark fylkeskommune. Samferdselsdepartementets legger til grunn at togtilbudet i 2008 skal styrkes innenfor avsatt beløp til kjøp av persontransport med tog.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått bevilget 35,6 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett.

Det foreslås tatt ut et utbytte fra NSB AS på 349 mill. kr, mens det ikke foreslås å ta ut utbytte fra Baneservice AS i 2008.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet, og i områder med arealnapphet og køproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet mener derfor at det er riktig å prioritere mye av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCity-trafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene og utenlandsstrekningene av større betydning for godstrafikken enn for persontrafikken. De siste årene har godstrafikken med tog økt betydelig på

alle fjerntogstrekninger. Fra 2003 til 2005 økte innenlands godstransport med jernbane med om lag 46 pst. Veksten har fortsatt med ytterligere 6,9 pst. i 2006 og veksten ventes å fortsette ut 2007 og i 2008.

Veksten i godstransport på jernbane er i ferd med å gi kapasitetsproblemer på deler av jernbanenettet, samt på teminalene. På InterCity-strekningene og i nærtrafikkområdene rundt de store byene er det tett persontogtrafikk i store deler av døgnet, som gir utfordringer og begrensninger for godstogtrafikken. Dessuten er det kapasitetsproblemer for framføring av godstog på banestrekningene Sørlandsbanen (mellom Kristiansand og Egersund), Gjøvikbanen (for godstog mellom Oslo og Bergen) og Nordlandsbanen (nord for Mo i Rana).

For å legge til rette for ytterligere vekst i godstransport på jernbane er det viktig å øke kapasiteten (ved å gi mulighet for flere, lengre og tyngre tog), samt forbedre punktligheten og framførings sikkerheten. De viktigste infrastrukturtiltakene for tilrettelegging for økt godstransport på bane er økt kapasitet i terminalene, nye kryssingsspor og kryssingssporforlengelser, samt økt kapasitet i energiforsyningen. En ny langsiktig strategi for å utvikle godstrafikken på jernbanen vil bli utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019.

En hovedutfordring i årene framover vil være å balansere økte krav til daglig drift i form av høy regularitet og punktlighet i togtrafikken, god informasjon til publikum og høy frekvens i togtilbudet, mot behovet for mer fornyelse og investering i jernbaneinfrastruktur.

I tillegg vil jernbanen stå overfor utfordringer knyttet til interoperabilitet og samtrafikkvevne med det europeiske jernbanenettet for å redusere og på sikt fjerne tekniske og administrative hindringer for økt grensekryssende jernbanetrafikk. Det pågår bl.a. utvikling av ett felles europeisk trafikkstyringssystem (ERTMS). Innføring av et nytt system vil medføre et omfattende fornyelses- og investeringsbehov over flere år. Dette vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Jernbaneverket arbeider med å videreutvikle funksjonaliteten i GSM-R-systemet, bl.a. arbeides det med å utvikle GSM-R som transmisjonsbærer for kunde-/passasjerrettede informasjonstjenester. Utvikling av slike tjenester må avpasses i forhold til Jernbaneverkets radiolisens for GSM-R, og hensynet til kommersielle leverandører av mobil telekommunikasjon.

Det overordnede sikkerhetsmålet er at jernbanetransport ikke skal føre til tap av menneskeliv

eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell (nullvisjonen). Aktivt arbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er viktig. Dessuten vil overføring av person- og godstransport fra veg til bane kunne bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge. Innen 01.01.2008 skal Jernbaneverket etter planen ha fått på plass sikkerhetsgodkjenning i henhold til forskrift nr. 1490 av 16.12.2005 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften).

Jernbaneverket er tillagt et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbaneinfrastruktur i Norge, og koordinerer arbeidet mot togselskapene. Jernbaneverkets arbeid innenfor samfunnssikkerhet og beredskap er nært knyttet opp til og henger sammen med det øvrige arbeidet med sikkerhet på jernbane. Det er nødvendig å se trygghet mot ulykker og utilsiktede hendelser i sammenheng med trygghet mot ondsinnede og overlagte handlinger. Jernbaneverkets beredskapsplaner integrerer derfor i størst mulig grad beredskap mot ulykker og ondsinnede handlinger.

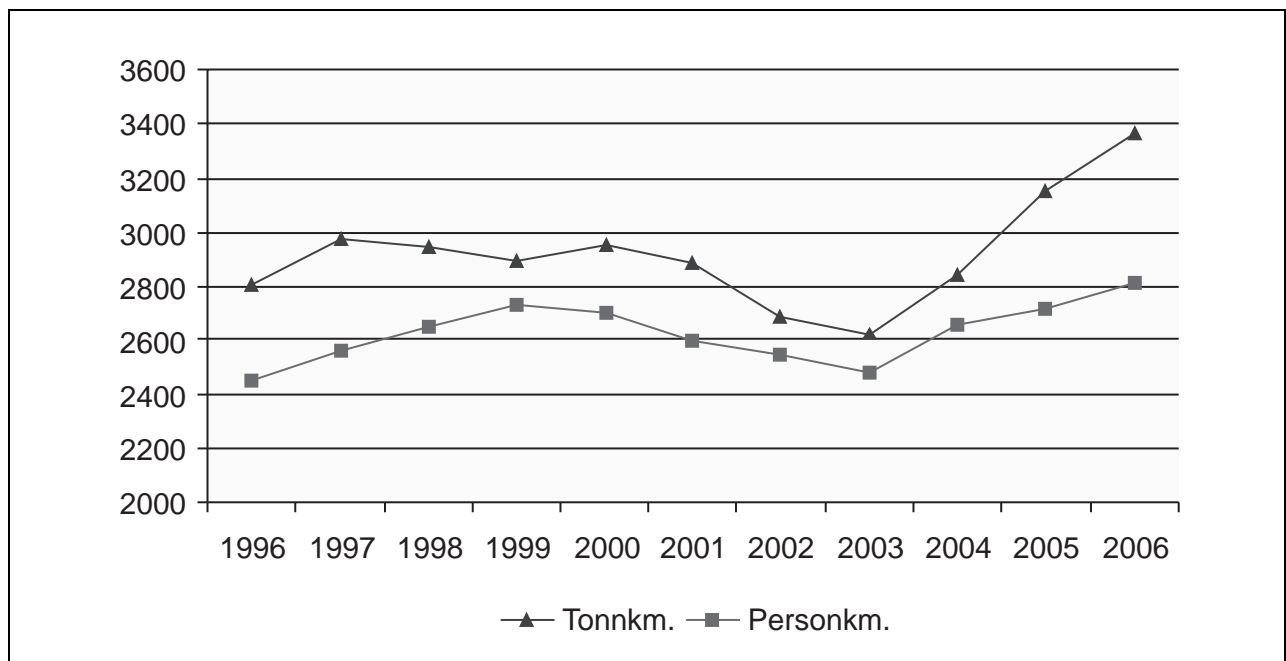
Det er viktig å sørge for god tilgjengelighet for funksjonshemmede til tog. Jernbaneverket planlegger og utformer større og mindre enkeltprosjekter med utgangspunkt i prinsippet om universell utforming og tilgjengelighet for alle. Regjeringen legger vekt på samfunnsmessig likestilling og

vil arbeide for at mennesker som lever med funksjonshemming skal sikres en livskvalitet på linje med den øvrige befolkningen. Universell utforming av infrastruktur og transportmateriell er et verktøy for å fremme tilgjengelig kollektivtransport. Jernbaneverket søker å omsette prinsippene for universell utforming som en integrert del av planleggingen og gjennomføringen av publikumsrettede tiltak på stasjoner og knutepunkter, slik som atkomst, tilgang til informasjon og annen reiserelatert service.

Samferdselsdepartementet vektlegger arbeidet med å redusere jernbanens negative miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder støy og inngrep i natur- og kulturmiljø. Jernbanen spiller også en rolle i regjeringens klimapolitikk der økt satsing på jernbane skal gjøre det enklere å velge mer miljøvennlige transportløsninger, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk.

Trafikkutviklingen på jernbanen har vært positiv for både persontrafikk og godstrafikk i perioden 2003–2006. Godstrafikken har hatt en meget positiv utvikling i perioden med en vekst på om lag 28 pst. målt i tonnkm, mens persontrafikken i samme periode har økt med om lag 14 pst. målt i personkm.

Både for regiontog og lokaltog har det på viktige strekninger vært passasjerøkninger i denne perioden. Figuren viser utviklingen i persontransport og godstransport fra 1996 til 2006.



Figur 4.4 Utvikling i Jernbanetrafikk i mill. personkilometer og tonnkilometer

Note: Gjelder innenlandstrafikk. Oppgaver for Green Cargo AB, Ofothbanen AS og Hector Rail AB for 2006 er estimater. Disse utgjør en ubetydelig andel av persontrafikken målt i personkilometer og ca 3 pst. av godstrafikken.

Det er et overordnet transportpolitisk mål å overføre gods fra veg til bane. Trafikkutviklingen i godstransporten på jernbanen har de siste årene vært svært positiv. Kapasiteten for godstransport er nå høyt utnyttet på store deler av jernbanenettet og etterspørselen etter godstransport er økende. Godsoperatørene på jernbanen etterspør i dag en økt framføringskapasitet for godstog på omlag 30 pst. på hovedstrekningene.

Jernbanenettet i Norge er et sammenhengende system der utvikling og bruken av ny infrastruktur må skje med utgangspunkt i eksisterende infrastruktur og i et samvirke med utviklingen av togtilbudet. Liberalisering av tilgangen til sporet for godstransport gir tillegg utfordringer knyttet til samordning mellom ulike togselskaper og utvikling og utnyttelse av infrastrukturen. For å sikre dette samordningsbehovet, bidrar Jernbaneverket med beskrivelser av ulike rutemodeller og muligheter for optimalisering av bruken av infrastrukturen, både i forhold til dagens infrastruktur og ved framtidig utvikling av infrastrukturen.

Rapportering

Rapporteringen er gruppert på områdene sikkerhet, tilgjengelighet, miljø og punktlighet.

Sikkerhet

Siden 1996 har det vært arbeidet med å modernisere sikkerhetstenkingen innenfor jernbanen. Betydelige ressurser settes inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbanevirksomheten. For Jernbaneverket har dette resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i styringssystemet, omfattende kompetanseutvikling, etablering av sikkerhetsdokumentasjon og systematisk registrering av tilstanden til infrastrukturen. Til sammen har disse aktivitetene bidratt til en kontinuerlig forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

Gjennomførte risikoanalyser viser spesielt behov for tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog på ikke-fjernstyrte strekninger, påkjørsler på planoverganger og påkjørsler av personer i sporet. Det legges særlig vekt på følgende aktiviteter:

- Fjernstyring på Nordlandsbanen.
- Tiltak for å øke sikkerheten ved planoverganger, inkl. sanering av planoverganger med spesielt høy ulykkesrisiko.
- Informasjonskampanjer overfor publikum som ferdes nær jernbane.

I perioden 1987–2006 ble det i gjennomsnitt drept 7,2 personer pr. år ved ulykker i forbindelse med jernbanevirksomheten i Norge. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet.

Ulykkestallet i 2006 var på et historisk lavt nivå med én person drept ved ulykke på jernbanen. I første halvår 2007 har én person mistet livet ved ulykke tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge.

Tilgjengelighet

Utforming av infrastruktur og transportmateriell i henhold til prinsippet om universell utforming er et verktøy for å fremme tilgjengelig kollektivtransport for alle brukere, inkl. reisende med ulike behov. I 2005, 2006 og 2007 har det spesielt vært arbeidet med utplassering av mobile ramper på stasjoner for å lette på- og avstigning for rullestolbrukere. Arbeidet har til nå omfattet stasjoner i nærtrafikkområdene rundt de større byene og er planlagt utvidet til flere deler av jernbanenettet. Ledelinjer og bedre belysning på stasjonsområder har også vært prioriterte tiltak. Det arbeides løpende med forbedring av tilgangen til trafikkinformasjonsnett på stasjonene, med særlig vekt på å etablere flere kommunikasjonsmåter som tar hensyn til ulike typer behov.

Det er også viktig å bedre standarden på togmateriellet slik at flest mulig skal oppleve togtilbudet som tilgjengelig. I forbindelse med igangsatte og planlagte oppgraderinger av eksisterende materiell gjennomfører NSB AS et stort antall tiltak for å øke tilgjengeligheten. I tillegg krever Samferdselsdepartementet at hensynet til universell utforming er ivaretatt når NSB AS søker om restverdisikring av oppgraderinger og investeringer i nytt materiell.

Miljø

Støyplagene fra jernbanen utgjør ca. 4 pst. av de totale støyplager i Norge. Total er ca. 56 000 personer plaget av støy fra jernbanen, målt i forhold til SPI (støyplageindeks), hvorav ca. 6 000 personer er svært plaget av støy.

I 2006 ble det utført såkalt «akustisk sliping» av jernbanesporet, herunder sporveksler, på til sammen 70 km jernbane i de mest trafikkerte områdene på Østlandet. «Akustisk sliping» er en sliping av skinnegangen med spesielt henblikk på å redusere utslippene av «rullestøy» fra togtrafikken. Jernbaneverket har begynt å utvikle nye metoder for å kontrollere skinnetilstanden med tanke på støyutslipp på en mer effektiv måte. Dette

vil gjøre det enklere å bruke skinnesliping som et målrettet tiltak for å få støyplagen ned.

Kravene til begrensning av innendørs støy i henhold til forurensningsforskriften er i dag oppfylt for jernbanens del. Det ventes en revisjon av støykapittelet i forurensningsforskriften i løpet av 2007. Det er innført nye europeiske standarder for støyutslipp fra jernbanemateriell (rullende materiell). Standardene gjelder i første omgang for nytt materiell, samt for vesentlige ombygginger av eksisterende materiell. Standarden er EØS-relevant og vil bli innført i norsk rett. Standarden vil på sikt bidra til ytterligere å redusere støyplagene fra jernbanetrafikken.

Punktlighet

Punktligheten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene å være i rute om avviket ikke er større enn tre minutter til endestasjon i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over fem minutter til endestasjon i forhold til oppsatt rutetabell.

Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av Flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Flytoget er satt til 95 pst. Punktligheten i togtrafikken har vært jevnt økende de senere årene og var i 2005 den beste siden målingene startet på 1970-tallet.

Etter to år med god punktlighet falt punktligheten i 2006. Året startet med mye snø på Østlandet, noe som førte til store driftsproblemer. I tillegg var året preget av ekstremvær med store nedbørmengder og sterk vind. Store utbyggingsarbeider på Drammenbanen og i Stavangerområdet fikk også konsekvenser for punktligheten på grunn av saktekjøringer og busskjøring på delstrekninger. Punktligheten på Flytoget/Gardermobanen og nærtrafikken rundt Bergen, Stavanger og Trondheim nådde punktlighetsmålene i 2006.

Også i første tertial 2007 har dårlig vintervær påvirket punktligheten på grunn av ras og avsporinger, og punktligheten ble ytterligere svekket sammenlignet med gjennomsnittet for 2006. I andre tertial 2007 har punktligheten igjen stabilisert seg på høyt nivå, med unntak for langdistanse persontog og godstog.

05N2xt2

	(i pst.)			
	2004	2005	2006	1. halvår 2007
Persontog				
Nærtrafikk Oslo	89	91	86	87
Nærtrafikk Bergen, Stavanger og Trondheim	93	94	91	89
Flytoget	95	97	96	96
Mellomdistanse (IC-trafikk og regiontog)	88	90	87	88
Langdistanse	91	90	87	83
Godstog				
Combi-express	85	83	78	77

Årsaken til at persontog på langdistanse ikke har hatt samme positive forbedring i 2007 som lokaltogene skyldes to forhold, som også har påvirket punktligheten for godstogene. Det ene forholdet har vært uforutsette saktekjøringer i Dombås-bakken (Dombås – Fokstua) på grunn av solslyng. Sporet er nå utbedret og saktekjøringen opphevet. Det andre forholdet har vært saktekjøring i Finsetunnelen på Bergensbanen, som skyldes punktvis slitasje av skinnene som følge av vanddrypp fra taket. Skinnene er nå skiftet på disse områdene og saktekjøringen er opphevet. Det er forventet bedre

punktighet på Bergensbanen og Dovrebanen utover høsten 2007.

For godstog er det en klar sammenheng mellom avgangspunktligheten og ankomstpunktligheten. Avgangspunktligheten er i stor grad påvirket av kapasitetsbrist ved godsterminalene, spesielt på Alnabru, som har ført til flere forsinkelser fra utgangsstasjonen. Dette medfører igjen nedprioritering i forhold til tog som er i rute, og begrensninger i strekningskapasiteten gjør at de forsinkede togene ikke kan ta inn forsinkelsene. Flere kryssingsspor på hovedstrekningene og kapasitetsøkende tiltak på godsterminaler vil etter hvert gi

bedre punktlighet for godstog. Fjernstyringen av Nordlandsbanen er viktig for økt fleksibilitet i togframføringen og bedre punktlighet på denne strekningen.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2008 for Jernbaneverket er basert på de overordnede mål og prioriteringer

som er behandlet i Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Oppfølgingen av Stortingets vedtak ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015, som tilsvare Jernbaneverkets handlingsprogram for 2006–2009, framgår av tabell.

Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak 2006–2009

08N2xt2

(i mill. 2008-kr)

Post	Betegnelse	¹ Jevn pr. år Stortingets NTP-vedtak 2006–2009	² Bevilgninger til NTP i 2006	Bevilgninger til NTP i 2007	³ Forslag 2008	Diff. mot NTP-vedtak etter tre år i kr	Oppf. av NTP etter tre år i pst.
23	Drift og vedlikehold	3 153	3 179,9	3 312,4	3 312,4	344	77,7
30	Investeringer i linjen	2 431	1 559,3	2 290,5	2 339,1	- 1 104	63,6
	Sum kap 1350	5 584	4 739,2	5 602,9	5 651,5	- 759	71,6

¹ Beløpene for Stortingets NTP-vedtak er korrigert for at jernbanens infrastruktur ble inkludert i merverdiavgiftsområdet fra 01.01.2005, samt enkelte andre tekniske endringer.

² Oppført bevilgning på post 23 er ekskl. en bevilgning på 117 mill. kr til opprydding av kreosotforurensning på Lillestrøm stasjon, som ikke er relevant for oppfølgingen av NTP.

³ Oppført bevilgning for post 23 er ekskl. 77,2 mill. kr i parallell økning av inntekter og utgifter ved dyrere strøm, som ikke er relevant for Stortingets NTP-vedtak.

Saldert budsjett 2007 innebar et stort løft for satsingen på jernbanens infrastruktur. Regjeringen fulgte opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 for Jernbaneverkets budsjett for ett år, og bevilgningen til jernbaneinvesteringer ble økt med over 50 pst. fra saldert budsjett 2006. Budsjettforslaget 2008 innebærer en ytterligere styrking av innsatsen på jernbanens infrastruktur. Med forslaget har regjeringen mer enn oppfylt Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 for to år av planperioden.

Regjeringens store satsing på jernbanen må bl.a. sees i sammenheng med ønsket om å overføre mer trafikk fra veg til bane, ikke minst sett i lys av de store klimautfordringene, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk.

Jernbaneverket har store utfordringer når det gjelder innsatsen på drift og vedlikehold. Samferdsdepartementet legger til grunn samme nominelle nivå på vedlikeholdet i 2008 som i 2007, mens det vil bli brukt betydelig mer på drift enn lagt til grunn i budsjettforslaget for 2007. Fordelingen og prioriteringen må sees i sammenheng med viktigheten av god punktlighet og regularitet i togtrafikken.

Vestkorridoren ut av Oslo er en av de viktigste jernbanestrekningene i Norge. Betydelige deler av Jernbaneverkets investeringsbudsjett er derfor avsatt til å sikre rasjonell framdrift på prosjektene Lysaker – Sandvika og Lysaker stasjon. Samferdsdepartementet ser det som svært viktig å få rasjonell framdrift på disse prosjektene, da full nytteverdi for togtrafikken i Vestkorridoren først kan tas ut når hele strekningen Lysaker – Asker er slutført.

Prosjektet utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er et annet stort jernbane-prosjekt. Det er satt av midler både til investeringsdelen og fornyelsesdelen av prosjektet Sandnes – Stavanger i 2008.

Utbygging av fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen er også viktig for kapasiteten og punktlighet i togtrafikken på strekningen, ikke minst for godstrafikken. Utbyggingen av fjernstyring på Nordlandsbanen vil fortsette i 2008 på strekningen Mosjøen – Bodø.

I samsvar med overordnede politiske mål om overføring av godstrafikk fra veg til bane, er det gitt høy prioritet til tiltak som legger forholdene til rette for økt godstrafikk. Tiltakene i 2008 omfatter bl.a. fjernstyringen på Nordlandsbanen, tilretteleg-

ging for ombygging av Alnabru godsterminal og tiltak under programområdet for kapasitetsøkende tiltak, som omfatter bl.a. bygging av kryssingsspor.

Foruten en del punkter innenfor InterCity- og nærtrafikkstrekningene omkring de største byene, er det tre banestrekninger som vurderes som særlig begrensende for framføring av godstog. Disse er Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Ganddal, Gjøvikbanen mellom Grefsen og Roa (for godstog til Bergen) og Nordlandsbanen nord for Saltfjellet. Disse strekningene prioriteres i 2008. Godstrafikken vil også dra nytte av bl.a. investeringer på Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Lysaker –

Sandvika, ny togradio, GSM-R, og midlertidige tiltak på Bergen stasjon/godsterminal.

I tillegg er det for 2008 avsatt midler til planlegging av nye prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan 2006–2015. Det er også satt av midler til investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, og stasjoner og knutepunkter.

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket inneholder en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort, basert på Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015. Tabellen under gir en oversikt over beregnede virkninger med budsjettforslaget for 2008.

Virkninger av budsjettforslaget på sentrale måleparametre

04N1xt2

	Handlingsprogram 2006–2009	Forslag 2008	Oppfølging i pst.
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill kr)	295	84	28
Reduksjon av samfunnets transportkostnader (i mill. kr.)	4 368	694	16
Reduksjon av bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (i mill. kr)	1 966	446	23
Reduksjon av antall hardt skadde og drepte	17	3	20
Reduksjon av ulykkeskostnader	350	81	23
Reduksjon av antall personer svært plaget av støy	3 800	71	2
Reduksjon av årlig klimagassutslipp	15	3	20

Sikkerhetseffektene som presenteres i tabellen, uttrykker kun effekter av tiltak som iverksettes i 2008, og som er rettet mot ordinær jernbanedrift, som f.eks. nedleggelse av planoverganger og tekniske sikringstiltak. Sikkerhetseffekter som følge av overført trafikk fra veg til jernbane, inngår ikke i de beregnede virkningene. Nyten av større tiltak vil bli tatt inn i framstillingen i det året tiltaket tas i bruk.

I tillegg til budsjettet for Jernbaneverket, utgjør avsatt beløp til kjøp av persontransporttjenester med tog en større del av det samlede budsjettet til jernbaneformål, herunder avsatt beløp til direkte kjøp av persontransport med tog fra NSB AS, samt

godtgjørelse til NSB Anbud AS for trafikken på Gjøvikbanen. Samferdselsdepartementets intensjon er at avsatt beløp til kjøp av persontransporttjenester med tog i 2008 vil gi et bedre togtilbud enn i 2007.

Fra 2007 ble skinnegående transport fritatt fra el-avgift. For å sikre likebehandling av mineralolje og elektrisitet for skinnegående transport, foreslår regjeringen nå fritak fra grunnavgift på fyringsolje for skinnegående transport. Fritaket har betydning for trafikken på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. For nærmere omtale av avgiftsendringen vises det til Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2007–2008) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	¹ Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
22	Omstruktureringkostnader, <i>kan overføres</i>	40 434		
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 206 282	3 175 800	3 389 600
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	80 391	71 500	73 400
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 444 660	2 219 600	2 339 100
	Sum kap. 1350	4 771 767	5 466 900	5 802 100

¹ Bevilgningen til kap.1350, post 30 er senere økt med 15 mill. kr, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007).

Det er foreslått et budsjett for Jernbaneverket på 5 802,1 mill. kr, en økning på 335,2 mill. kr eller 6,1 pst. fra saldert budsjett for 2007. Budsjettet til drift og vedlikehold er styrket med 213,8 mill. kroner, mens budsjettet til investeringer er økt med 119,5 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Budsjettforslaget innebærer at Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 er mer enn oppfylt for Jernbaneverkets budsjett for to år av planperioden.

Jernbaneverket er tillagt ansvaret for forvaltningen av det statlige jernbanenettet, som bl.a. omfatter drift og vedlikehold, trafikkstyring og kapasitetsfordeling. Jernbanenettet består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som elektriske baneanlegg, signal-, sik-

rings- og kommunikasjonsanlegg, offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg.

Statens jernbanenett omfatter også stasjons- og terminalområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. I praksis omfatter ansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av private havnespor, private sidespor og private godsterminaler. Jernbaneverket har også ansvar for kompetanseutvikling innenfor jernbanetekniske fag og for å ivareta viktige kulturminner innen jernbanesektoren, herunder drift av Jernbanemuseet på Hamar.

Det er pr. 01.03.2007 om lag 2 900 ansatte i Jernbaneverket.

Post 23 Drift og vedlikehold

05N2xt2

(i 1000 kr)

Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Endring 07-08 i pst.
Drift	2 005 543	1 833 400	2 047 200	11,7
Vedlikehold	1 200 739	1 342 400	1 342 400	0,0
Sum	3 206 282	3 175 800	3 389 600	6,7

Det foreslås bevilget 3 389,6 mill. kr til drift og vedlikehold, en økning på 213,8 mill. kr eller 6,7 pst. fra saldert budsjett for 2007.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur og utgjør om

lag 60 pst av det samlede drifts- og vedlikeholds- budsjettet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn et driftsbudsjett på 2 047,2 mill. kr, en økning på 213,6 mill. kr fra 2007. Av driftsbudsjettet disponeres om lag 325 mill. kr til kjøp av elektrisitet og drift av omformerstasjoner, og resten, om lag 1 725 mill. kr, til drift av infrastruktur, trafikkstyring og administrasjon.

Det er knyttet usikkerhet til togselskapenes årlige behov for elektrisk kraft, prisen for elektrisitet, og dermed Jernbaneverkets utgifter til kjøp av elektrisitet til togframføring, jf. omtale under kap. 4350, post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.

Trafikkstyring omfatter bl.a. kapasitetsfordeling (ruteplanlegging) og operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum på stasjoner.

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, snørydding, strømforsyning til bygninger og tekniske installasjoner, sambandsleie, planlegging og teknisk/administrativ støtte. Etter hvert som nye anlegg tas i bruk, øker anleggsmengden og dette fører til høyere driftskostnader og økte vedlikeholdskostnader, anslagsvis i størrelsesorden 2–5 pst. av anleggskostnaden. De årlige utgiftene til drift og vedlikehold av GSM-R er f. eks. anslått til om lag 110 mill. kr. Økt nivå på investeringene gir også økt behov for teknisk/administrativ støtte til planlegging og godkjenning av investeringsprosjektene.

Jernbaneverkets driftsbudsjett omfatter også driften av Jernbaneskolen som omfatter lokomotivførerutdanningen som offentlig fagskole og annen jernbanefaglig utdanning/opplæring. I 2008 er driftsutgiftene til Jernbaneskolen anslått til om lag 25 mill. kr. I tillegg vil det bli satt av om lag 50 mill. kr til å øke kapasiteten på Jernbaneskolen ved etablering av et simulatorsenter og utvidelse av skolebygningen.

Jernbanen og Jernbaneverket står overfor betydelige framtidige utfordringer med hensyn til å opprettholde og videreutvikle jernbanefaglig kompetanse. Dette gjelder både utdanning av lokomotivførere og annen jernbanefaglig kompetanse. Departementet og Jernbaneverket vil sammen se nærmere på Jernbaneskolens rammebetingelser med henblikk på best mulig å ivareta jernbanens framtidige kompetansebehov.

Vedlikehold

Det foreslås å avsette 1 342,4 mill. kr til vedlikehold, en nominell videreføring av saldert budsjett for 2007. I 2008 prioriteres oppgaver som sammen med den daglige driften er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling.

Med bakgrunn i høyere krav fra togselskaper og reisende, er det viktig for Jernbaneverket å øke fokus på hverdagskvaliteten, spesielt i Oslo-regionen hvor trafikken og konsekvensene ved avvik i togaviklingen er størst. En økning i hverdagskvaliteten betyr først og fremst tiltak i Oslo-området rettet mot stasjoner og publikumsområder, samt tiltak som bidrar til økt oppetid, regularitet og punktlighet. Innenfor vedlikehold innebærer dette en prioritering av økt beredskap til korrektivt vedlikehold og av forebyggende vedlikehold.

Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med om lag 220 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 460 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 660 mill. kr til fornyelse av anlegg. Dette er høyere enn det Jernbaneverket legger opp til å bruke i 2007. Av dette vil om lag 50 mill. kr benyttes til fornyelse av strømformingsanlegg. I 2008 vil det bli gjennomført fornyelsesarbeider med ballastrens og forberedelser til ballastrens på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen, Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det vil også bli gjennomført skinne-, sville- og sporvekselfornyelser der behovet er størst.

Innenfor den samlede drifts og vedlikeholdsbevilgningen er Samferdselsdepartementet opptatt av å prioritere fornyelse av det eksisterende jernbanenettet. Departementets forslag til fordeling av innsatsen mellom drift og vedlikehold i 2008 innebærer at det settes strenge krav til Jernbaneverkets effektivisering av både driften og vedlikeholdet, herunder forebyggende og korrektivt vedlikehold. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette overfor Jernbaneverket.

En betydelig del av fornyelsen skjer i Oslo-området for å øke oppetiden og begrense punktlig-hetsforstyrrelser. I tillegg prioriteres Ofotbanen hvor slitasjen er spesielt høy på grunn av malmtrafikken. Det er nødvendig å gjennomføre tiltak på Rolvsøysund bru ved Greåker på Østfoldbanen og Geita bru i Oslo. Arbeidet med fjellsikringstiltak og fornyelse av snøoverbygg, særlig på Bergensbanen videreføres. Etablering av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Stavanger, omfatter også en vedlikeholdsdel med fornyelse av skinner, sviller, ballast, kabel og kontaktledning. Behovet i 2008 er på om lag 50 mill. kr. Det vil også være nødvendig med en del fornyelser av banetekniske anlegg i for-

bindelse med utbygging av fjernstyring av signalanleggene på strekningen Mosjøen – Bodø.

I 2006 startet et arbeid på en pilotstrekning Egersund – Sandnes med ombygging av kontaktledningsanlegg til en teknikk basert på autotransformatorer som kan redusere det framtidige behovet for fornyelse av omformerstasjoner. Utbyggingen på pilotstrekningen fortsetter i 2008. I tillegg prioriteres fornyelse av kontaktledningsanlegg på stasjoner på Ofotbanen.

Når det gjelder signal- og sikringsanlegg, vil det foregå oppgradering av anlegg på Oslo S, samt tiltak i tilknytning til ny sporplan på Kongsberg stasjon. Innenfor publikumsområder på Nationaltheatret stasjon pågår utbedringsarbeider.

Jernbaneverket avsluttet vinteren 2006 en studie av behovet for fornyelse av jernbaneinfrastrukturen i perioden 2007–2040. Studien er gjennomført ved hjelp av eksterne konsulenter. Studien antyder et etterslep på fornyelse av infrastruktur på i størrelsesorden 4,6 mrd. 2006-kr, og årlige langsiktige fornyelseskostnader på om lag 1,4 mrd. 2006-kr, med en noe lavere årlig gjennomsnittlig fornyelseskostnad de første ti årene av perioden på om lag 1,1 mrd. 2006-kr pr. år. Fornyelse av infrastrukturen fra år til år må sees i sammenheng med alderssammensetningen av infrastrukturkomponenter i forhold til komponentenes antatte tekniske/økonomiske levetid.

Når det gjelder bevilgninger til drift og vedlikehold i 2008, legger Samferdselsdepartementet til grunn de prioriteringer som ligger i planrammene som ble vedtatt i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015. Planrammen er mer enn fulgt opp for drift og vedlikehold for 2006–2008. Samferdselsdepartementet legger opp til at det langsiktige nivået på drifts- og vedlikeholdsinn-satsen på jernbanenettet vil bli nærmere vurdert ved fremleggelsen av Nasjonaltransportplan 2010–2019.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at prosjekttrettede aktiviteter innen Jernbaneverkets vedlikehold fortsatt skal konkurranseutsettes. Dette omfatter prosjekter og tiltak innenfor fornyelser og deler av forebyggende vedlikehold. Departementet mener at det er viktig at Jernbaneverket i sin konkurranseutsetting av slike oppgaver stimulerer til utvikling av et effektivt og velfungerende leverandørmarked. Dette gjelder særlig innenfor jernbanetekniske fag. I 2006 var 31 pst. av vedlikeholdsarbeidene konkurranseutsatt, mens i overkant av 50 pst. av fornyelsesarbeidene ble konkurranseutsatt.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 73,4 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Gardermobanen er brukerfinansiert, jf. kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen.

Utgiftene til drift og vedlikehold av denne banestrekningen holdes atskilt fra utgiftene til drift og vedlikehold av det øvrige jernbanenettet. Dette er gjort for å synliggjøre sammenhengen mellom utgifter og inntekter, samtidig som det sikrer at vedlikeholdet på Gardermobanen som en høyhastighetsbane med særskilt drifts- og vedlikeholdsbehov, er uavhengig av drifts- og vedlikeholds-nivået på det øvrige jernbanenettet.

For å kunne dekke periodisk tyngre vedlikehold med forholdsvis stabile avgiftssatser for bruk av banestrekningen, er det lagt opp til at innbetalingen i et normalår for bruk av Gardermobanen (jf. kap. 4350, post 07) bør være om lag 2,5 mill. kr høyere enn utgiftene til drift og vedlikehold. Differansen mellom utgifter og innbetalinger akkumuleres opp i et «fiktivt fond» og rapporteres i de årlige budsjettproposisjonene og i statsregnskapet. Ved utgangen av 2007 er det anslått at det «fiktive fondet» vil være på om lag 17 mill. kr.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 2 339,1 mill. kr til investeringer i linjen, en økning på 119,5 mill. kr eller 5,4 pst. fra saldert budsjett 2007. Sistnevnte innebar en økning på over 50 pst. fra saldert budsjett 2006. Investeringsbudsjettet for 2008 innebærer en ytterligere styrking av det historisk høye investeringsbudsjettet i 2007.

Jernbaneverket har den senere tiden opplevd til dels sterk kostnadsvekst for noen jernbaneanlegg som er startet opp. Det vises i denne sammenheng til prosjektomtalene av henholdsvis dobbeltspor Sandnes – Stavanger og fjernstyring Mosjøen – Bodø. Etter det Jernbaneverket erfarer varierer kostnadsøkningene mellom fagområder og i ulike deler av landet. Det er særlig anleggsmarkedet i tilknytning til underbygging og markedet for større betongkonstruksjoner, bl.a. broer, som peker seg ut med stor kostnadsvekst. I markedene for grunnarbeider og jernbaneteknikk er kostnadsbildet mindre entydig da det er et mer internasjonalt marked og er i mindre grad avhengig av anleggsmarkedet.

For best mulig å sikre seg mot den store prisøkningen i anleggsmarkedet vurderer Jernbaneverket for hvert enkelt prosjekt hva som vil være den mest optimale strategien for utlysning av opp-

drag og kontraktsinngåelse med henblikk på å møte kostnadsøkningene. Jernbaneverket har en tett kontraktsoppfølging på inngåtte kontrakter som omfatter produksjon, framdrift og utbetalinger for å redusere sannsynligheten for kostnadsøkninger etter at kontraktene er inngått. Samferdselsdepartementet har en tett dialog med Jernbaneverket om kostnadsutviklingen og oppfølgingen i form av

prosjektstyring og kostnadskontroll for prosjekter som er tatt opp til bevilgning.

Forslaget til investeringsbudsjett er gruppert på nyanlegg, planleggingsoppgaver og programområder. Programområdene er delt inn i sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner/knutepunkter, og kundeinformasjon.

06N2xt2

(i mill. kr)

Prosjekt	Styringsramme/ kostnads- overslag	¹ Forbruk t.o.m. 2007	Forslag 2008	Anslag 2009	² Rest etter 2009
Igangværende prosjekter					
Lysaker st.	1 106,0	691,0	230,0	175	10
Lysaker-Sandvika	2 900,0	644,0	660,0	800	796
GSM-R Togradio	1 809,9	1 676,5	134,0		0
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	1 901,0	419,3	570,0	550	362
Gaddal godsterminal	459,0	428,5	30,5		0
Brattøra godsterminal	80,4	76,0	4,0		0
Fjernstyring Grong-Mosjøen	220,0	177,3	42,0		0
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	596,8	183,3	243,0	150	20
Alnabru godsterminal	605,2	101,5	0,0		504
Bergen st.-Fløen	270,0	27,7	20,0	100	123
Ski st.	255,5	68,0	0,0		188
Sum igangværende prosjekter	10 203,8	4 493,1	1 933,5	1 775	2 003
Planlegging og grunnerverv m.v.			93,0		
Sikkerhet			107,0		
Kapasitetsøkende tiltak			105,6		
Stasjoner og knutepunkter, inkl kundeinformasjon			100,0		
Sum programområder			312,6		
Sum post 30			2 339,1		

¹ Forbruk t.o.m. 2007 er regnskapsmessig forbruk til og med 2006 og bevilgning for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007).

² Rest etter 2009 er et anslag for gjenstående bevilgningsbehov for igangsatte prosjekter, gitt foreløpige anslag for behovet pr prosjekt i 2009. Gjenstående bevilgningsbehov er beregnet på grunnlag av prosjektets styringsramme/kostnadsoverslag (dvs. forventet sluttkostnad, uten avsetninger til usikkerhet). Tidligere år har tabellen angitt prosjektets kostnadsramme for kvalitetssikrede prosjekter, dvs. hvilken kostnad prosjektet med normalt 85 pst. sannsynlighet ikke vil overskride, dvs. inkludert avsetninger for «normal» usikkerhet.

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Utbyggingen til fire spor fra Skøyen mot Asker er ett av de viktigste jernbaneprosjektene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Drammenbanen har i dag en så høy trafikkbelastning at den er svært sårbar for forsinkelser. Kapasitet på strekningen er 12 tog i timen i hver retning, og denne er fullt utnyttet i rushtidsperiodene. Trafikken på Drammenbanen er sammensatt og består av fjerntog på Sørlandsbanen og Bergensbanen, regiontog på Vestfoldbanen, flytog, lokaltogpendlene til Kongsberg, Drammen, Spikkestad og Asker og godstog mellom Østlandet og Sør- og Vestlandet.

Strekningen Lysaker – Asker gjennomføres som tre utbyggingsetapper. Sandvika – Asker ble åpnet og tatt i bruk i august 2005 og ga muligheten for en kapasitetsforbedring på inntil ett tog i hver retning pr. time. Prosjektet har også gitt en vesentlig bedring i kvaliteten på trafikkavviklingen. Lysaker stasjon er planlagt ferdigstilt i 2009 og gir en ytterligere kapasitetsøkning på inntil fire tog pr. time. Lysaker – Sandvika vil stå ferdig i 2011. Når utbyggingen på denne strekningen er ferdig vil eksisterende og nytt dobbeltspor til sammen ha kapasitet for dobbelt så mange togbevegelser som dagens infrastruktur.

Lysaker stasjon

Prosjektet Lysaker stasjon omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkl. ny jernbanebru over Lysakerelva. I tilknytning til den nye stasjonen bygges det ny busstasjon.

Nye Lysaker stasjon var opprinnelig planlagt samordnet med automatbane mellom Lysaker og Fornebu. Akershus fylkeskommune har imidlertid vedtatt ikke å bygge automatbane, men at det i stedet legges opp til å bygge en bybaneforbindelse til Fornebu. Departementet har derfor bedt Jernbaneverket om å stanse arbeidet med tilrettelegging for en automatbaneløsning på Lysaker stasjon. Det vises for øvrig til nærmere omtale i vegbudsjettet under fylkesomtalen av Akershus.

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2005, og det har en kostnadsramme på 1 212 mill. 2008-kr og en styringsramme på 1 106 mill. 2008-kr. Anleggsarbeidene startet ved årsskiftet 2005/2006, og de to første sporene på den nye stasjonen ble tatt i bruk sommeren 2007. Stasjonen er planlagt ferdigstilt sommeren 2009.

Nye Lysaker stasjon vil bedre tilgjengeligheten for alle brukergrupper. Atkomst til plattform kan skje via trapp, rampe, rulletrapp eller heis. Fra inngangsonene vil det bli taktill merking til plattfor-

mene og høyttaleranlegg bygges både i undergangen og på plattformene.

Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2008 avsettes 230 mill. kr til videreføring av prosjektet.

Lysaker – Sandvika

Prosjektet Lysaker – Sandvika omfatter 5,6 km nytt dobbeltspor. Den nye traseen vil gå i tunnel under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet og på hver side av Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon. Kontraktene på bygging av Bærumstunnelen ble inngått mellom januar og mars 2007, og tunneldrivingen vil pågå fram til og med 2010. De etterfølgende jernbanetekniske arbeidene vil pågå i 2011.

Prosjektet ble eksternt kvalitetssikret i 2006. Det har en kostnadsramme på 3 296 mill. 2008-kr og en styringsramme på 2 900 mill. 2008-kr.

Samferdselsdepartementet foreslår at det avsettes 660 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2008. Prosjektet er planlagt slutført i 2011.

Alnabru godsterminal

Alnabru godsterminal ble tatt opp til bevilgning i statsbudsjettet for 2007. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble det orientert om at Jernbaneverket var i ferd med å revidere plangrunnlaget for prosjektet, hvor det ble valgt å gå over fra en truck-basert løsning til en kranbasert løsning for løfteutstyr. I St.prp. nr. 68 (2006–2007) ble det bl.a. orientert om at Jernbaneverket var i ferd med å utarbeide en ny hovedplan med tilhørende kostnadsoverslag og framdriftsplan for prosjektet, som skulle legges fram for Stortinget i statsbudsjettet 2008.

Med bakgrunn i hovedplan har Jernbaneverket lagt fram et foreløpig kostnadsanslag på 605 mill. kr, ekskl. løfteutstyr/kraner. Anskaffelse av løfteutstyr/kraner vil inngå i tjenestekonsesjonen for drift av nye Alnabru godsterminal, og inngår derfor ikke i prosjektets kostnadsanslag. På bakgrunn av det økte kostnadsanslaget må prosjektet gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS2) før det gis ny bevilgning. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme med forslag til ny bevilgning til prosjektet i samband med statsbudsjettet 2009.

På grunn av den sterkt pressede trafikksituasjonen på den eksisterende containerterminalen som driftes av CargoNet, planlegger Jernbaneverket i samarbeid med CargoNet å sette i gang strakstiltak for å øke kapasiteten i påvente av at ny terminal står ferdig. Strakstiltakene vil bedre kapasiteten på dagens «offentlige arealer» på Alnabru, slik at totalkapasiteten på terminalen økes med

minimum 20 pst. Strakstiltakene gjennomføres i 2007 og 2008. I 2008 vil det bli brukt om lag 40 mill. kr til strakstiltak under programområdet kapasitet-søkende tiltak.

I 2008 settes det av midler til videre planlegging og grunnerverv av prosjektet.

GSM-R

Utbygging av GSM-R på strekninger som ikke hadde godkjent togkommunikasjon, ble startet i 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003).

I løpet av 2006 ble utbyggingen av GSM-R som system for nødkommunikasjon fullført på hele jernbanenettet. I 2007 implementeres siste del av funksjonalitet i nettet slik at GSM-R er komplett utbygd som togradio. Gjenstående utvikling av tilleggfunksjonalitet (skifteradio m.v.) vil skje løpende under driftsfasen av GSM-R-systemet. Utfasing av eksisterende analoge togradiosystem, Scanet, for hele jernbanenettet planlegges i november 2007. Scanet vil imidlertid opprettholdes som reserveløsning fram til juli 2008. Øvrige analoge radiosystemer, herunder skifteradio, vil bli utfaset fram mot 2012, i takt med at funksjonaliteten i GSM-R-nettet videreutvikles.

Prosjektet er eksternt kvalitetssikret med en kostnadsramme for hele utbyggingen av GSM-R på 1 915 mill. 2008-kr, og en styringsramme på 1 809,9 mill. 2008-kr. Det er lav gjenstående risiko knyttet til kostnadene for prosjektet.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 134 mill. kr til prosjektet i 2008 til sluttoppgjør og kompletterende arbeider. Utbyggingen er planlagt slutført i 2007 innenfor styringsrammen.

Ganddal godsterminal

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Den nye godsterminalen på Ganddal vil erstatte dagens terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen vil gi en mer rasjonell drift for togselskaper og speditører. Terminalanlegget vil gjøre det mulig med kjøring med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor ett døgn.

Gjennomføring av prosjektet gir reduksjon i drift- og vedlikeholdskostnader for togselskapene, og opp mot 30 pst. økt kapasitet i forhold til godsterminalen i Stavanger (første etappe). En fullt utbygd terminal gir mulighet for ytterligere 75 pst. vekst i godsvolum. Utbyggingen av Ganddal godsterminal må for øvrig sees i sammenheng med den planlagte utbyggingen av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, der de tyngste anleggsarbeidene vil bli gjennomført etter at godstrafikken er fjernet fra strekningen.

Første utbyggingsetappe består av en dobbelt-sidig og en ensidig lastegate med tre 600 m lange terminalspor. Kostnadsoverslag er 459 mill. 2008 kr for den delen av godsterminalen som Jernbaneverket har ansvaret for. Det er knyttet en viss usikkerhet til kostnadene til grunnerverv. Anleggsarbeidet ble startet desember 2005, og ferdigstilles i november 2007 innenfor kostnadsoverslaget.

Jernbaneverket har i samråd med Samferdselsdepartementet utlyst driften av terminalen som en tjenstekonsesjon i konkurranse, og det er nå inngått kontrakt om tjenstekonsesjon med Terminaldrift AS, som er et datterselskap av CargoNet AS. Trafikken på godsterminalen på Paradis i Stavanger skal overføres til Ganddal godsterminal ved årsskiftet 2007/ 2008. Terminalen eies av staten v/ Jernbaneverket som har ansvaret for kapasitetsutnyttelse, mens terminalselskapet har ansvaret for den daglige driften.

Ansvarsforholdene mellom terminalselskap og Jernbaneverket vil være avtalefestet. Terminalselskapet vil ha det kommersielle ansvaret ovenfor togselskapene og speditørene, som betaler for tjenester som ytes disse. Dette omfatter lasting og lossing av containere, semitrailere, skifting av tog, samt depot. Kostnadene til terminalselskapet vil omfatte egne kostnader pluss leie til Jernbaneverket.

Til slutføring av prosjektet foreslår Samferdselsdepartementet å avsette 30,5 mill. kr i 2008.

Sandnes – Stavanger

Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Prosjektet hadde anleggsstart i oktober 2006.

Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det i dag lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog. Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder og de tekniske anleggene har passert den tekniske og økonomiske levetid for slike anlegg. Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger gir en teoretisk kapasitetsøkning som blir om lag fem ganger høyere enn i dag. Kapasitetsøkningen vil gi en vesentlig forbedring av driftsstabiliteten på banestrekningen, samtidig som den muliggjør nye og mer kundetilpassede rutemodeller for lokal- og regiontogtrafikken til og fra Stavanger. I prosjektet inngår det tre nye holdeplasser, Gausel, Jåttåvågen og Paradis, samt oppgradering av en eksisterende holdeplass, Mariero, inkl. atkomst og parkering.

Rogaland fylkeskommune foretar nå en utredning for å vurdere om deler av dobbeltsporet kan benyttes som en del av en planlagt bybane i Stavangerområdet. Jernbaneverket bistår dette arbeidet med jernbaneteknisk kompetanse.

I 2005 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet hvor kostnadsrammen for ferdigstilling i 2009 med stengning i seks måneder ble satt til 1 490 mill. 2005-kr, mens styringsrammen ble satt til 1 320 mill. 2005-kr. Kostnadsoverslaget omfatter ikke erstatningstransport med buss i stegningsperioden. Prisregulert utgjør dette en kostnadsramme på 1 651 mill. 2008-kr og en styringsramme på 1 461 mill. 2008-kr. Dette inkluderer fornyelsesmidler til vedlikehold av eksisterende spor/anlegg, anslått til 242 mill. 2008-kr.

I forbindelse med kontraktutlysningen for prosjektet ble det avdekket betydelig økt prisnivå med bakgrunn i høy aktivitet i anleggsmarkedet i Rogaland. Det er derfor utarbeidet reviderte styrings- og kostnadsrammer for prosjektet basert på en ny usikkerhetsanalyse av oktober 2006. Markedsusikkerhet var en av de viktigste usikkerhetsfaktorene i den eksterne kvalitetssikringen fra oktober 2005. Ny kostnadsramme er på 2 040 mill. 2008-kr, mens ny styringsramme er på 1 901 mill. 2008-kr, hvorav 242 mill. 2008-kr utgjør fornyelse.

På grunn av den store kostnadsøkningen, og usikkerheten knyttet til prisutviklingen i anleggsmarkedet, foretar Samferdselsdepartementet en ekstern gjennomgang av det nye kostnadsoverslaget og hvilken usikkerhet som er knyttet til dette, slik at kostnadsoverslaget blir best mulig. Samferdselsdepartementet vil på egnet måte gi tilbakemelding til Stortinget.

Til gjennomføring og videreføring av anleggsarbeider og grunnerverv foreslår Samferdselsdepartementet å avsette 570 mill. kr i 2008. I tillegg vil det bli brukt om lag 50 mill. kr i til fornyelse over vedlikeholdsbudsjettet, jf. kap. 1350, post 23. Prosjektet planlegges ferdigstilt i desember 2009.

Ombygging av Brattøra godsterminal

I forbindelse med Statens vegvesens utbyggingsplaner for Nordre avlastingsveg i Trondheim må Jernbaneverket gjennomføre tiltak på jernbaneområdet med ombygging av spor til lastegatene på Brattøra godsterminal for å klargjøre areal for fremføring av vegen, jf. St.prp. nr. 67/ Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Kostnadsoverslaget for arbeidene er 80,4 mill. 2008-kr. Det er liten usikkerhet knyttet til kostnadsoverslaget. Kontraktene for prosjektet ble inngått og arbeidene startet i 2006. Arbeidene sluttføres i 2008.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 4 mill. kr til sluttfinansiering av prosjektet i 2008.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Utbyggingen er delt inn i to atskilte og uavhengige prosjekter: 1) Grong – Mosjøen og 2) Mosjøen – Bodø.

Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen ved at alle kryssingsspor (herunder stasjoner) kan tas i bruk. I tillegg vil driftskostnadene reduseres ved at dagens driftsmodell med manuell togekspedering avvikles. Dette vil også forenkle og effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Utbygging av fjernstyring og GSM-R langs Nordlandsbanen medfører en betydelig modernisering av banestrekningen. Tiltakene er viktige for sikkerheten og forventes å gi en vesentlig forbedret og mer fleksibel driftssituasjon på Nordlandsbanen med bedre punktlighet og regularitet for alle togtyper. Særlig godstransporten forventes å ha stor nytte av prosjektet.

Fjernstyring Grong – Mosjøen

Utbyggingen av delstrekningen startet i 2002. Arbeidet med idriftsetting av de enkelte stasjoner pågår suksessivt, og hele strekningen ferdigstilles høsten 2007. Prosjektet var planlagt ferdigstilt i 2007 ut i fra et kostnadsoverslag på 160 mill. kr. Prosjektet er nå om lag ett år forsinket. Forsinkelsen skyldes i hovedsak knapp ressurstilgang innenfor signalfaget. På grunn av forlenget byggetid, nye sikkerhetskrav og markedsmessige forhold, er kostnadsoverslaget revidert til 220 mill. 2008-kr.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 42 mill. kr til sluttfinansiering av prosjektet i 2008.

Fjernstyring Mosjøen – Bodø

Utbyggingen av fjernstyringsanlegg og anlegg for automatisk togkontroll på strekningen Mosjøen – Bodø ble startet i 2006 og videreført i 2007. Kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble oppgitt til 386 mill. kr. Ventet idriftsettelse av anleggene er endret fra 2008 til årsskiftet 2009/10. Framdriften er endret på grunn av knapphet på ressurser, spesielt innenfor signalfaget.

Med bakgrunn i forlenget byggetid, nye tekniske krav til høyere kvalitet og i ny sikkerhetsforskrift, samt markedsmessige forhold (bygningsmessige arbeider og utvendige sikringsanlegg), har Jernbaneverket utarbeidet et revidert kostnadsoverslag for prosjektet på 596,8 mill. 2008-kr, hvorav 31 mill. kr til fornyelse av eksisterende anlegg.

På grunn av den store kostnadsøkningen, og usikkerheten knyttet til prisutviklingen i anleggsmarkedet, foretar Samferdselsdepartementet en ekstern gjennomgang av det nye kostnadsoverslaget og hvilken usikkerhet som er knyttet til dette, slik at kostnadsoverslaget blir best mulig. Samferdselsdepartementet vil på egnet måte gi tilbakemelding til Stortinget.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 243 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2008.

Dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen

Prosjektet ble tatt opp til bevilgning i 2007. Jernbaneverket har gjennomgått planene for prosjektet på nytt, og det er gjort en ny tilstandsvurdering av signalanlegget på Bergen stasjon. Gjennomgangen viser at eksisterende signal- og sikringsanlegg har lengre gjenstående levetid enn tidligere antatt. Dette er anslått til om lag 10 år. Jernbaneverket har derfor valgt å flytte «signaldelen» av prosjektet fra vedlikehold/fornyelse til investeringer. Kostnadsoverslaget for prosjektet inkludert signaldelen, er nå på 270 mill. kr, hvorav dobbeltsporet utgjør om lag 120 mill. kr og signaldelen utgjør om lag 150 mill. kr. Dette innebærer ikke en kostnadsøkning, men er en omklassifisering av kostnader fra vedlikehold/fornyelse til investeringer for signaldelen av prosjektet.

Tilstanden til signalanleggene var en viktig bakgrunn for prioritering av prosjektet i statsbudsjettet 2007. Bevilgningen gitt for 2007 planlegges brukt på tiltak for å forbedre forholdene for godstrafikken. Dette gjelder i første rekke å legge til rette for direkte utkjør og innkjør for godstog til/fra godsterminalen. Samferdselsdepartementet foreslår avsatt 20 mill. kr til videre planlegging av prosjektet

Jernbaneverket har for tiden utfordringer bl.a. med å få tak i tilstrekkelig med kvalifisert arbeidskraft for å arbeide med signalanlegg. Dette innebærer ikke kostnadsøkninger for prosjektet.

Ski stasjon

Byggetrinn 1 for Ski stasjon omfatter bygging av ny undergang, ny bussterminal og etablering av nye parkeringsplasser. Undergangen vil bedre tilgjengeligheten til stasjonene fra vestsiden og redusere barrierevirkning for Ski stasjon. Omfanget i første byggetrinn er redusert i forhold til tidligere planer for ikke å skape problemer med trafikkavviklingen i den etterfølgende utbyggingen, samt å unngå en større ombygging av det eksisterende sikringsanlegget, som skal skiftes ut når hele sta-

sjonen bygges om. Det foreligger godkjent reguleringsplan for ombyggingen av Ski stasjon. Byggetrinn 1 på Ski stasjon har nå et kostnadsoverslag på 255,5 mill. kr.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble det foreslått avsatt 40 mill. kr til oppstart av prosjektet høsten 2007. Det er gjennomført detaljprosjektering og byggeplan, men de fysiske tiltakene er ikke startet. På grunn av et stramt anleggsmarked som har bidratt til store kostnadsøkninger på flere jernbaneprosjekter, har Samferdselsdepartementet valgt å utsette starten av dette prosjektet og i stedet prioritere optimal framdrift på igangværende anlegg.

Planlegging og prosjektering

Det foreslås avsatt 93 mill. kr til planlegging og prosjektering av nye investeringsprosjekter for 2008 som inngår i Nasjonal transportplan 2006–2015 med planlagt start i perioden 2006–2009. Planlegging omfatter utarbeidelse av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner, grunnverv etc.

For dobbeltsporutbyggingen på strekningen Kolbotn – Ski foreligger det godkjent kommunedelplan. Jernbaneverket er i ferd med å revurdere det planlagte trasévalget bl.a. med bakgrunn i valg av stoppmønster og vurderer muligheten for tilkobling av Østfoldbanens østre linje til nytt dobbeltspor nord for Ski stasjon.

Jernbaneverket planlegger dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar på Dovrebanelen sammen med Statens vegvesen hvor delstrekningen Minnesund – Kleverud inngår.

Prosjektet dobbeltspor Holm – Nykirke på Vestfoldbanen omfatter parsellene Holm – Holmestrand og Holmestrand – Nykirke. Detaljplanarbeidet ble startet i juni 2007 med planlagt ferdigstillelse av reguleringsplan primo 2008. Prosjektet planlegges delt i to, der det gjennomføres byggeplan for Holm – Holmestrand i 2008, etterfulgt av Holmestrand – Nykirke.

For Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen er det utarbeidet detaljplan for strekningen Telemark grense – Porsgrunn, og reguleringsplanen ble godkjent i 2002. Jernbaneverket har igangsatt detaljplanarbeidet for parsellen, der reguleringsplanen skal ut på offentlig behandling ved årsskiftet 2007/08.

I 2008 prioriteres planlegging av Gevingåsen tunnel med sikte på at prosjektet kan startes i 2009, slik at masseuttak fra tunnelen kan benyttes til den planlagte utvidelsen på Trondheim lufthavn, Værnes i regi av Avinor AS.

Når det gjelder planleggingen av Alnabru godsterminal, vises det til prosjektoamtalen foran.

Programområder

Programområdene omfatter tiltak innenfor sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkter samt tiltak for bedret kundeinformasjon. Samferdselsdepartementet foreslår at det totalt settes av 365,6 mill. kr til programområdene i 2008.

Sikkerhet

Programområdet sikkerhet omfatter planlegging, organisering og utførelse av tiltak for å forbedre trafikksikkerheten. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet.

Det overordnede målet for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. En samlet vurdering av foreliggende risikobilde tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Sikkerheten på det norske jernbanenettet er gjennom de siste tiårene gradvis forbedret med tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger. Fortsatt finnes det enkelte områder hvor slike feilhandlinger kan føre til ulykker, men Jernbaneverket gjennomfører suksessivt tiltak for å forbedre og supplere tekniske barrierer for å redusere mulighetene for uønskede hendelser. Mange tiltak til rassikring inngår som en naturlig del av vedlikeholdet og er en del av vedlikeholdsbudsjettet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt utbedringer.

Ved inngangen til 2007 hadde jernbanenettet om lag 4 050 planoverganger. I løpet av 2007 er det planlagt fjernet 110 planoverganger, slik at det ved utgangen av 2007 er om lag 3 950 planoverganger på jernbanenettet. Etter vegtrafikkloven har fører av vegtrafikkkjøretøy vikeplikt for skinnegående trafikk på planoverganger. Jernbaneverket har ansvar for å gjøre det mulig for vegtrafikanter å overholde denne vikeplikten gjennom å sikre tilstrekkelige siktforhold eller ved andre varslingstiltak. I tillegg til fortsatt sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for sikker ferdsel over planoverganger.

Sikkerhetsforskriften (forskrift nr. 1621 av 19.12.2005) stiller nye krav til utforming av de eksisterende planovergangene på jernbanenettet. Jernbaneverket har foreløpig anslått at det må gjøres tiltak på om lag 950 planoverganger for å til-

fredsstille forskriften. Sikkerhetsforskriften stiller også nye krav til utforming av de eksisterende stasjoner og holdeplasser på jernbanenettet. Jernbaneverket har foreløpig anslått at det må gjøres tiltak på om lag 50 stasjoner for å tilfredsstille forskriften.

Innenfor tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for sikker selvevakuering (nødlys, evakueringsskiltning), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak.

Samferdselsdepartementet foreslår avsatt 107 mill. kr til programområdet for sikkerhet i 2008.

Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter prosjektering, forberedelse og bygging av tiltak som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre mindre investeringstiltak som forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lastevne mv.

I 2008 videreføres arbeidene med midlertidige tiltak på Alnabru godsterminal, jf. omtalen av Alnabru godsterminal foran i proposisjonen. Dette gir en kapasitetsøkning på minimum 20 pst. sammenliknet med dagens situasjon.

I 2008 videreføres arbeidet med Berg kryssingsspor på Østfoldbanen. Det legges opp til ombygging av Drammen stasjon slik at Flytoget kan snu i Drammen i stedet for i Asker.

På Nordlandsbanen planlegges det forlengelse av kryssingsspor på Fauske stasjon. Sammen med tiltak som inngår i utbyggingen av fjernstyring på Nordlandsbanen (herunder Røklund kryssingsspor), forventes det at antall godstog på Nordlandsbanen kan økes fra tre til fire/fem togpar pr. døgn (dvs. tur-retur).

På Gjøvikbanen prosjekteres bygging av et kryssingsspor mellom Alnabru og Roa (Jensrud) for å få økt kapasitet for godstog på Bergensbanen. På Sørlandsbanen planlegges kryssingsspor mellom Kristiansand og Egersund.

Forsterkning av strømforsyningen er en forutsetning for framføring av flere og tyngre godstog. Oppgradering av omformerstasjonene samordnes med fornyelse og oppgradering av kontaktledningsanlegget på strekningen, som bevilges på kap. 1350, post 23.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 105,6 mill. kr. til kapasitetsøkende tiltak i 2008.

Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, herunder kundeinformasjon, med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service. Tiltakene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt.

For 2008 prioriteres videreføring og avslutning av de større ombyggingstiltakene på Haugenstua, Strømmen, Nationaltheatret (brannsikring) og Mo i Rana stasjoner. I tillegg foreslås gjennomført diverse mindre strakstiltak for å bedre de generelle forholdene på mange stasjoner, med vekt på stasjoner med høy trafikk.

Jernbaneverket arbeider med en langsiktig plan for hvordan prinsippene for universell utfor-

ming av stasjoner og knutepunkter, herunder tilpasning av infrastruktur og togmateriell kan ivaretas. En tilpasning og ombygging av eksisterende stasjonsinfrastruktur vil innebære betydelige investeringsbehov i årene framover.

Tiltak innen kundeinformasjon omfatter utbygging av informasjonssystemer basert på meldinger over høyttalere og økt bruk av monitører for bl.a. å kunne gi publikum løpende informasjon om trafikksituasjonen og håndtering av avvikssituasjoner. I tillegg kommer tiltak for å ta i bruk andre aktuelle medier, samt informasjon til togselskapene og andre transportmidler.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 100 mill. kr til tiltak på stasjoner og knutepunkter i 2008.

Kap. 4350 Jernbaneverket

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Kjørevegsavgift	23 539	20 900	21 800
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	178 996	103 800	108 300
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	247 461	185 900	271 200
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 107	74 100	76 000
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	7 373		
17	Refusjon lærlinger	676		
18	Refusjon av sykepenger	31 292		
	Sum kap. 4350	572 444	384 700	477 300

Post 01 Kjørevegsavgift

Regjeringen er opptatt av å legge forholdene til rette for at tungtrafikk kan overføres fra veg til jernbane. På denne bakgrunn ble grensen for fritak for kjørevegsavgift for godstrafikk med jernbane økt fra 22,5 tonn aksellast til og med 25 tonn aksellast i 2007, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 274 (2006–2007), jf. også St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 274 (2006–2007). I første omgang legges det opp til et toårig forsøk for å høste erfaringer med ordningen. Av hensyn til krav om likebehandling gjelder dette for alle banestrekninger hvor det tillates å kjøre med aksellast på 25 tonn. Dette gjelder Rørosbanen, Solørbanen, deler av Nordlandsbanen og Ofotbanen.

Det foreslås budsjettert med 21,8 mill. kr i kjørevegsavgift for 2008, knyttet til godstog med over

25 tonn aksellast. Avgiften fastsettes til 2,05 øre pr. brutto tonnm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Budsjetterte inntekter er knyttet til arbeid og salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører som kan variere betydelig fra år til år. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23. Det er knyttet merinntektsfullmakt til posten, slik at merinntekter kan nyttes under kap. 1350, postene 23 og 30. Samferdselsdepartementet foreslår at inntektsanslaget settes til 108,3 mill. kr for 2008.

Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften i Norge, jf. St.prp. nr.

64/Innst. S. nr. 251 (1996–97). Videre salget til togselskapene skjer til kostpris.

Det er knyttet usikkerhet til togselskapenes årlige behov for elektrisk kraft, prisen for elektrisitet og dermed størrelsen på innbetalingene. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, postene 23 og 30, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350, post 06, jf. forslag til romertallsvedtak. Med denne fullmakten vil ikke togselskapenes bruk av elektrisk kraft få negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå.

I 2008 foreslås det å sette inntektsanslaget til 271,2 mill. kr.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Betaling for bruk av Gardermobanen er todelt. Den består både av betaling for bruk av terminal-

tjenester (flytogterminalene på Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen) i tilknytning til Gardermobanen, og av betaling for bruk av skinnegangen. Avgiften for tilleggstjenester på flytogterminalene blir beregnet pr. togbevegelse. Avgiften for bruken av sporet baseres på antall togkm som togselskapene tildeles i ruteplanen (planlagt togproduksjon). For togselskaper som ikke har fått tildelt ruteleie i den ordinære ruteplanen, beregnes kjørevegsavgiften i henhold til utkjørte togkm. En slik differensiering av brukeravgiften medfører at de godstogene som benytter banestrekningen, ikke betaler for tjenester som utelukkende er knyttet til persontogdriften (stasjonstjenester).

I 2008 fastsettes følgende avgiftssatser for betaling for bruk av Gardermobanen:

02N1xx2

	Avgiftssats
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	14,80 kr pr. togkm
Avgifter for prioriterte stasjonstjenester	
Oslo S Flytogterminalen ¹	98,49 kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	16,43 kr pr. togbevegelse
OSL Gardermoen	65,63 kr pr. togbevegelse

¹ Fakturering for bruk av flytogterminalen på Oslo S omfatter kun Flytoget AS

Det foreslås budsjettert med 76 mill. kr i innbetalinger for bruk av Gardermobanen i 2007. Det

vises ellers til omtale av kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Kap. 1351 Persontransport med tog

KPA

L		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog			15 800
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 572 722	1 598 500	1 657 600
	Sum kap. 1351	1 572 722	1 598 500	1 673 400

Post 60 Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog

I samråd med Kommunal- og regionaldepartementet, og etter ønske fra Buskerud og Telemark fylkeskommuner, overtar Samferdselsdepartemen-

tet midlertidig ansvaret for kompensasjon for bortfall av statlig kjøp av persontransporttjenester med tog for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) samt Bratsbergbanen.

Telemark fylkeskommune ønsket i sin tid å overta tilskuddsansvaret for togtrafikken på Brats-

bergbanen, og ansvaret ble overført i 2004. Kompensasjonen til Buskerud fylkeskommune har sammenheng med at Samferdselsdepartementet sluttet å kjøpe lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) i 2005.

Kompensasjonsordningen skal være midlertidig. Tilskuddet skal avvikles etter andre halvår 2009 for Telemark/Bratsbergbanen, og etter første halvår 2010 for Buskerud/Vøgne.

Det foreslås å sette av 15,8 mill. kr i 2008 til kompensasjon til fylkeskommunene, fordelt med 12 mill. kr til Telemark og 3,8 mill. kr til Buskerud.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 1 657,6 mill. kr til statlig kjøp av persontransport med tog i 2008, en økning på 3,7 pst. fra saldert budsjett 2007. Det er Samferdselsdepartementets intensjon at avsatt beløp skal gi et bedre togtilbud i 2008.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp omfatter direktekjøp av togtilbud fra NSB AS, kjøp av togtilbud mellom Oslo og Stockholm, kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen fra NSB Anbud AS, samt kjøp av persontransport med tog på Ofotbanen.

Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog fra NSB AS omfatter toggruppene nærtrafikk, InterCitytrafikk, region- og matetraffikk, nattog og fjerntrafikk på Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø). Staten kjøper ikke fjerntrafikk på strekningene Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim og Oslo – Gøteborg, da disse togtilbudene drives kommersielt av NSB AS.

Kjøp av persontransport med tog fra NSB AS

Statens direktekjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er regulert gjennom en rammeavtale for 2007–2010 inngått mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS, og årlige kjøpsavtaler under rammeavtalen.

Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om direkte kjøp av persontransporttjenester for 2008 er ikke slutført ved framleggelsen av statsbudsjettet. Forhandlingene gjelder omfanget av togproduksjonen, som bl.a. er avhengig av lokførersituasjonen i NSB AS. Departementet vil ev. komme tilbake med en orientering til Stortinget på en egnet måte når saken er avklart.

Avtaleverket regulerer NSBs plikter i forhold til trafikktelsene, herunder krav som skal bidra til at toget oppfattes som tilgjengelig for alle reisende, i tillegg til å definere ruteproduksjonen for rammeavtaleperioden, standarden på togmateriellet og NSBs handlingsrom for takstreguleringer. Avtale-

verket inneholder videre bestemmelser om bl.a. misligholdsvilkår, vederlagsbestemmelser, krav til effektivisering, rapportering, håndtering av endringer i løpet av avtaleperioden samt bestemmelser som regulerer økonomisk sikring av restverdier av NSBs aktiva utover avtaleperiodens lengde (såkalt restverdigaranti).

Rammeavtalen bygger på at NSB har det operative driftsansvaret og markedsansvaret. Avtalen regulerer NSBs frihet til å kunne foreta operative beslutninger innenfor rammeavtalens klausuler uten at disse må forelegges Samferdselsdepartementet. Avtalen pålegger NSB å rapportere over realisert produksjon slik at departementet kan kontrollere at leveransen har vært kontraktsmessig og ev. sanksjonere dersom leveransen ikke er i tråd med avtalens bestemmelser. NSB har videre en plikt til straks å varsle Samferdselsdepartementet dersom selskapet er forhindret, eller har grunn til å tro at selskapet vil bli forhindret, fra å oppfylle sine forpliktelser etter trafikkavtalen.

Rammeavtalen inkluderer for første gang kjøp av persontransport på strekningen Oslo – Kristiansand. Regiontogtilbudet på denne strekningen har tidligere vært kommersielt drevet av NSB AS.

Samferdselsdepartementet og NSB har i 2007 kommet til enighet om at NSB i samarbeid med Rauma Utviklingsselskap sommeren 2008 kan lansere et turistkonsept på Raumabanen. Endringen medfører ikke økt kjøpsbeløp og det er en klar målsetting at turistkonseptet gjør at driften på Raumabanen i sommerperioden blir selvfinansiert, senest innen rammeavtalen for 2007–2010 utløper.

Togtilbud mellom Norge og Sverige

Regjeringen er opptatt av gode togforbindelser mellom Norge og Sverige. Samferdselsdepartementet har inngått overenskomster med den svenske kjøpsmyndigheten Rikstrafiken om tre grenseoverskridende persontogtilbud.

Den ene overenskomsten gjelder persontogtrafikken mellom Trondheim og Östersund, det såkalte «Nabotåget» på Meråkerbanen. «Nabotåget» har de siste årene blitt en suksess ved at stadig flere reisende bruker togtilbudet. Overenskomsten mellom de to lands myndigheter går ut på å sørge for at det kjøpte togtilbudet som finnes på hver side av grensen, knyttes sammen til et sammenhengende, grenseoverskridende togtilbud ved at trafikktøverne pålegges et samarbeid om to daglige togavganger i hver retning. NSB er trafikktøver på norsk side, mens Veolia Transport (tidl. Connex) er trafikktøver på svensk side. Overenskomsten strekker seg foreløpig frem til desember 2012, med mulig forlengelse til 2014.

Avtalen med NSB om togtilbudet på norsk side (togtilbudet på Meråkerbanen) inngår i rammeavtalen for 2007–2010 mellom NSB og Samferdselsdepartementet.

Den andre overenskomsten gjelder persontransport med fjerntog mellom Oslo og Stockholm og regiontog mellom Oslo og Karlstad. Overenskomsten kom i stand som følge av et initiativ fra Prosjekt Gränstrafiken som består av Hedmark fylkeskommune, Värmlands län og Örebro län. Overenskomsten innebærer daglige togavganger over grensen ved Charlottenberg fra ruteterminskiftet i januar 2007 til ruteterminskiftet i januar 2010. Det er NSB i samarbeid med svenske SJ som står for driften av togtilbudet, der NSB har operatøransvaret på norsk side, mens SJ har operatøransvaret på svensk side. Togtilbudet er basert på en utvidelse av eksisterende togtrafikk på svensk side. Togtilbudet inkluderer to daglige avganger tur/retur Oslo – Stockholm på ukedagene (en avgang i helgene) og to daglige avganger tur/retur Oslo – Karlstad på hverdager. Togtilbudet kommer i tillegg til det øvrige persontogtilbudet på Kongsvingerbanen.

Svenske og norske myndigheter bærer en lik andel av det samlede kjøpsbeløpet. På norsk side deler Samferdselsdepartementet og Hedmark fylkeskommune på å betale den norske andelen. Departementet betaler et beløp på 4,48 mill. kr årlig, mens Hedmark fylkeskommune betaler et beløp på 2,49 mill. kr årlig. Bestemmelser om betalingen og togtilbudets innhold, varighet og omfang er nedfelt i en egen avtale mellom departementet, Hedmark fylkeskommune og NSB. For at togtilbudet skal oppleves som helhetlig og godt integrert, har NSB inngått en samdriftsavtale med SJ. Avtalen mellom Samferdselsdepartementet, Hedmark fylkeskommune og NSB inngår i rammeavtalen for 2007–2010 mellom NSB og Samferdselsdepartementet.

Den tredje overenskomsten gjelder persontransport med tog på Ofotbanen. Den norske delen av strekningen ligger er om lag 4 mil, og den er et naturlig endepunkt for det svenske linjenettet i nord. Etter forespørsel fra svenske myndigheter, har Samferdselsdepartementet og Rikstrafiken inngått en samarbeidsavtale der persontransporttilbudet på Ofotbanen inngår som en del av det togtilbudet som Rikstrafiken avholder konkurranse om «Tågtrafik övre Norrland». Togtilbudet som inngår i konkurransen, er nattogtrafikk mellom Stockholm og Narvik og mellom Göteborg og Narvik, dagtogtrafikk mellom Luleå og Kiruna og dagtogtrafikk mellom Kiruna og Narvik.

Samferdselsdepartementet kjøper persontransporten mellom Narvik og Riksgrensen fra NSB frem til ruteterminskiftet i juni 2008. Fra ruteterm-

inskiftet i juni 2008 vil vinneren av konkurransen som avholdes av Rikstrafiken, overta driften av persontransporttilbudet også på den norske delen av strekningen ved at vinneren av konkurransen inngår en egen avtale med Samferdselsdepartementet.

Rikstrafiken forestår kjøpet av persontransporttjenester på vegne av Samferdselsdepartementet, og dette innebærer å foreta alminnelig oppfølging av den valgte operatøren. All betaling til operatøren foretas av Rikstrafiken. Samferdselsdepartementet betaler Rikstrafiken 1,55 mill. kr i 2008, og deretter årlig 3 mill. 2007-kr. Beløpet skal dekke betaling til operatøren for persontransporten på den norske siden.

Kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen

NSB Anbud AS, et heleid datterselskap av NSB AS, vant konkurransen om avtale om kjøp av persontransport på Gjøvikbanen i juni 2005. Avtalen med staten ved Samferdselsdepartementet gir NSB Anbud AS retten til å drive lokal og regional persontransport på Gjøvikbanen fra ruteterminskiftet 11.06.2006 og 10 år fremover. Det er avsatt om lag 71 mill. kr i 2008 for å følge opp avtalen mellom NSB Anbud AS og Samferdselsdepartementet.

Restverdisikring i rammeavtalen med NSB AS

For 2008 foreslår Samferdselsdepartementet at Stortinget samtykker i at NSB AS gis en restverdigaranti for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS for 2007–2010; for eksisterende materiell inntil 2 700 mill. kr, og for oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på 4 425 mill. kr.

Restverdigarantien foreslås med bakgrunn i at statens avtaler med NSB AS om kjøp av persontransporttjenester med tog har vesentlig kortere løpetid enn levetiden for materiellet, og med bakgrunn i at annenhåndsmarkedet for togmateriell er svært begrenset. Som eier av NSB AS bærer staten uansett risikoen for at togmateriell ikke kommer til anvendelse. Staten som dominerende kjøper av togtransporttjenester fra NSB AS styrer i stor grad hvor mye togmateriell NSB AS har behov for. Staten som kjøper er derfor nærmest til å minimere risikoen for at togmateriell ikke blir anvendt. Ved å gi en slik restverdigaranti reduseres derfor det årlige kjøpsbeløpet for staten som kjøper.

En restverdigaranti kommer først til anvendelse dersom togmateriellet ikke kan anvendes innenfor avtalen om offentlig kjøp og dersom det må selges eller leies ut med tap. Så lenge dagens

nivå for direkte kjøp av persontransporttjenester med tog fra NSB AS opprettholdes, vil ikke restverdigarantien utløses.

Staten v/Samferdselsdepartementet garanterer at NSB AS sitt rullende materiell skal anvendes til togproduksjon i Norge ut den økonomiske levetiden for den aktuelle investeringen, dersom materi-

ellet har de nødvendige godkjenninger fra Statens jernbanetilsyn. For nytt rullende materiell eller større oppgraderinger av eksisterende materiell, gis restverdigaranti kun dersom staten v/Samferdselsdepartementet skriftlig har akseptert at restverdigaranti gis for en bestemt investering.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2006	budsjett 2007	2008
01	Driftsutgifter	29 856	34 800	35 600
	Sum kap. 1354	29 856	34 800	35 600

Post 01 Driftsutgifter

For 2008 foreslås avsatt 35,6 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Det var 26 ansatte i tilsynet pr. 01.05.2007.

Hovedaktivitetene til Statens jernbanetilsyn i 2008 vil være knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene, regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat, tillatelse til å drive jernbanevirksomhet og sikkerhetsgodkjenninger.

Nye trafikkutøvere på jernbanenettet skaper økt arbeidsmengde for tilsynet i form av økt antall søknader om lisenser, sikkerhetssertifikater og tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, samt søknader om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell. Flere aktører innenfor godstransport medfører at antallet tilsynsobjekter øker.

Tilsynet regner med å måtte bruke betydelige ressurser på håndheving av nye og endrede forskrifter, herunder implementering av EU-direktiver og tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI-er) fra EU som er eller vil bli innlemmet i EØS-avtalen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet, som følger av EØS-avtalen, delegeres til Sta-

tens jernbanetilsyn, forutsatt at oppgavene ikke kommer i konflikt med tilsynets øvrige roller.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid, herunder det europeiske jernbanebyrået (ERA), blir stadig mer ressurskrevende for tilsynet. Dette engasjementet sikrer Norge en betydelig påvirkningsmulighet på de internasjonale forpliktelser som oppstår gjennom EØS-avtalen, og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet (som også berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa).

Statens jernbanetilsyn er delegert oppgaver som omfatter behandling av klager fra trafikkutøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning mv. Departementet legger videre opp til å delegere markeds- og overvåkingsfunksjonen på jernbaneområdet som i dag ligger i Samferdselsdepartementet til tilsynet.

Jernbanetilsynet er delegert oppgaven med å utpeke teknisk kontrollorgan. Tilsynet er videre delegert oppgaven med å opprette og drifte registre over infrastruktur, rullende materiell og lokførersertifikater. Spesifikasjoner for disse registrene EØS-avtalen. Arbeidet med etablering av databasestruktur, kommunikasjonslogikk og innkjøp av datautstyr mv. er påbegynt i 2007, og vil bli videreført i 2008. Videre vil arbeidet omfatte drift, vedlikehold og rapportering fra disse registrene i årene fremover.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	¹ Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
85	Utbytte	246 000	328 000	349 000
	Sum kap. 5611	246 000	328 000	349 000

¹ Det ble senere i 2007 vedtatt å øke utbyttet til 380 mill. kr, jf. St.prp. nr. 69/Inst. S. nr. 230 (2006–2007).

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdjustert egenkapital, begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt.

Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2007 innebærer at prosentsatsen vil være den begrensende faktor. På dette grunnlag foreslås det budsjettert med 349 mill. kr i utbytte fra NSB AS for 2008. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Kap. 4355 Baneservice AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
90	Avdrag på lån			38 300
	Sum kap. 4355			38 300

Post 90 Avdrag på lån

I forbindelsen med omdanningen av Baneservice til aksjeselskap 31.01.2005, ble selskapet gitt et

statslån med tre års løpetid. Statslånet forfaller til betaling 31.01. 2008. Tilbakebetalingen av lånet utgjør 38,3 mill. kr.

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
80	Renter	1 555	1 400	200
85	Utbytte	3 500	3 000	
	Sum kap. 5623	5 055	4 400	200

Post 80 Renter

Statslånet til Baneservice AS på 38,3 mill. kr er gitt

til kommersielle vilkår og har en varighet på tre år. Lånet er gitt til rentevilkår på NIBOR med et tillegg av 1,5 prosentpoeng. Selskapet velger selv

renteperiode for lånet, fra 1 mnd. til 12 mnd. Renter betales etterskuddsvis.

I 2008 budsjetteres det med 0,2 mill. kr i renter på lånet. Da selskapet selv velger renteperiode for lånet, er det knyttet usikkerhet til budsjetterte innbetalinger av renter.

Post 85 Utbytte

Baneservice AS kjøpte sommeren 2006 opp 51 pst. av aksjene i det svenske konsernet STG. Baneservice vil derfor i 2007 være å betrakte som et konsern.

Gjeldende utbyttepolitikk for Baneservice AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital, begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt. Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2007 indikerer et nullresultat. På dette grunnlag er det ikke budsjettert med utbytte fra Baneservice AS i 2008. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Andre saker

Mål- og resultatstyring av Jernbaneverket

Det vises til omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har et løpende arbeid med å videreutvikle mål- og resultatstyringen av virksomheten. Departementet legger stor vekt på at midlene som stilles til disposisjon for Jernbaneverket skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte, enten oppgavene utføres i egen regi eller oppgavene settes ut i konkurranse. I det følgende gjengis målmatriksen for Jernbaneverket, med oppfølging for 2006 og pr. første tertial 2007.

Målmatrise

06N1xx2

Forhold som skal måles	Status			Mål mot 2009	Merknad
	2005	Status 2006	pr. 1. tertial 2007		
<i>Økonomi</i>					
Forbruk innenfor bevilgning	Ja	Ja	Ja	Ja	
Periodisert resultat (mill. kr)	- 46	-27	-24	>0	Jf. eget oppsett for periodisert resultat
<i>Sikkerhet</i>					
Antall drepte gj.snitt siste 20 år	8,1	7,2	6,9	-3,5 pst. p.a.	Endring fra 2005 til 2006 var – 11,1 pst.
Antall personskader gj.snitt siste 3 år	156	149	95	-3,5 pst. p.a.	Endring fra 2005 til 2006 var – 4,5 pst.
Antall skader og tilløpgj.snitt siste 3 år	207	254	187	-3,5 pst. p.a.	
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i pst.	99,3	98,7	98,8	99,4	
Regularitet i pst.	–	–	98,5	–	Måles fra 2007
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	66	65	–	71	
Tilgjengelighet	–	–	–	–	Etableres ved ifm. NTP 2010–2019

Sikkerhet: Utviklingen av sikkerhet med hensyn til drepte og personskader ligger foran målkra- vet. Utviklingen med hensyn til «skader og tilløp» har sammenheng med at det i perioden er gjort tiltak for å forbedre rapporteringen

Punktlighet: Utviklingen i oppetid i 2006 og hit- til i 2007 er en forverring i forhold til referanseåret 2005, og henger sammen med flere driftsavbrudd o.l. som følge av ytre forhold (ekstremvær). Regu- laritetsprosent er et nytt mål fra 2007 og viser pro-

sentvis antall tog som har blitt kjørt i forhold til antall tog som skulle ha vært kjørt i følge ruteplan. I første omgang legges det opp til at Jernbaneverket rapporterer på regularitet. Basert på denne rapporteringen vil Samferdselsdepartementet på et senere tidspunkt fastsette konkrete mål til regulariteten.

Kundetilfredshet: Jernbaneverkets kundetilfredshet måles igjennom NSBs brukerundersøkelse, som omfatter publikumsinformasjon og forhold på stasjonsområdene. Samlet resultat for Jernbaneverket for kundetilfredshet var i 2005 og 2006 på henholdsvis 66 og 65 pst. godt eller svært godt fornøyde. Undersøkelsen tyder på at kundene er til dels godt fornøyde med forholdene på stasjonsområdene, mens informasjon ved avvikshåndtering trekker ned.

Produktivitet og effektiv ressursbruk

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket samarbeider om å videreutvikle mål for Jernbaneverkets effektivitet, produktivitet, og resultat. Siden det ikke er en entydig sammenheng mellom

Jernbaneverkets målstruktur og «produktfunksjon», og siden Jernbaneverkets tjenester ikke omsettes og prises i et marked er det vanskelig å måle/målsette disse parametrene ut fra en bedriftsøkonomisk tilnærming. Det gjøres likevel tilnærminger til dette i form av at Jernbaneverket fører et internt periodisert regnskap, arbeider med intern og ekstern «benchmarking», samt gjennom måling av kapasitetsutnyttelse.

Periodisert regnskap

Jernbaneverket deltar i et prøveprosjekt i regi av Finansdepartementet om utvikling av periodisert regnskap for statlige virksomheter. Jernbaneverket har nå gjennomført to år med periodisert regnskap. For et fullstendig regnskap med noter vises det til Jernbaneverkets «Årsmelding 2006» som er tilgjengelig via Jernbaneverkets hjemmesider på internett. Oppstillingen skiller seg fra de foreløpige statlige regnskapsstandarder ved at transaksjoner som knytter seg til investeringsbevilgninger, ikke er medregnet i driftstilskuddet.

04N2xt2

	Periodisert regnskap (mill. kr)		
	Regnskap 2005	Regnskap 2006	Regnskap 2007, pr. 1. tertial
<i>Driftsinntekter</i>			
Kjørevegsavgifter	109	99	33
Driftstilskudd	2 636	2 932	995
Andre inntekter	442	491	137
<i>Sum inntekter</i>	<i>3 186</i>	<i>3 522</i>	<i>1 165</i>
<i>Driftskostnader</i>			
Varekostnader	351	401	80
Personalkostnader	1 645	1 740	577
Andre produksjonskostnader	714	688	335
<i>Sum driftskostnader</i>	<i>2 709</i>	<i>2 829</i>	<i>992</i>
<i>Driftsresultat</i>	<i>478</i>	<i>693</i>	<i>173</i>
Avskrivninger og nedskrivninger	526	601	197
Netto finanskostnader	(2)	1	0
Ekstraordinære kostnader	0	118	0
<i>Årsresultat</i>	<i>(46)</i>	<i>(27)</i>	<i>(24)</i>

Driftsinntekter omfatter kjørevegsavgifter (inkl. avgifter for bruk av Gardermobanen). Driftstilskudd (bevilgninger på kap. 1350, postene 23 og 25) og andre inntekter (kap. 4350, ekskl. postene 01, og 07). Driftstilskuddet inkluderer også arbeidsgiverandelen til Statens Pensjonskasse, samt trekkrettigheter på andre departementer, særlig Justisdepartementet. Økningen i andre inntekter er bl.a. knyttet til økte kraftpriser.

Avskrivningene har økt med 14,4 pst., som i hovedsak skyldes helårsvirkningen av investeringen i nytt dobbeltspor Sandvika – Asker. Jernbaneverkets «åpningsbalanse» pr. 01.01.2005 er ikke fullstendig. Regnskapsmessige avskrivninger er derfor noe undervurdert. Jernbaneverket arbeider med en fullstendig verdsetting av infrastrukturen og å kvalitetssikre tidligere verdsettinger. Ekstraordinære kostnader omfatter erstatningen til NSB AS vedrørende kreosotforurensningen på Lillestrøm, jf. Innst. S. nr. 205 (2005–2006). Bevilgningen er regnskapsført under «Driftstilskudd».

Årsresultatet for 2006 viser et underskudd på 27 mill. kr som er en resultatforbedring på 19 mill. kr i forhold til 2005.

Effektiv kapasitetsutnyttelse

Forenklet sett er kapasiteten i jernbanenettet en balanse mellom framføringstid og frekvens. Økt frekvens på en enkeltsporet jernbane vil innebære lengre framføringstider for alle tog, mens økt framføringshastighet gir lavere frekvens. Jernbaneverket vil som en del av mål og resultatstyringen rapportere på kapasitetsutnyttelsen, og det arbeides med å utvikle bedre indikatorer for dette.

Intern effektivitetsmåling av drifts- og vedlikeholdsarbeider

Jernbaneverket arbeider med metoder for å sammenlikne kostnadseffektiviteten mellom utførende enheter mot hverandre (såkalt -intern «benchmarking») på aktivitetsnivå. Dette vil også muliggjøre sammenlikninger/analyser mot eksterne leverandører. Jernbaneverket har i 2007 innført nye rutiner for registrering av utført arbeid, slik at det kan gjennomføres analyser av kostnadseffektivitet i ulike drifts- og vedlikeholdsarbeider. Systemet gir også mulighet for å vurdere framdrift i forhold til planlagte arbeider.

Internasjonal benchmarking

Jernbaneverket arbeider med å utvikle aggregerte mål for enhetskostnader innen ulike fagområder. Etaten deltar dessuten i en europeisk sammenlik-

ning av kostnader i drift og vedlikehold av infrastrukturen. For kostnader pr. hovedsporkm ligger Jernbaneverket rundt gjennomsnittet i Europa. Hovedsporkm er sporenlengde pluss dobbeltspor, kryssingsspor og terminalspor målt i kilometer.

Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) har de siste ti årene sammenliknet tall som viser hvor mye de enkelte land bruker til drift og vedlikehold av jernbanenes infrastruktur, som en tilnærming til levetidskostnader for infrastrukturen. Ifølge siste UIC-rapport bruker landene i Europa i gjennomsnitt 71,5 euro pr. hovedsporkm på fornyelser og vedlikehold, mens Jernbaneverket i gjennomsnitt har brukt 53,9 euro pr. hovedsporkm. Undersøkelsen viser at det er store forskjeller i utgifter til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanenettene i Europa, og dette reflekterer i stor grad forskjellige vedlikeholdsstrategier, kvalitetsnivå/-mål/-standarder, og alderssammensetting på infrastruktur. Jernbaneverket samarbeider med flere europeiske jernbaneforvaltninger om å forbedre sammenliknbarheten av drifts- og vedlikeholdskostnader for infrastruktur mellom landene. I denne sammenhengen er det viktig å se både på kostnader pr. anleggsmengde og kostnader pr. utført arbeidsmengde.

Internasjonale saker, EU/EØS-saker – Jernbanepakke 3

Den såkalte jernbanepakke III antas å bli formelt vedtatt i EU høsten 2007. Pakken inneholder rettsakter om liberalisering av internasjonal persontransport og innføring av sertifikat for lokførere. Videre inneholder pakken en forordning som skal styrke passasjerenes rettigheter.

Høyhastighetsbaneutredningen

Det vises til tidligere omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å gjennomføre en uavhengig utredning av om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekninger for hastigheter over 200 km/t, den såkalte høyhastighetsutredningen. Etter en internasjonal anbudsrunde ble den tyske VWI-gruppen valgt som konsulent for oppdraget. Konsulentene la fram resultatene av den første fasen av arbeidet høsten 2006. Her tilrødde VWI å gå videre med en grundigere utredning av to strekninger i en fase 2; Oslo – Trondheim (via Østerdalen) og Oslo – Göteborg. Etter innspill fra ulike hold valgte Samferdselsdepartementet, etter samråd med Jernbaneverket, i tillegg å gå videre med en utredning av høyhastighetsbaner i Sørvest-Norge i en fase 3 av

utredningsarbeidet. Tilleggsutredningen er lagt opp slik at den dekker Haukelibanen, lansert av selskapet Norsk Bane AS, og ideen om en sørnorsk høyhastighetsring, lansert av det nå etablerte selskapet Høyhastighetsringen AS.

På grunn av tillegget til utredningen vil det bli arbeidet delvis parallelt med fase 2 og 3 med sikte på endelig ferdigstilling fra VWI i september i 2007. Om det er nødvendig, vil det også bli gjennomført en fjerde utredningsfase, der en vil foreta mer detaljerte studier av ett eller flere traséalternativ. Det vil bli gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av de mest aktuelle trasékorridorene. Miljø- og klimakonsekvenser vil være en del av disse analysene. Analysene vil være på et overordnet nivå og identifisere kritiske faktorer for en mulig satsing på høyhastighetsbaner tilpasset norske forhold. Et ev. videre utredningsbehov vil selvsagt avhenge av resultatene fra dette utredningsarbeidet.

Etter at utredningsarbeidet er ferdig, vil det bli gjennomført en bred høringsrunde og avviklet et nytt seminar, slik at alle interessegrupper skal få mulighet til å gi innspill. Utredningen vil inngå i Jernbaneverkets grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringen vil deretter presentere sitt syn på høyhastighetsbaner i Nasjonal transportplan 2010–2019.

I hvilken grad det senere vil bli aktuelt å gjøre grundigere vurderinger, må vurderes nærmere i lys av resultatene fra det utredningsarbeidet som nå gjennomføres av VWI-gruppen og den etterfølgende høringsrunden.

Universell utforming – utarbeidelse av handlingsplan

Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015 ble følgende vedtatt som et femte hovedmål for transportpolitikken:

«Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv»

Det er videre fastsatt som en nasjonal strategi at mulighetene for økt samfunnsdeltakelse fra bl.a. funksjonshemmede skal gjennomføres ved å bruke universell utforming som strategi og overordnet ambisjon.

Tilrettelegging for tilgjengelighet i samsvar med prinsippene for universell utforming er et viktig element i utviklingen av stasjoner og øvrige deler av jernbanens infrastruktur. Ved bygging av ny infrastruktur og ved anskaffelse av nye tog skal prinsippene for universell utforming legges til grunn.

For eksisterende infrastruktur og stasjoner er det et stort gap mellom faktisk tilstand og målet om universell utforming, og det er en betydelig utfordring å lukke dette gapet. Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til en langsiktig plan for hvordan prinsippene for universell utforming av jernbanens infrastruktur kan ivaretas. Planen inneholder en strategi for utvikling av stasjonen mot et mål om tilgjengelighet for alle og på langt sikt at alle stasjoner skal bli universelt utformet. Planforslaget vil være et grunnlag for Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det er utført en tilstandsregistrering av tilgjengeligheten på jernbanenettets stasjoner som brukes i trafikk i dag. Vurderingen omfatter infrastrukturen på stasjonenes publikumsområder, dvs. arealer (merking, skilting, belysning, atkomst), bygninger, plattformer, informasjonsanlegg og andre serviceinnretninger som Jernbaneverket stiller til rådighet.

Som underlag for å belyse en mulig trinnvis utvikling, er tiltak og kostnader anslått både for et mulig etappemål som gir tilgjengelighet for alle (en vei/ ett sted), og for det langsiktige målet om universell utforming (alle veier/ alle steder). Anslagene bygger på standardkostnader/enhetspriser for tiltak der detaljeringsgraden er forholdsvis grov. På et overordnet utredningsnivå som dette, er kostnadsestimatene forbundet med stor usikkerhet.

Oppsummert konkluderes det med at kostnadene for tilrettelegging etter det lave alternativet ligger i størrelsesorden 2,5 mrd. kr, mens tilrettelegging for universell utforming ligger i størrelsesorden 8 mrd. kr på infrastrukturens side. I planen anbefales det at oppgradering av stasjonene mot målet om universell utforming realiseres i to trinn, først til et nivå som gir tilgjengelighet for alle, deretter en videre oppgradering til universell utforming.

I tillegg kommer nødvendige tiltak på togmateriellet. Planforslaget omhandler derfor også betingelser for best mulig samvirke mellom infrastruktur og togmateriellet. Sett fra transportbrukernes ståsted er målestokken en barrierefri togreise som helhet, dvs. ikke bare tilgjengelig atkomst og opphold på stasjonen.

Utkastet til EU-direktiv for interoperabilitet gir valgmulighet for to normer for plattformhøyde: 760 og 550 mm. Høyden på 760 mm over skinnestovet gir den beste forutsetningen for å kunne tilby nivålikhet mellom plattform og vognbunn.

Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til dette i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Kombibaneløsninger

Det har i enkelte sammenhenger vært arbeidet med planer for anlegg av bybane hvor det statlige jernbanenettet som forvaltes av Jernbaneverket, er innbefattet i planarbeidet. Slik kombinert bruk av jernbanenettet og trikke-/bybanenettet blir gjerne omtalt som «kombibane». Aktuelle prosjekter er på Nord-Jæren og i Nordøst-korridoren fra Oslo mot Lørenskog. Fra andre land er det flere eksempler på slik kombinert bruk av jernbanens infrastruktur. Jernbaneverket har gjennomført en mulighetsstudie for å avklare hvordan en slik kombinert trafikk på jernbanenettet vil fungere. Sentrale temaer i utredningen er vurdering av sikkerhetsmessige, kapasitetsmessige og tekniske forhold som må være oppfylt for at innføring av kombibane skal være aktuelt og klarlegging av eventuelle forutsetninger eller begrensninger for slik innføring.

Jernbaneverket konkluderer med at det ut fra noen gitte forutsetninger, kan det etter utbygging av dobbeltspor Sandnes – Stavanger, være ledig kapasitet på de aktuelle jernbanestrekningene og at sikkerhets- og materiellmessige forhold ikke bør være til hinder for å innføre kombibane. Likevel er det en del utfordringer og kostnader knyttet til slik innføring. Bl.a. vil krav om universell utforming kunne utløse kostbare tiltak på stasjoner med kombinert trafikk. I Oslo-området må en del stasjoner (plattformer) på Hovedbanen trolig bygges om, og det vil være behov for å utvide enkelte spor til dobbeltspor. I tillegg kommer eventuelle investeringer i Oslos trikkenett for å legge til rette for bedre framkommelighet, punktlighet og kapasitet for kombibanen. På Nord-Jæren er det også behov for enkelte investeringstiltak i jernbanens infrastruktur og i tillegg kommer investeringer i bybanenettet utenfor jernbanenettet.

Ev. innføring av kombibane reiser også problemstillinger knyttet til hvordan kombitrafikk skal prioriteres opp mot øvrig togtrafikk ved avvik og dersom det oppstår kapasitetsproblemer.

Utgangspunktet for innføring av kombibane må være at konseptet genererer økt bruk av kollektivtrafikk til samme eller lavere kostnad sammenliknet med alternative driftskonsepter. Utredningen tar ikke stilling til om dette er tilfelle for de aktuelle prosjektene.

Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til dette i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019.

ERTMS – European Rail Traffic Management System

Med bakgrunn i interoperabilitetsdirektivet, har EU-kommisjonen vedtatt en ny standard for styring-, kontroll- og signalsystemer for tog-/trafikkstyring på det konvensjonelle transeuropeiske jernbanenettet. Standarden skal implementeres i EØS-avtalen og norsk rett. I dag bruker alle de europeiske landene nasjonale standarder på dette området. Mangelen på felles standarder er et hinder for samtrafikk på jernbanen mellom de europeiske landene, og bidrar til høyere drifts- vedlikeholds- og investeringskostnader for rullende materiell og infrastruktur. En harmonisert europeisk standard på dette området er et viktig bidrag til å legge forholdene til rette for at internasjonal togtrafikk skal bli mer konkurransedyktig sammenliknet med andre transportformer. ERTMS utnytter GSM-R som transmisjonsbærer.

Det norske jernbanenettets forbindelse til Europa går via Sverige. Jernbaneverket og Banverket har derfor et nært samarbeid om ERTMS som framtidig system for både Norge og Sverige. Samarbeidet omfatter utveksling av planer og kompetanse for implementering av ERTMS tilpassning av ERTMS ombordutrustning i tog, og utvikling av oversettingsmodul – STM (Standard Transmission Module) – som gjør det mulig for ERTMS-tog å trafikere jernbanelinjer med dagens signal- og sikringsanlegg.

I tråd med standarden har Jernbaneverket utarbeidet et forslag til implementeringsplan for ERTMS på det norske jernbanenettet. Implementeringsplanen omfatter to hovedfaser 1) utbygging av et prøvesystem på Østfoldbanens østre linje, hvor prøvesystemet skal være i drift i perioden 2012–2015, og 2) linjevis utbygging av ERTMS på det nasjonale jernbanenettet i perioden 2015–2025. Implementeringsplanen er tilpasset alderssammensettingen av Jernbaneverkets eksisterende signal- og sikringsanlegg (ATC/CTC), i forhold til at det i perioden uansett vil være behov for å fornye/skifte ut de eksisterende anleggene. I forhold til implementeringen av ERTMS for øvrig i Europa, legger Jernbaneverket opp til en forsiktig utrulling slik at en kan gjøre seg nytte av erfaringer fra sammenliknbare europeiske jernbaneforvaltninger som er tidligere ute.

Jernbaneverkets foreløpige kostnadsanslag antyder et totalt kostnadsnivå for implementering av ERTMS på om lag 12 mrd. 2007-kr, fordelt med om lag 11 mrd. Kr på infrastruktur og drøyt 1 mrd. kr på togmateriell. Sammenliknbare kostnader for opprusting av eksisterende signal og sikringsanlegg er anslått til å være drøyt 40 pst. høyere.

Implementering av ERTMS og prioriteringene i forhold til andre investeringstiltak på jernbane vil bli nærmere behandlet i Nasjonal transportplan for

2010–2019 og senere rulleringer av Nasjonal transportplan.

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

PIK
L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1380	Post- og teletilsynet	224 074	226 600	208 000	-8,2
	Sum kategori 22.10	224 074	226 600	208 000	-8,2

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

PIK
L (i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
4380	Post- og teletilsynet	171 698	179 400	174 500	-2,7
5618	Aksjer i Posten Norge AS		471 000	506 000	7,4
	Sum kategori 22.10	171 698	650 400	680 500	4,6

Det er et mål for regjeringen å legge til rette for et tilbud om grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet over hele landet. Dette blir gjort bl.a. gjennom lover og konsesjoner, f.eks. er Posten Norge AS gitt enerett til å utføre visse posttjenester. Post- og teletilsynet har viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedene. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. kontroll med kvaliteten på tjenestene, og sikring av konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon med sterk markedsstilling. I tillegg ivaretar Samferdselsdepartementet sektorpolitiske mål på postområdet gjennom eierstyringen av Posten Norge AS.

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med utgifter på 208 mill. kr, en nedgang på 8,2 pst. fra saldert budsjett 2007. Nedgangen skyldes i hovedsak at 2007 er siste år det blir bevilget egne flyttekostnader til Post- og teletilsy-

net. Som i 2006 og 2007 er det ikke foreslått bevilgning til kjøp av posttjenester, mens det er foreslått et utbytte fra Posten Norge AS på 506 mill. kr.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et mål for regjeringen å sikre husstander og bedrifter over hele landet tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser. Å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene (utenfor enerettsområdet) er et sentralt virkemiddel for å oppnå målsettingene.

Post- og teletilsynet skal føre tilsyn med at overordnede mål blir oppnådd både innen post- og telesektoren. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre tilsyn med markedene og kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår blir fulgt
- sørge for radiofrekvens-, navn- og nummerforvaltning

- sørge for klagebehandling og mekling
- sørge for markedskontroll av radio- og teletstyr
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger
- videreføre arbeidet med sikkerhet og beredskap på området for elektronisk kommunikasjon
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på post- og teleområdene

Posten Norge AS er fremdeles den dominerende aktøren på postområdet, selv om bare ca. 12 pst. av konsernets virksomhet kommer fra enerettsområdet. På deler av virksomheten, særlig utenfor det tradisjonelle postområdet (f.eks. logistikk og elektroniske tjenester), er det en betydelig konkurranse. Fortsatt enerett for deler av brevposten er viktig for å sikre gode og rimelige posttjenester i hele landet.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske og ikke minst bruksmessige endringer. I betydelige deler av markedet er det fortsatt behov for særskilt regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse.

Når det gjelder konkurransesituasjonen på området for elektronisk kommunikasjon, har Post- og teletilsynet de seneste årene arbeidet med markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder. Det gjelder også arbeidet med å identifisere ev. svikt i konkurransen og se nærmere på bruk av nødvendige virkemidler med hjemmel i ekomloven for å fremme konkurranse i de ulike markedene. Dette er et arbeid som krever store ressurser.

Tilsynet sluttførte i 2007 første runde med markedsanalyser, og det ble sendt varsel om vedtak på nasjonal høring. Etter å ha gjennomført formelle konsultasjoner med EFTAs overvåkingsorgan, ESA, har tilsynet fattet endelige nasjonale vedtak. Noen vedtak er påklaget. Alle analysene og vedtakene har en gyldighet på 2–3 år, og tilsynet startet allerede i 2006 arbeidet med andre runde markedsanalyser. I 2007 begynte Post- og teletilsynet å fatte vedtak for annen gang i marked 16 (mobilterminering). Det blir lagt vekt på om mulig å gjennomføre klagebehandlingen i løpet av fire måneder. Norge har fattet markedsvedtak omtrent på linje med gjennomsnittet av alle de 28 EØS-landene. Imidlertid er klagesaksgangen i de fleste andre land vesentlig lenger, slik at Norge ligger svært godt an hva gjelder rettskraftige vedtak.

EU er i ferd med å revidere direktivene om elektronisk kommunikasjon og forslag til nye direktiv blir ventelig lagt fram høsten 2007. Disse endringene vil også være relevante for Norge gjen-

nom EØS-avtalen. Endringene vil ventelig i hovedsak innebære at det blir færre delmarkeder (fra 18 til 8 delmarkeder) og at det legges mer vekt på å sikre harmonisering av reguleringen i hele EØS-området. EU har også vedtatt en forordning som avgrensner hvilke priser tilbyderne kan ta når sluttbrukerne er gjester i utenlandske mobilnett (internasjonal roaming). Denne reguleringen er EØS-relevant og innebærer at alle norske mobilkunder vil kunne oppnå betydelig lavere priser når de benytter mobiltelefonen i utlandet innenfor EØS-området. Dette vil innebære behov for endringer i ekomloven.

Arbeidet med telesikkerhet har som mål å sikre samfunnsviktige institusjoner (Totalforsvaret) tilgang til sikre og robuste telekommunikasjonsløsninger. Utgangspunktet for arbeidet er St.meld. nr. 47 (2000–2001) Om telesikkerhet og -beredskap. Post- og teletilsynet har følgende hovedansvarsområder innenfor sikkerhet og beredskap i nett:

- Pålegge tilbydere av elektronisk kommunikasjon og tjenester tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.
- Føre tilsyn med at pålagte tiltak blir iverksatt.
- Vurdere investeringer i tiltak for å øke robustheten i elektroniske kommunikasjonsnett.
- Bevisstgjøring, kompetanseheving og veiledning overfor operatører, brukere og andre aktører (kurs, seminar, bedriftsbesøk, etablering av kompetansefora etc.).
- Arrangere samøvelser og utvikle samarbeid mellom teleoperatørene.

Verdenspostforeningen (UPU) er en FN-organisasjon med 191 medlemsland. UPU er et viktig samarbeidsorgan for å sikre fri bevegelse av posttjenester over landegrensene i hele verden, og Norge har vært medlem siden starten i 1874. Norge ved Samferdselsdepartementet deltar aktivt i arbeidet med reform av foreningens oppbygging og samarbeidsformer.

Den internasjonale teleunion (ITU), som også er en FN-organisasjon, er av stor betydning for internasjonal teletutvikling bl.a. innenfor standardisering. Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet deltar i ITUs arbeid på ulike områder.

Rapportering

Målinger viste at 82,4 pst. av den prioriterte posten (A-post) i 2006 var fremme hos adressaten dagen etter innlevering. Konesjonens krav er 85 pst. Mens målingene for det siste kvartalet i 2006 (74,4 pst) og det første i 2007 (81,1pst.) viste resultater under minimumskravet, er det i andre kvartal 2007

opnådd resultater over kravet (86,3 pst). Den midlertidige nedgangen i kvalitet gjelder i hovedsak innkjøringsproblemer ved omlegging av flytransporten fra rutefly til innleide fly fra høsten 2006, og vansker med å få ansatt nok postbud, særlig i de større byene. Posten har satt i verk tiltak for å bedre fremføringstiden. Både Post- og teletilsynet, som fører tilsyn med at konsesjonsvilkår blir oppfylt, og Samferdselsdepartementet, har pekt på behovet for en umiddelbar bedring av situasjonen, og for å forebygge at tilsvarende kan skje igjen. Som et ledd i kvalitetsoppfølgingen blir det også etablert kvartalsvise målinger av framsendingstid på regionalt nivå.

I Post- og teletilsynets rapport til Samferdselsdepartementet som bl.a. er basert på Posten Norge AS' årsrapport til tilsynet, går det bl.a. fram at Posten generelt tilbyr de leveringspliktige tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen. Kravene i konsesjonen om framsendingstid over natt for prioritert brevpost ble ikke oppfylt i 2006. Tilsynet har hatt en tett oppfølging av Posten og de tiltakene for bedring av kvaliteten som er iverksatt. Utviklingen så langt i 2007 er positiv, og tilsynet vil fortsette med en tett oppfølging. Etter bestemmelsene i Postens konsesjon har Post- og teletilsynet adgang til å ilegge tvangsmulkt ved brudd på konsesjonen. På bakgrunn av de tiltak Posten har iverksatt for å bedre kvaliteten, har tilsynet valgt å ikke ilegge slik tvangsmulkt i denne omgang.

I rapporten fra Post- og teletilsynet blir det vist til at de viktigste endringene fra tidligere (i tillegg til framsendingskvaliteten) er:

- Det er 1 250 færre innleveringspunkter.
- Det er en etter forholdene stor økning i tallet på registrerte klager og reklamasjoner.
- Kundetilfredshetsundersøkelsen viser generelt en positiv utvikling, trass i økt antall klager og reklamasjoner. Tilsynet peker likevel på at det har fått vesentlig flere meldinger fra misfornøyde postkunder i 2006/2007 enn tidligere.

Eneretten bidrar til å gjøre det mulig for Posten å utføre tjenester i områder der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å tilby tjenestene. Selv om det har vært en midlertidig nedgang i framsendingskvaliteten i 2006, viser opplysninger fra Posten og Post- og teletilsynet at Posten generelt tilbyr de tjenestene som det er stilt krav om i konsesjonen.

02N1xx2

Konvoluttformat	Stykkpris inkl. mva (blir bare solgt i pakker på 10)
E65 med vindu	Kr 11 (introduksjonspris kr 9,90)
C5 med vindu	Kr 15 (introduksjonspris kr 13,50)

Formålet med eneretten ser dermed ut til å være oppnådd. Det er ikke gitt bevilgninger til statlig kjøp av posttjenester i 2006 eller 2007. Spørsmålet om statlig kjøp av posttjenester vil bli vurdert i den kommende eiermeldingen om Posten Norge AS.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Departementet har godkjent følgende portoøkning for brev som blir frankert med frimerke fra 01.04.2007:

03N1xt1

Frimerkefrankert post	0–20 g	21–50 g
Tidligere pris	6,50 kr	10,00 kr
Ny pris	7,00 kr	11,00 kr

Samferdselsdepartementet har også godkjent Postens forslag om en gjennomsnittlig prisøkning på 8 pst. fra 01.10.2007 for maskinfrankerte brev og for ferdigfrankerte konvolutter med Logo og Biologisk trykk. Dessuten er det godkjent en økning på 4,5 pst. for Massebrev, med unntak for Massebrev for maskinsortering, sortert på 2 siffer, der det er godkjent en økning på 2,5 pst.

Posten begynte høsten 2006 med et nytt brevprodukt, Smartpost. For dette produktet gjelder at prisen blir bestemt av sendingens format, ikke av vekt. Samferdselsdepartementet skal godkjenne portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Eneretten er avgrenset av en vektgrense (inntil 50 g) og en prisgrense (inntil to og en halv ganger grunntakst for A-post innenlands, for tiden kr 17,50). Departementet godkjente etter dette følgende priser for de formattypene i det nye produktet som ligger innenfor enerettens prisgrense, fra 09.10.2006:

02N1xt1

Konvoluttformat	Pris (inkl. mva)
C6	Kr 11
E65	Kr 11
C5	Kr 15

I 2007 har Samferdselsdepartementet i tillegg godkjent følgende priser fra 09.10.2007 for to nye format for Smartpost (med en introduksjonsperiode med rabatt på 6 mnd):

For å kompensere aviser som har fått særlig høye portoutgifter, er det inkludert en egen kompensasjonsordning i pressestøtteordningen over Kultur- og kirkedepartementets budsjett.

Departementet vil orientere Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2008.

Samferdselsdepartementet fastsatte i desember 2006 ny konsesjon for Posten som skal gjelde fra 01.01.2007 til og med 31.12.2010.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av følgende systemer for offentlig mobilkommunikasjon: GSM, UMTS og CDMA, som er en alternativ 3G-teknologi (tredjegenasjons mobiltelefon). Post- og teletilsynet gjennomførte i september 2006 en auksjon for frekvensene i båndet 2301–2323 MHz, og disse vil bl.a. kunne brukes til å tilby mobile telefoni- og bredbåndstjenester.

Nordisk Mobiltelefon Norway AS åpnet sitt CDMA450-nett i september 2005. Ved åpning dekket nettet ca. 83 pst. av Norges befolkning. Nettet skal bygges ut ytterligere og i 2007 vil ca. 350 basestasjoner bli etablert, noe som gir god geografisk dekning. Selskapet startet i juni 2006 under tje- nestenavnet ICE en større satsning på markedsføring av mobile bredbåndstjenester.

Konsesjon til å etablere og drive GSM-nett i Norge er tildelt Telenor ASA, NetCom AS, Teletopia AS og Automobil Invest AS. De tre førstnevnte tilbyderne har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett. Network Norway AS åpnet GSM-nett i februar 2007. De har nasjonal roamingavtale med NetCom og med samme dekning som for NetComs nett. Egen utbygging er konsentrert til de større byene.

Telenor og NetCom har henholdsvis om lag 99,84 og 98,0 pst. befolkningsmessig dekning i sine GSM-nett. Dette er langt over gjeldende konsesjonskrav. Ved forrige konsesjonsforlengelse i 2005 unnlot regjeringen Bondevik II å skjerpe konsesjonskravene.

I dag er selskapene Telenor, NetCom og Hi3G Access Norway (også kjent som tjenestetilbyderen 3) innehavere av 3G-tillatelser. Det ble i oktober 2006 gjennomført en auksjon av den ledige fjerde 3G-lisensen. Det ble ikke lagt inn noe bud på lisensen, og tillatelsen er dermed fremdeles ledig.

Telenor og NetCom lanserte UMTS-tjenester i henholdsvis 2004 og 2005. Både Telenor og NetCom har bygd ut sine UMTS-nett i samsvar med konsesjonsvilkårene og lansert 3G-tjenester. Tilbyderen 3 har ennå ikke startet bygging av UMTS-nett. Etter tillatelsen skal selskapet tilby 3G-tjenester med basis i eget nett som dekker boligene til 30 pst. av den totale befolkningen i Norge innen seks år fra tidspunktet for tildeling av konsesjonen (september 2003).

Norges televisjon AS ble ved kgl.res. 02.06.2006 tildelt konsesjon for å bygge og drifte et digitalt bakkenett for fjernsyn. Post- og teletilsynet fører tilsyn med de deler av tillatelsen som gjelder bruk av frekvenser. Nettet åpnet 01.09.2007 i Rogaland fylke. Det vil bli gjennomført en regionvis utbygging i Norge. Nettet skal etter planen være ferdig utbygd i første halvdel av 2009, og de analoge TV-signalene skal slukkes innen 31.12.2009.

Post- og teletilsynet lanserte i 2005 informasjonsstedet www.nettvett.no som har til formål å øke oppmerksomheten om internettsikkerhet hos private brukere og små og mellomstore bedrifter. Nettsiden vil i 2008 inneholde mer informasjon om internettsikkerhet og nye tjenester.

Post- og teletilsynet har videre flere nettportaler med ulike typer publikumsinformasjon, www.telepriser.no, www.bredbandsporten.no (lansert januar 2005) og www.frekvensportalen.no, som løpende blir holdt oppdatert.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

Postens leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lett-gods inntil 20 kg, og grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett.

For å oppnå målene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost med vekt inntil 50 g og med pris inntil to og en halv gang grunntaksten for et brev i første vektklasse.

EU-kommisjonen har høsten 2006 lagt fram et direktivforslag om avvikling av eneretten for posttjenester i hele EU-området fra 01.01.2009. Framlegget vil antagelig få virkning for Norge gjennom EØS-avtalen. Regjeringen har gått imot forslaget, og pekt på at det er nødvendig å fortsette med eneretten til Posten Norge for å sikre de leveringspliktige posttjenestene i Norge. Det er fremdeles usikkert hva som blir resultatet av behandlingen av forslaget i EU.

I tråd med opplegget i Soria Moria-erklæringen ønsker regjeringen å legge til rette for bedre mobildekning i hele landet. Det tas derfor sikte på fra og med 2008 å etablere en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett for dekning av områder som i dag mangler mobildekning. For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede tjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av kon-

kurransse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Det vil fremdeles bli en prioritert oppgave for tilsynet å følge opp gjennomførte markedsanalyser og med grunnlag i disse fatte vedtak om bruk av virkemidler som er egnet til å fremme konkurransen. Post- og teletilsynet vil også fortsette arbeidet med frekvensforvaltning, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, som kan utvikle nye, fremtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Post- og teletilsynet åpnet i 2006 for at tilbyderne på frivillig basis skal kunne tilby innføring av geografisk nummerportabilitet. Geografisk portabilitet innebærer at sluttbruker kan få beholde fastnett-telefonnummeret sitt ved flytting (endring av geografisk tilknytningspunkt). Arbeid med tekniske løsninger for innføring av geografisk portabilitet er påbegynt i den nasjonale arbeidsgruppen for nummerspørsmål, og vil fortsette i 2008.

Post- og teletilsynet vil i 2008 fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnskritiske elektroniske kommunikasjonsnett. Kartleggingsarbeidet gir grunnlaget for å definere konkrete sikkerhetskrav til ulike deler av nett og igangsetting av tiltak for økt sikkerhet og beredskap. Kravene blir utarbeidet med bakgrunn i den gjeldende markeds-situasjonen, trusselbilde og teknologisk utvikling. Dette arbeidet vil være en kontinuerlig aktivitet innenfor tilsynets ansvarsområde, og for tiden blir det fokusert på å analysere følgende:

- Fysiske sammenkoplingspunkt i transportnettene
- Overgang til bredbåndstelefon
- Sikkerhet knyttet til drifts- og støttesystemer
- Fysisk sikring av sentrale anlegg
- Sikringstiltak rettet mot Internett
- Behov for beredskapsmaterieill
- Samøvelser

Post- og teletilsynet vil videreutvikle nettvett.no med mer informasjon om internettsikkerhet og nye tjenester i perioden 2006–2008. Målet er at nettvett.no fortsatt skal være det sentrale offentlige nettstedet for bevisstgjøring og øket kunnskap om informasjonssikkerhet. Tilsynet ser fremover behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sørge for sikkerhet og stabilitet i Internett.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

Post 70 Kjøp av posttjenester

For 2006 og 2007 ble det ikke bevilget midler til statlig kjøp av posttjenester, fordi inntektene fra enerettsområdet langt på vei dekket merkostnadene ved de samfunnsplagte ulønnsomme tjenestene. Det foreslås heller ikke slik bevilgning i 2008. Spørsmålet om kjøp av posttjenester vil bli vurdert i kommende Eiermelding om Posten Norge AS, som skal legges fram høsten 2007.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	¹ Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
85	Utbytte		471 000	506 000
	Sum kap. 5618		471 000	506 000

¹ Det ble senere i 2007 vedtatt å øke utbyttet til 488 mill. kr, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007).

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital avgrenset oppover til 75 pst. av overskuddet etter skatt. Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2007 innebærer at prosentsatsen vil være den begrensende faktor. På dette grunnlaget foreslås det budsjettert med 506 mill. kr i utbytte fra Posten Norge AS i 2008. Endelig utbytte blir fastsatt av selskapets generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Driftsutgifter	154 996	169 000	170 700
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	34 311	14 700	
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 709	20 400	13 800
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 058	22 500	23 500
Sum kap. 1380		224 074	226 600	208 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 170,7 mill. kr til ordinære driftsutgifter.

Lønn og lønnsrelaterte kostnader vil utgjøre ca. 100 mill. kr av driftsutgiftene. Det er i budsjettet tatt høyde for økte utgifter til reiser og konsulentbistand etter flyttingen av tilsynet til Lillesand. Budsjettet går videre med til å finansiere tilsynets internasjonale engasjementer, bl.a. i den internasjonale teleunion (ITU), konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. Utover dette er det avsatt midler til vedlikehold av instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokalleie og støtte til deltagelse i eksterne prosjekter.

Post- og teletilsynet har om lag 160 ansatte per 01.07.2007.

Post 22 Flyttekostnader

Flyttingen av Post- og teletilsynet er gjennomført, og det foreslås ingen bevilgning for 2008. For øvrig vises det til omtale av flyttingen av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet i pkt. 5.3 i del III i proposisjonen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Budsjettet skal bl.a. finansiere investeringer i inventar og utstyr i forbindelse med innflytting i nytt bygg i Lillesand.

Det foreslås bevilget 13,8 mill. kr til større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, en reduksjon

på 6,6 mill. kr fra saldert budsjett 2007. Nedgangen skyldes at mye av investeringene i samband med flyttingen blir gjennomført i 2007.

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2007, minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2008, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 23,5 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2007.

Tilskuddet skal dekke tilbyderens merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak, jf. ekomloven § 2-10. Av historiske årsaker har Telenor vært eneste tilbyder med pålagte beredskapsmessige oppgaver. I forbindelse med oppfølging av St.meld. nr. 47 (2000–2001), vil Post- og teletilsynet også inngå avtaler med andre tilbydere. Midlene skal benyttes til investeringer i beredskapsmateriell og tiltak som tilrettelegger for øket samlokalisering i sikrede anlegg. Det er også planlagt å bruke midler til administrative beredskapstiltak hos tilbyderne, videre drift av allerede etablerte beredskapssystemer og infrastrukturtiltak rettet mot Internett.

Bevilgingen til telesikkerhet og -beredskap inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Post-og teletilsynet

KPA

L

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008
01	Diverse gebyrer	165 651	179 400	174 500
03	Diverse inntekter	1 093		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 256		
18	Refusjon av sykepenger	1 552		
51	Fra reguleringsfondet	2 146		
	Sum kap. 4380	171 698	179 400	174 500

Post 01 Diverse gebyr

Det er budsjettert med 174,5 mill. kr i inntekter.

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved tilsvarende gebyrinntekter. Som i tidligere år er følgende bevilgninger på kap. 1380 holdt utenfor Post- og teletilsynets selvfinansiering/inntektskrav: 10 mill. kr knyttet til driften av Radiostøykontrollen og 23,5 mill. kr til post 71 Tilskudd til telesikkerhet- og beredskap.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2008 er provenyet fra nummeravgiftene regnet ut til å være 21 mill. kr (som inntektsføres på Finansdepartementets kap. 5583, post 70). For å dekke opp de administrative kostnadene ved ordningen blir det trukket fra og regnskapsført på kap. 4380 et tilsvarende inntektsbeløp, beregnet til 2,5 mill. kr i 2008. Dette er i samsvar med de administrative kostnadene i 2007.

De enkelte gebyrene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektskategorier:

- Teletilbydergebyr
- Posttilbydergebyr
- Frekvensgebyr
- Autorisasjonsgebyr
- Kabel-tv-gebyr
- Nummergebyr

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av merinntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan tilfredsstilles, uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Størrelsen på fondet pr. 01.01.2006 var på 20,6 mill. kr, mens det ble overført 2,1 mill. kr fra fondet pr. 31.12.2006. Pr. 01.01.2007 er saldoen på reguleringsfondet på 18,5 mill. kr.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

For omtale av forsøk i enkelte byer med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet og forsøk i enkelte fylkeskommuner med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdselsområdet, vises det til omtalen av programkategori 21.30, kap. 1320, post 60 Forsøk. For omtale av belønningsordningen overfor den lokale kollektivtransporten og tilgjengelighetsprogrammet BRA, vises det til omtalen av programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Riksvegferjesambandet Svolvær – Skrova – Skutvik legges ned fra 01.01.2008 som følge av åpningen av Lofast 01.12.2007. På grunn av nedleggningen av sambandet Svolvær – Skrova – Skutvik

nedklassifiseres sambandet Svolvær – Skrova til fylkeskommunalt samband fra 01.01.2008. Nordland fylkeskommune vil bli kompensert over inntektssystemet med 10 mill. kr i 2008 for merkostnadene fylkeskommunen får i denne forbindelse. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.30, kap. 1320, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2006 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2006 innen samferdselsformål

04N2xt2

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	217 944	48 412	266 356
Akershus	486 229	111 516	597 745
Oslo	1 018 274		1 018 274
Hedmark	212 975	101 114	314 089
Oppland	181 122	110 793	291 915
Buskerud	199 436	84 437	283 873
Vestfold	102 152	63 234	165 386
Telemark	156 058	79 942	236 000
Aust-Agder	58 487	48 455	106 942
Vest-Agder	172 085	61 205	233 290
Rogaland	463 721	141 954	605 675
Hordaland ³	497 608	176 745	674 353
Sogn og Fjordane	235 607	107 933	343 540
Møre og Romsdal	246 583	152 182	398 765
Sør-Trøndelag ³	243 878	89 182	333 060
Nord-Trøndelag	181 146	96 929	278 075
Nordland	492 560	205 964	698 524
Troms	237 131	125 680	362 811
Finnmark	178 500	44 491	222 991
Sum	5 581 496	1 850 168	7 431 664

¹ Omfatter fylkeskommunale tilskudd knyttet til funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

³ Tallene for Hordaland og Sør-Trøndelag omfatter hhv. kommunene Bergen og Trondheim sine utgifter i forbindelse med forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet. Det vises til omtale under programkategori 21.30, kap. 1320, post 60 Forsøk.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA var det i 2006 om lag 108 000 brukere av

den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

09N2xt2

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	1.1.07	1.1.87	1.1.07	1.1.87	1.1.07	1.1.87	1.1.07
Østfold	996	1004	29	27	62	77	15	50
Akershus	1 063	1115	27	24	82	90	45	59
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 535	39	38	49	62	13	49
Oppland	1 988	2 069	37	37	61	80	15	56
Buskerud	1 165	1 169	30	28	97	98	20	77
Vestfold	666	679	27	26	100	100	20	73
Telemark	1 116	1 100	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	992	34	34	67	84	7	74
Vest-Agder	1 266	1 288	33	33	47	64	4	62
Rogaland	1 732	1 801	31	30	89	97	35	71
Hordaland	1 746	1 790	28	26	100	100	16	59
Sogn og Fjordane	1 323	1 431	28	27	97	100	32	71
Møre og Romsdal	1 825	1 771	28	28	49	83	9	40
Sør-Trøndelag	1 793	1 642	34	32	36	63	6	51
Nord-Trøndelag	1 816	1 767	33	33	25	44	9	54
Nordland	2 588	2 577	29	29	37	73	1	36
Troms	1 767	1 727	33	32	50	78	1	35
Finnmark	680	626	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 083	30	29	65	80	16	55

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2007 lagt til grunn et normert fylkesvegnett på 278 km.

Økningen i andel fast dekke og andel tillatt 10 tonn aksellast siden 1987 kan i hovedsak forklares med faktisk standardforbedring. Fra 01.01.1987 til 01.01.2007 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 79 pst., og andelen av fyl-

kesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 55 pst. Andelen med tillatt 10 tonn aksellast i pst. har i enkelte fylker gått noe ned fra 2006 til 2007. Årsaken antas å være endringer i måten vegnettet måles på.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

5 Viktige oppfølgingsområde

5.1 Innleiing

St.prp. nr. 1 (2007–2008) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. For fleire år tilbake vart departementet sin politikk for dei einskilde budsjettår i stor grad uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til løyvingar til dei ulike formåla. Frå midten av 1990-talet og framover har det likevel skjedd ei rekkje organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren, som gjer at det er nødvendig å sjå utover dei årlege løyvingane over Samferdselsdepartementet sitt budsjett for å femne heilskapen i samferdselspolitikken. Dette har også ført til at ein ikkje kan sjå einsidig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren.

Fleire tidlegare forvaltningsorgan som er viktige for samfunnet, er skilt ut frå staten og statsbudsjettet som egne selskap. Som ei følgje av endra tilknytingsformer og avvikling av tidlegare einerettar, er det etablert nye forvaltningsorgan som dels skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med marknaden. Det er også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønsemd, men som det er samfunnsmessig ønskeleg å oppretthalde. Konkurransetsetjing har også i ulik grad vore teke i bruk. Bompengefinansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein stor del av investeringane i riksvegar vert finansiert utanfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunnen ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del III i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2008.

5.2 Kollektivtransport

Løyvingar til kollektivtiltak

Både staten og lokale styresmakter har eit ansvar for kollektivtrafikken. Staten har ansvaret for jernbana og for tilrettelegging for kollektivtransport langs riksvegane. Lokal kollektivtransport elles er i utgangspunktet eit fylkeskommunalt ansvar.

Regjeringa ønskjer med budsjettet for 2008 å sørge for eit godt kollektivtilbod. Budsjettframlegget for 2008 gir ein auke på 6,5 pst. frå saldert budsjett 2007 for løyvingar som har verknad for kollektivtransport.

Dette inneber m.a. ei vidareføring av den historisk høge satsinga på jernbane med ein auke i løyvingane med om lag 6 pst. Dei statlege løyvingane til kollektivtiltak over vegbudsjettet aukar med 11,8 pst. frå 2007 til 2008. Løyvinga til særskilde tilskot til kollektivtransport (belønningsordninga, tiltak for kollektivtransport i distrikta og BRA-programmet) er om lag 10 pst. høgare enn gjeldande budsjett for 2007.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk vart evaluert i 2007. Evalueringa viser at ordninga har gitt kollektivtransporten eit lyft. Regjeringa har sett av 161,7 mill. kr til belønningsordninga i 2008, om lag same realnivå som i gjeldande budsjett 2007.

Regjeringa ønskjer å utvikle eit brukartilpassa og kostnadseffektivt kollektivtilbod i distrikta. Regjeringa foreslår å løyve 20 mill. kr i 2008 til demonstrasjonsprosjekt for å prøve ut ulike modeller for å betre kollektivtilbodet i distrikta, ein auke på 12 mill. kr frå gjeldande budsjett for 2007.

BRA-programmet er viktig for å gjere kollektivtransporten tilgjengeleg for alle. Regjeringa foreslår derfor ei løyving på 52,1 mill. kr i 2008 til tilskotsordningar til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge.

I det følgjande vert det gjort greie for berre delar av løyvingforslaget for 2008 som har verknad for kollektivtransporten. Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane er gitt i del II i proposisjonen.

04N2xt2

(i 1 000 kr)

	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
Kjøp av persontransport med tog	1 598 500	1 657 600	3,7
Jernbane – investeringar, drift og vedlikehald	5 466 900	5 802 100	6,1
Kollektivtiltak over vegbudsjettet infrastruktur	170 000	190 000	11,8
Særskilde tilskot til kollektivtransport (Belønningsordninga, kollektivtransport i distrikta og BRA-programmet) ¹	157 200	233 800	48,7
Kjøp av riksvegferjetenester	1 464 400	1 547 400	5,7
Kjøp av sjøtransporttenester, Bergen – Kirkenes	267 300	287 900	7,7
Kjøp av flyrutetenester	475 900	501 400	5,4
Sum over statsbudsjettet	9 600 200	10 220 200	6,5
Bompengar til kollektivtiltak	870 000	710 000	-18,4
Sum kollektivtrafikk	10 470 200	10 930 200	4,4

¹ Etter saldert budsjett 2007 er kap. 1330, post 60, auka med 55 mill. kr, 47 mill. kr til belønningsordninga og 8 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i distrikta, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007).

Jernbanebudsjettet

I 2007 gjennomførte regjeringa eit historisk lyft i satsinga på jernbaneinfrastrukturen med ein auke i budsjettet på 20,3 pst. og med heile 50 pst. for jernbaneinvesteringane målt mot saldert budsjett 2006. Regjeringa legg opp til å oppretthalde satsinga på jernbana. Budsjettforslaget for Jernbaneverket for 2008 er på 5 802,1 mill. kr, noko som inneber ein auke på om lag 6 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2007. Av dette er 2 339,1 mill. kr avsett til investeringar i lina.

Investeringar til jernbanenettet rundt dei store byane, InterCity-triangelet og hovudstrekningane vil prioriterast. Løyvinga gjer det m.a. mogleg å oppretthalde framdrifta på utbygginga i Vestkorridoren på Drammensbana, som har høg trafikkbelastning og er sårbar for forseinkingar, særleg i rushtida. Når utbygginga på denne strekninga er ferdig i 2011, vil eksisterande og nytt spor til saman ha kapasitet for dobbelt så mange togrørslar som dagens infrastruktur, dvs. ein auke frå 12 til om lag 24 tog i timen i kvar retning. Dobbeltspor på strekninga Sandnes–Stavanger var høgt prioritert i budsjettet for 2007 og vil vidareførast i 2008. Dobbeltsporet gir ein teoretisk kapasitetsauke som vert om lag fem gonger høgare enn i dag. Prosjektet skal etter planen vere ferdig i 2009. Arbeidet med fjernstyring på Nordlandsbana vil halde fram, og gi ein nytteeffekt for både gods- og persontrafikken når det er ferdig i årsskiftet 2009/2010.

For stasjonar og knutepunkt vert det planlagt tiltak som kan bidra til at fleire reiser kollektivt. Vidareføring og avslutning av dei større ombyggingstiltaka på Haugenstua, Strømmen, Nasjonalteateret og Mo i Rana stasjonar vil prioriterast i 2008.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått å løyve 1 657,6 mill. kr. Forhandlingane mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om ruteproduksjonen for 2008 er ikkje ferdig, men Samferdselsdepartementet vil at avsett beløp skal gi eit betre togtilbod i 2008.

Banetransport er fordelaktig for klima, støy og trafikktryggleik. I tråd med Soria Moria-erklæringa fjerna derfor regjeringa el-avgifta for skinnegående transport frå 01.01.2007 og vil fjerne grunnavgift på fyringsolje til skinnegående transport frå 2008. Avgiftsendringa vil ha noko å seie for godstrafikken på Nordlandsbana, Rørosbana og Raumbana.

Kollektivtransporttiltak over vegbudsjettet

Statens vegvesen har planlagt å bruke om lag 900 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i 2008. Av dette er om lag 190 mill. kr statlege løyvingar. Dette inneber ein auke på om lag 12 pst. frå saldert budsjett 2007. I tillegg vil det gjennomførast strekningsvise tiltak som medfører betre forhold for kollektivtransporten.

Den største satsinga på kollektivtrafikktiltak på veg er i Oslo, Akershus og Bergen. I 2008 vil det

verte nytta om lag 250 mill. kr i Oslo, om lag 230 mill. kr i Akershus, og i Bergensområdet er det planlagt å nytte om lag 260 mill. kr. Dei største prosjekta er opprusting av Kolsåsbanan i Oslo og Akershus og bygging av Bybanen i Bergen. Det er også planlagt midlar til tiltak for å få betre framkomst for buss og trikk i fleire byområde. Innfartsparkering, oppgradering av kollektivterminalar og tilrettelegging av haldeplassar og knutepunkt for ekspressbussar vil vere ein viktig del av satsinga i 2008.

Den sterke veksten i vegtrafikken gir utfordringar for kollektivtransporten. I 2005 og 2006 var trafikkveksten om lag 50 pst. høgare enn lagt til grunn, og trenden ser ut til å forsterke seg i 2007. Dette får verknad for kollektivtransporten på veg både når det gjeld framkomst og marknadsselar. Regjeringa meiner at arbeidet med ein meir effektiv verkemiddelbruk som legg opp til å dempe auken i biltrafikken må vidareførast i 2008 i samarbeid med lokale styresmakter, samtidig med utviklinga av eit meir konkurransedyktig kollektivtilbod der også framkomsten på vegnettet vert sikra.

Belønningsordninga

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk vart innført i 2004 for å få fleire i dei større byane til å velje kollektivtransport framfor eigen bil. Belønningsordninga er nyleg evaluert. Evalueringa viser at konkurranseevna til kollektivtransporten overfor privatbilen er styrkt i dei aktuelle byane i perioden. Kollektivtransporten har auka meir enn biltrafikken i to av byene (Oslo og Stavangerområdet). Årsaka til dette er i første omgang endra prisforhold mellom bil og kollektivtransport, men belønningsordninga har også medverka positivt til denne utviklinga. Ordninga har ført til eit sterkare fokus på lokal kollektivtransport og kan ha medverka til ein auke i tilskota frå lokale styresmakter. Men ordninga har ikkje medført tydelege endringar i den lokale transportpolitikken, som t.d. strengare restriksjonar på bruk av privatbil. Evalueringa viser at restriktive tiltak mot biltrafikken kunne gitt enda betre resultat for kollektivtransporten, og særleg i dei byane der forholda frå før er lagt godt til rette for bruk av privatbil.

Evalueringa konkluderer med at ordninga bør vidareførast, men at det bør gjerast nokre endringar i korleis ho vert praktisert. Ved fordelinga av midlar bør det leggjast vekt på oppnådde resultat framfor planlagde tiltak. Oppnådd vekst i kollektivtransporten vert trekt fram som eit formålstenleg kriterium for løyving. I evalueringa vert det foreslått å konsentrere midlane til færre byar for å

oppnå auka effekt av ordninga. Samtidig vert det i evalueringa foreslått at fleire enn dei seks byane som pr. i dag er inkludert i ordninga vert inviterte til å søkje, kanskje opp mot 10 byar. Langsiktige og klare rammer vert framheva som spesielt viktig for dei byane som skal delta i belønningsordninga.

M.a. på grunnlag av evalueringa foreslår regjeringa å vidareføre og forenkle belønningsordninga. I tillegg til Oslo på vegne av Osloområdet, Hordaland på vegne av Bergensområdet, Rogaland på vegne av Stavangerområdet, Vest-Agder på vegne av Kristiansandsområdet, Sør-Trøndelag på vegne av Trondheimsområdet og Troms på vegne av Tromsøområdet foreslår regjeringa å invitere Buskerud, Telemark og Østfold fylkeskommunar til å søkje om midlar frå ordninga for å styrkje kollektivtrafikken i Drammen, Skien/Porsgrunnsområdet og Fredrikstad/Sarpsborg. Regjeringa vil fordele midlane for 2008 i samsvar med oppnådd vekst for kollektivtransporten. Avhengig av søknadene er det aktuelt å konsentrere midlane på færre byar enn i dag.

Det er foreslått ei løyving på 161,7 mill. kr til belønningsordninga i 2008, ein auke på 7,5 mill. kr frå gjeldande løyving for 2007. Regjeringa ønskjer å vidareutvikle transportpolitikken i byane og vil kome tilbake til korleis midlane frå belønningsordninga skal inngå i denne politikken i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Kollektivtransporten i distrikta

Regjeringa ønskjer å styrkje kollektivtransporten også i distrikta. I samarbeid med fylkeskommunane, som er ansvarlege for lokal kollektivtransport, vart det i 2007 utarbeidd ein rettleiar for utforming av kollektivtilbodet i distrikta. Ved behandlinga av St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007) vart det løyvd 8 mill. kr til utvikling og planlegging av demonstrasjonsprosjekt for betre kollektivtransport i distrikta. Målet med prosjekta er å vise korleis kollektivtilbodet kan styrkjast gjennom meir effektiv samordning av ressursar og verkemiddel.

14 fylkeskommunar har fremja forslag om til saman 39 demonstrasjonsprosjekt. I alt er det 16 ulike prosjekt i desse fylka som får støtte. Det er lagt til grunn at lokale styresmakter yter ein monaleg eigendel, og at det statlege tilskotet kjem som tillegg til, og ikkje som erstatning for, midlar frå lokale styresmakter. Prosjekta er i utgangspunktet avgrensa til tre år og skal etter det evaluerast med målsetjing om å vidareføre dei mest vellykka prosjekta på varig basis.

Departementet legg opp til at demonstrasjonsprosjekta vert nytta aktivt i ein parallell prosess for

erfarings- og informasjonsutveksling der lokale styresmakter vert inviterte til å delta, slik at erfaringane som blir hausta kjem flest mogleg til del. Samferdselsdepartementet foreslår ei løyving på 20 mill. kr i 2008 til demonstrasjonsprosjekt for å prøve ut ulike modellar for å betre kollektivtilbodet i distrikta.

Meir tilgjengeleg kollektivtransport

BRA-programmet (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbedring) for meir tilgjengeleg kollektivtransport, vart presentert i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. For å konkretisere verkemiddelbruk og tiltak under BRA-programmet vart det utarbeidd ein fireårig handlingsplan, som vart presentert i januar 2006. Målet med planen er eit meir tilgjengeleg kollektivtilbod for alle, med særleg fokus på menneske med nedsett funksjonsevne. Planen har ført til auka merksemd om verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem, og til at prinsippet om universell utforming i stor grad har vorte ein integrert del av arbeidet og prioriteringane til Samferdselsdepartementet og dei statlege transportetatane og -verksemdene. Planen har også ført til betre samordning av verkemidla, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar.

For jernbana vil fleire kollektivknutepunkt og jernbanestasjonar verte bygde om og utbetra i handlingsplanperioden. Det er foreslått å setje av 100 mill. kr til tiltak på stasjonar og knutepunkt i 2008. Dette omfattar tiltak for å forbetre publikumsretta fasilitetar med vekt på trygging, informasjon, universell utforming og tilgjenge for alle, og anna service. Nye Lysaker stasjon er eit døme, der tilgjenge til alle brukargrupper vil verte betre. Jernbaneverket har utarbeidd ein langsiktig strategiplan for korleis prinsippa for universell utforming av stasjonar og knutepunkt, under dette tilpassing av infrastruktur og materiell, kan ivaretakast. Ei tilpassing og ombygging av eksisterande stasjonsinfrastruktur vil medføre betydelege investeringsbehov i åra framover.

Innanfor luftfarten er det tilgjenge til og i terminalane som er sentralt. Terminalane er offentlege bygg. Krava i Plan- og bygningsloven for tilgjenge vert derfor lagt til grunn i planleggingsfasen og ved utbygging. Dette gjeld både ved nye anlegg og ved ombygging av eksisterande terminalar. Nytt internasjonalt regelverk om rettane til funksjonshemma passasjerar og personar med redusert rørsle, fører til at Avinor AS og Oslo lufthavn AS i 2008 vil få ansvaret for å assistere personar med

redusert mobilitet på flyplassen. I dag har flysel-skapa dette ansvaret.

Alle prosjekt som vert gjennomførte i Statens vegvesen, skal tilfredsstillе dei krava som vert stilte til universell utforming. Viktige tiltak som er føresett gjennomført i 2008, vil i hovudsak verte knytt til dei kollektivknutepunkt som Statens vegvesen er med å delfinansiere. I tillegg vil tiltak knytt til stopp- og omstigingstader verte gjennomførte. Ein vesentleg del av dei tiltaka som vil verte gjennomførte er i Oslo og Akershus.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i handlingsplanen for BRA. Regjeringa vil setje av 52,1 mill kr til ordninga i 2008. Dette er om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007. Ordninga delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge, og som samtidig er avgjerande for at heile reisekjeda vert tilgjengeleg. Det vert kravd ein lokal eigendel på minst 25 pst. Vegdirektoratet administrerer ordninga. Enkle og kostnadseffektive løysingar skal prioriterast og innsatsen konsentrert til trafikkunge strekningar og knutepunkt.

Synspunkt frå brukarane skal halde fram med å vere ein viktig premiss i arbeidet for betre tilgjenge og universell utforming. Ordninga med brukar-medverknad vert vidareført.

Elektroniske billettsystem

Ein felles nasjonal standard for innføring av nye elektroniske billettsystem vart etablert i regi av Statens vegvesen i samarbeid med m.a. fylkeskommunane og NSB AS i 2006. Arbeidet med å førebu ei felles forvaltning for elektronisk billettering starta i 2007. Korleis dette skal organiserast, vert utgreidd, slik at det kan gjennomførast i 2008.

Mange fylke innfører for tida system for elektronisk billettering der dei reisande kan bruke same kort på båt, buss og bane. Samanknyttinga av dei ulike systema er eit omfattande arbeid som vil gå over fleire år, men gir ved kvar utviding nye fordelar for kundane. Desse fordelane gjer kollektivtransporten meir konkurransedyktig i forhold til bruk av privatbil. Rogaland og Oppland har allereie etablert dei nye systema. For Oslo og Akershus er innføringa venta gjennomført i 2008. Alle systema vert knytte opp mot NSB.

Landsdekkjande informasjonssystem for kollektivtransporten

Statens vegvesen har på oppdrag av Samferdselsdepartementet utgreidd korleis det best kan leg-

gjast til rette for ei nasjonal informasjonsteneste for kollektivtransporten. Arbeidet omfattar både infrastruktur og drift. Dei reisande skal på førehand ha tilgang til opplysningar om m.a. tilkomst for alle (universell utforming) både på haldeplassar og køyretøy. Utgreiingane viser at det kan vere formålstenleg med ei arbeidsdeling mellom verksemdene, der ansvaret for informasjon om infrastrukturen i hovudsak ligg hos Statens vegvesen og der ansvaret for informasjon om drifta høyrer til trafikkselskapa. Departementet vil i samarbeid med lokale styresmakter og verksemdene vidareføre arbeidet med etableringa av eit landsdekkjande informasjonssystem.

5.3 Flytting av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet

Generelt

Stortinget slutta seg til forslaget frå regjeringa Bondevik II om å flytte fleire statlege tilsyn ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002–2003). Regjeringa Bondevik II avgjorde at Post- og teletilsynet skulle flytte til Lillesand og Luftfartstilsynet til Bodø.

I samsvar med Innst. S. nr. 222 (2002–2003) er flyttekostnadene frå og med 2004 budsjettert på ein eigen post under respektive tilsyn, post 22 Flyttekostnader. 2007 er det siste året med løyving på denne posten. Utgifter som er eit resultat av flyttinga, må heretter dekkjast over det ordinære driftsbudsjettet.

Flyttingane er no fullførte. Tilsynsaktiviteten i overgangsperioden har i det store og heile gått som normalt. Det er framleis utfordringar når det gjeld rekruttering av nødvendig kompetanse og opplæring, men begge tilsyna har no fått på plass i det alt vesentlegaste den kompetansen dei treng. Både Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet har sidan flyttevedtaket teke utgangspunkt i ein framdriftsplan for flytteprosessen som skulle sikre at tilsyna var etablert i høvesvis Bodø og Lillesand frå 01.01.2007. Prosessen vart noko forseinka for Post- og teletilsynet, jf. omtalen av Post- og teletilsynet.

Luftfartstilsynet

Flyttinga av Luftfartstilsynet til Bodø er fullført. Tidlegare lokalar i Rådhusgata 2 i Oslo er no utleigd gjennom framleige til 2012, slik at alle kostnader som Luftfartstilsynet har med denne leigekontrakten i dette tidsrommet vert dekt. Luftfartstilsynets leigekontrakt for lokala i Rådhusgata 2 gjeld til 2014. Luftfartstilsynet vil framleis ha eit mindre kontor i Oslo for tilsette over 60 år som har

avtale om å få ha arbeidsstad i Oslo til dei går av med pensjon.

Opphavleg vart flyttekostnadene rekna til 116 mill. kr for Luftfartstilsynet, jf. St.prp. nr. 1 (2003–2004). I St.meld. nr. 32 (2004–2005) Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø, vart det rekna ut at det kunne vere bruk for inntil 30 mill. kr ekstra for å finansiere nødvendige tiltak for å sikre ei forsvarleg flytting. Omrekna til 2007-kr er det totale overslaget på 160,6 mill. kr.

I åra 2004–2007 er det løyvd til saman 176 mill. 2007-kr på kap. 1313, post 22 Flyttekostnader. Det er 15,4 mill. 2007-kr meir enn det totale overslaget. Kostnadene har vorte høgare enn rekna med, særleg når det gjeld overføring av kompetanse, slutt-pakkar, pendling og avvikling av tidlegare lokale i Oslo.

Post- og teletilsynet

Flyttinga av Post- og teletilsynet vart forseinka på grunn av problem med å få bygd kontorlokale. Frå 14.05.2007 var tilsynet fullt operativt i Lillesand.

Forseinkinga har ført til meirkostnader m.a. til personale. Det har vore nødvendig å forlengje ulike ordningar med økonomiske tiltak for å halde på tilsette i Oslo i slutfasen før flyttinga. Kontrakten for kontorlokalet i Oslo har i 2007 vorte teken over av andre leigetakarar.

Opphavleg vart flyttekostnadene rekna til 86,5 mill. kr, jf. St.prp. nr. 1 (2003–2004). Omrekna til 2007-kr er overslaget på 95,8 mill. kr.

I åra 2004–2007 er det løyvd til saman 110,5 mill. 2007-kr. Det er 14,7 mill. 2007-kr meir enn det opphavlege overslaget. Kostnadene har vorte høgare enn rekna med, særleg når det gjeld overføring av kompetanse, slutt-pakkar og pendling.

5.4 Nasjonal transportplan

Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket har med bakgrunn i dei politiske prioriteringane som følgjer av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004), utarbeidd etatsvise handlingsprogram basert på Stortinget si handsaming (Stortinget sitt NTP-vedtak). Her går dei konkrete investeringsplanane for perioden 2006–2015 fram, med hovudvekt på perioden 2006–2009. For ein nærare omtale av prosessen rundt arbeidet med handlingsprogramma, dei økonomiske planrammene og verknader av handlingsprogramma viser vi til St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Tabellen nedanfor viser fordelinga av økonomiske rammer og oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak etter tre år for Samferdselsdeparte-

mentets etatar Statens vegvesen og Jernbaneverket. Det er gitt ein meir detaljert omtale av budsjettframlegget for 2008 i del II i proposisjonen.

Oppfølging av økonomiske rammer til Nasjonal transportplan 2006–2009

06N2xt2

(i mill. 2008-kr)

	Jamnt per år Stortinget sitt NTP-vedtak 2006–2009	Løyvingar til NTP i rev. budsjett 2006	Løyvingar til NTP i rev. budsjett 2007	Løyvingar til NTP i budsjett 2008	Oppfølg. av NTP-vedtak etter tre år i pst.
Statens vegvesen	14 670	14 421	14 711 ¹	14 794	74,9
Jernbaneverket	5 584	4 739	5 603	5 652	71,6
Sum	20 254	19 160	20 314	20 446	74,0

¹ Løyvingar i revidert budsjett 2007 til Hanekleivtunnelen og Løkentunnelen m.fl. på E18 i Vestfold er halde utanfor og utgjør 345,2 mill. kr.

I samband med Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2006–2015 vedtok fleirtalet ei auka årleg ramme til både veg og jernbane med 1 mrd. kr samanlikna med framlegget frå regjeringa Bondevik II. I sitt budsjettframlegg for 2006 foreslo regjeringa Bondevik II ei løyving som låg langt under det som var nødvendig for å følgje opp vedtaket i Stortinget. Etter forslag frå regjeringa Stoltenberg II auka Stortinget løyvingane for 2006 samanlikna med framlegget frå den førre regjeringa.

I budsjettet for 2007 vedtok Stortinget i samsvar med framlegget frå regjeringa Stoltenberg II som første regjering ei løyving som innebar at dei økonomiske planrammene for både veg og jernbane vart følgde opp for eitt år, når ein tek utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av planrammene i planperioden.

I budsjettframlegget for 2008 foreslår regjeringa å løyve om lag 200 mill. kr meir enn kva som er nødvendig for eitt års oppfølging av Nasjonal transportplan 2006–2009. Budsjettframlegget inneber både for veg og jernbane ei betre oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak for åra 2007 og 2008, medan det gir ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2006–2009 samla etter tre år på 74 pst. Det siste som følgje av etterslepet frå 2006. For å snu trenden med aukande etterslep i vedlikehaldet, foreslår regjeringa også for 2008 å prioritere eit auka vedlikehald utover nivået i Nasjonal transportplan. Riksvegferjene er også styrkt samanlikna med Nasjonal transportplan.

I tillegg til dei statlege midlane kjem midlar frå brukar- og alternativ finansiering i vegsektoren. I 2008 er det lagt til grunn 4 920 mill. kr i bompenigar.

I budsjettet for 2007 og i framlegget for 2008 har Samferdselsdepartementet prioritert drift og vedlikehald både for veg og jernbane. Dette er nødvendig for å ta vare på verdien av investert kapital i veg- og jernbanenettet og ut frå omsyn til trafikktryggleiken.

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 skal etter planen leggast fram i desember 2008. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sende i januar 2006 ut retningslinjer for transportetatane og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019. Planframlegget frå transportetatane og Avinor AS skal vere ferdig i januar 2008, og vil da verte sendt til uttale til fylkeskommunar og storbyar. Departementa har gjennom 2007 arrangert regionvise dialogfora med representantar for næringsliv og fagrørslse for å få betre kunnskap om framtidsutsikter og ønske om endringar i transportpolitikken. Resultatet av desse møta vil verte summert opp på ein landsdekkjande konferanse tidleg i 2008. På politisk nivå har det vore ein regionvis møteserie med fylkeskommunar og storbyar. Ein ny møteserie vil arrangerast etter at etatane og Avinor AS har kome med sitt planframlegg.

5.5 Transporttryggleik

Generelt

Regjeringa prioriterer transporttryggleik svært høgt. Transportpolitikken byggjer på ein visjon om eit transportsystem utan ulykker med drepne eller livsvarig skadde – nullvisjonen. Nullvisjonen inneber at regelverket for framferd i trafikken og utforminga av transportmiddel og infrastruktur vert utforma på ein måte som fremjar sikker ferdsel og

som i så stor grad som mogleg gir vern mot at feil-handlingar fører til dødsfall eller varige skadar.

Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk, for å sikre eit trygt og robust transportnett, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. Den norske nullvisjonen gjeld heile transportsystemet og alle transportformene. I denne samanhengen står overføring av kunnskap og erfaring mellom transportgreinene sentralt.

Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikoeksponering. Vegtrafikken skil seg òg ut ved å vere dominert av transport av og med privatpersonar. Den største tryggleiksinnnsatsen vert derfor sett inn på dette området.

Trafikktryggleik på veg

Regjeringa ser på det store talet skadde og drepne i vegtrafikken som eit alvorleg samfunnsproblem, både med omsyn til dei årlege samfunnskostnadene på om lag 28 mrd. kr og dei menneskelege konsekvensane dette fører med seg. Dei siste 10 åra har i snitt om lag 290 menneske mista livet og om lag 12 000 har vorte skadde kvar år i vegtrafikken. I 2006 omkom 242 menneske, 18 fleire enn i 2005. Langtidstrenden er likevel klart fallande, samstundes som trafikkveksten har auka kraftig dei seinare åra.

Regjeringa sitt mål er å vidareføre den sterke satsinga på tiltak for å betre trafikktryggleiken, slik at den positive ulykkesutviklinga kan halde fram. Hovudretninga i trafikktryggleiksarbeidet går fram av Nasjonal transportplan 2006–2015, som vert konkret følgd opp gjennom «Nasjonal handlingsplan for trafikktryggleik på veg 2006–2009».

Trafikksystemet er eit samspel mellom trafikant, køyretøy og infrastruktur. For å auke tryggleiken er det nødvendig å arbeide målretta innanfor alle tre områda og ta i bruk eit breitt spekter av tiltak innan utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet, opplæring, informasjon og kontroll av trafikk og køyretøy. Med nullvisjonen som utgangspunkt vert trafikktryggleiksarbeidet retta spesielt mot dei alvorlegaste ulykkestypene, særleg møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.

Med bakgrunn i tryggleiksutfordringane innan vegsektoren vil det i 2008 verte nytta om lag 520 mill. kr til særskilde tiltak for trafikktryggleik. Av desse er om lag 470 mill. kr statlege midlar. For 2008 er det planlagt ulykkesreducerande tiltak på rundt 510 km veg. Ved utgangen av 2008 vil det vere gjennomført ulykkesreducerande tiltak på i

alt 1 380 km riksveg. Dette vil gi ei måloppnåing på 61 pst. etter tre år av handlingsprogrammet for 2006–2009. Sentrale tiltak her er bygging av midtrekkverk, veglys, utbetring av kurvar og kryss, montering av rekkverk, betring av kryssingsalternativ for fotgjengarar og syklistar, fjerning av hindringar utanfor vegbana m.m.

Det er behov for ei raskare utbygging av det høgtrafikkerte vegnettet til firefelt, m.a. for å betre trafikktrykkleiken. I 2008 er føresetnaden å opne 51 km firefeltsveg med midtrekkverk/middelar og byggje midtrekkverk på 10 km to- og trefeltsveg. Det er planlagt 47 km med gang- og sykkelvegare/felt, som ytterlegare vil styrkje tryggleiken for dei mjuke trafikkantane.

Innanfor drift og vedlikehald vil trafikktryggleik prioriterast særleg på ulykkesutsette strekningar ved gjennomføring av vinterbrøyting, strøing, salting, skilting, oppmerking og drift av tunnelar. I tillegg vert spesielle og meir målretta tiltak for å betre trafikktryggleiken prioritert, som t.d. skiltfornyng og strakstiltak etter inspeksjon av trafikktryggleiken på vegstrekningar.

Regjeringa vektlegg òg tiltak retta mot trafikantar og køyretøy. Innanfor desse områda vil det særleg verte satsa på auka kontrollaktivitet, informasjon og kampanjar, i tillegg til å betre tilbodet på tenestene for publikum. Det er sett mål for kor mange førarar som skal nytte bilbelte, kor mange som skal overhalde reglane for køyre- og kviletid og delen av tunge køyretøy med godkjende bremsar. For å nå desse måla prioriterer ein å målrette kontrollane til stader og tider som er venta å gi best trafikktryggleik.

Trafikkrollar, medrekna automatisk trafikk kontroll (ATK), og synleg politi på vegane er tiltak med god verknad. Bruken av ATK for å redusere farten på vegane vil aukast framover. Det vil verte vurdert nærare om det skal setjast i gang ATK som måler gjennomsnittfart over ei strekning. Departementet vil seinare kome tilbake til Stortinget med ei vurdering av bruken av strekningsvis ATK.

Verknader av planlagde tiltak i 2008 innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, er utrekna til om lag 30 færre drepne eller skadde i vegtrafikken. Gjennomførte tiltak i 2006 og planlagde tiltak i 2007 og 2008 er venta å gi ein nedgang i drepne eller hardt skadde på i overkant av 80 personar. Samla for perioden 2006–2008 vil dette gi ei måloppnåing på om lag 45 pst. samanlikna med handlingsprogrammet for 2006–2009. Innsatsen for å betre trafikktryggleiken må derfor ytterligare trappast opp for at måla i Nasjonal transportplan skal nåast.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

Innanfor jernbaneområdet er det viktig med aktivt arbeid for å oppretthalde og vidareutvikle det høge tryggleiksnivået som ein har i dag. Ei overføring av person- og godstransport frå veg til bane vil dessutan medverke til å auke tryggleiken for den totale transportverksemda i Noreg.

I perioden 1987–2006 omkom i gjennomsnitt om lag 7,2 personar pr. år ved ulykker i jernbaneverksemda her i landet. I 2006 var talet på omkomne i jernbaneulykker historisk lågt ved at ein person omkom. I første halvdel av 2007 har ein person mista livet ved ulykke i samband med jernbaneverksemda i Noreg.

Jernbaneverket skal innan 01.01.2008 ha ei tryggleiksgodkjenning som jernbaneverksemd frå Statens jernbanetilsyn. Godkjenninga er i hovudsak ei formalisering av eksisterande reglar og rutinar og ei nærare konkretisering av kva som kan akseptast av risiko. Ei slik godkjenning inneber ei endå sterkare fokusering på jernbanetryggleiken i Jernbaneverket enn det som har vore tilfelle fram til no. For Jernbaneverket er det overordna målet for nye tiltak (drift, vedlikehald og investeringar) at alle endringar skal medverke til å betre tryggleiken.

Løyvinga til Jernbaneverket for 2008 til drift og vedlikehald av jernbanenettet utgjer om lag 3,4 mrd. kr, som er ein auke på om lag 6,7 pst. samanlikna med saldert budsjett 2007. Denne løyvinga skal m.a. ivareta viktige oppgåver som saman med den daglege drifta er nødvendige for å få ei mest mogleg stabil og sikker trafikkavvikling på det norske jernbanenettet. På investeringsbudsjettet for 2008 er det innanfor programområdet «Tryggleik» foreslått avsett 107 mill. kr til ulike tryggleikstiltak.

Transporttryggleik innan luftfarten

Tryggleik har høgaste prioritet innan alle delar av luftfarten. Innan ruteflyging er tryggleiken høg, og utfordringa ligg særleg i å halde ved lag det høge nivået på tryggleiken. Innan dei andre delane av norsk lufttransport, som passasjertransport med helikopter og klubb- og privatflyaktivitet, er det eit noko lågare nivå på tryggleiken. Her vil det vere viktig å halde fram arbeidet med å få nivået på tryggleiken høgast mogleg. Samferdselsdepartementet vil også fokusere på tryggleik i arbeidet med strategi for norsk luftfart.

I 2006 var det to ulykker med til saman seks omkomne innan luftfarten; to i ei helikopterulykke og fire i flyulykka på Stord. Dette er eit høgt tal på omkomne samanlikna med dei seinaste åra og

viser at det er viktig å halde fram med å heve nivået på tryggleiken også i tida framover.

Tryggleiken vert betra gjennom tilsyn, sertifisering og regelverksutvikling. Eit velfungerande Luftfartstilsyn er det viktigaste verkemiddelet for Samferdselsdepartementet for å bidra til tryggleiken i sivil luftfart.

Utfordringane når det gjeld tryggleik er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora. Samferdselsdepartementet deltek i arbeidet m.a. i FN sitt spesialbyrå for sivil luftfart (ICAO), EU-byrået for flytryggleik (EASA) og i arbeidet i EU-kommisjonen med flytryggleik (security) og eit felles europeisk luftrom (Single European Sky). I tillegg er også Luftfartstilsynet representert i desse fora og i Eurocontrol som arbeider for å utvikle eit felles system for styring av lufttrafikken.

5.6 Samfunnstryggleik og vernebuuing innan samferdselssektoren

Generelt

Regjeringa legg i arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuuing vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit robust transportnett i normalsituasjon og i krise. Samferdselsdepartementets arbeid med førebyggjande samfunnstryggleik og vernebuuing tek utgangspunkt i dei mål, oppgåver og prioriteringar som er gitte i St.meld. nr. 37 (2004–2005) Flodbølgekatastrofen i Sør-Asia og sentral krisehandtering, jf. Innst. S. nr. 265 (2004–2005), St.meld. nr. 39 (2003–2004) Samfunnssikkerhet og sivilt–militært samarbeid, jf. Innst. S. nr. 49 (2004–2005) og St.meld. nr. 17 (2001–2002) Samfunnssikkerhet, jf. Innst. S. nr. 9 (2002–2003).

Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at det sivile samfunn sine behov for transport og kommunikasjon under fredskriser, vernebuuing og krig i størst mogleg grad vert dekt. Samferdselssektoren er i så måte ein samfunnssektor der ulykker og hendingar kan føre til omfattande samfunnsmessige konsekvensar m.a. innan person- og godstransport og elektronisk kommunikasjon, under dette internett, betalingsformidling m.m. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre at det finst eit robust transportnett innan bane-, veg-, luftfarts- og telesektoren. Det vil m.a. leggjast vekt på at samferdselssektoren har den nødvendige vernebuuinga til å handtere og eventuelt redusere omfanget av ein krisesituasjon, slik at konsekvensane for enkeltpersonar, bedrifter og for storsamfunnet vert minska.

Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og vernebuuing i samferdselssektoren skal prioriterast innan etatane sine ordinære budsjett. Samfunns-

tryggleik vert på den måten handsama i eit meir heilskapleg perspektiv i den einskilde sektor, saman med anna tele- og transporttryggleik. For å ta vare på den overordna vernebuinga på tvers av samferdselsgreinene vert det i tillegg sett av midlar over Samferdselsdepartementets eige budsjett til m.a. øvingar innan luftfart, post og hamner, til transportvernebuingsordninga, og til utgreiingar, analysar, planverk, samøvingar m.m.

Utvikling av ein heilskapleg strategi

Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerleg for å betre grunnlaget for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuing i samferdselssektoren. Det er eit siktemål å betre samanhenget mellom vernebuing for ulykker og større kriser i fred, og ev. tryggingspolitiske kriser og krig. Departementet er oppteke av at samferdselssektoren har eit godt samarbeid med andre styresmakter og sektorar for å sikre ei effektiv handtering av store, komplekse krisesituasjonar, og å betre kompetanseoverføringa sektorane og samferdselsgreinene i mellom. Samferdselsdepartementet vil gjennom ulike forskingsprosjekt, utgreiingar, risiko- og sårbarheitsanalysar, krisehandteringsøvingar o.a., vidareutvikle samferdselssektoren si evne til å handtere større påkjenningar, og redusere eventuelle skadeverknader av ei hending. Departementet vil òg vidareutvikle vernebuingsordningane slik at desse er tilpassa det nye trusselbiletet og sårbarheita i samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet starta våren 2005 eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse i samferdselssektoren (SAMROS). Prosjektet vart ferdig våren 2007. Formålet med risiko- og sårbarheitsanalysen var å leggje grunnlaget for ein strategi for samfunnstryggleik og vernebuing innan samferdselssektoren, medrekna oppfølging av samfunnskritisk infrastruktur.

SAMROS-prosjektet har gitt departementet ei betre innsikt i det nasjonale risiko- og sårbarheitsbiletet. Samferdselsdepartementet har fått eit betre grunnlag for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuing i sektoren. Departementet vil i løpet av 2008 følgje opp tilrådingane frå arbeidsgruppa. Det er m.a. behov for meir felles planlegging av vernebuingstiltak mellom dei ulike samferdselsgreinene. Det er òg behov for ein tettare dialog med kraftforsyninga om den gjensidige bindinga mellom tele og kraft. Samferdselsdepartementet planlegg i 2008 å gjere ferdig ein strategi for samfunnstryggleik og vernebuing. Departementet vil òg følgje opp SAMROS-rapporten i etatane og verksemdene.

Den nasjonale sivile transportvernebuinga er oppretta med sikte på ekstraordinære kriseforhold i fredstid eller i tilfelle krig, og situasjonar der styresmaktene set i verk særlege vernebuingstiltak. Samferdselsdepartementet vil i 2008 vidareføre arbeidet med sivil transportvernebuing m.a. med møte i det rådgivande forum for sivil transportvernebuing som er samansett av etatar, verksemdar og representantar frå næringa. Fylkeskommunane vil vidareføre sitt arbeid med risiko- og sårbarheitsanalysar.

Naturkatastrofar

Ulykker med konsekvensar for samfunnet kan òg følgje av øydeleggingar som følgje av naturgitte fenomen, som t.d. flaum og storm. Orkanen «Katrina» hadde store konsekvensar for infrastrukturen i delar av USA i september 2005. I Noreg har det vore liknande situasjonar m.a. i 2006 og seinast sommaren 2007, med ekstremt store nedbørmengder som førte til flaum og ras fleire stader på Austlandet.

Forskning tyder på at framtidige endringar i klimaet bør stille nye krav til korleis utbyggingsprosjekt i samferdselssektoren vert handsama. Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier er tiltak som regelmessig må tilpassast nye utfordringar slik at dei samfunnsmessige konsekvensane av naturkatastrofar vert minst moglege. Statens vegvesen har av den grunn etablert eit fireårig klimaprojekt, som skal kartleggje konsekvensane klimaendringane har for vegsektoren, m.a. for å utvikle metodar og tiltak som kan bidra til å meistre dei nye utfordringane betre.

Terrortrusselen

Terroråta i London i 2005 og i Madrid i 2004, og seinare avdekte planar om åtak i Europa, har gjort det tydeleg at samferdselssektoren er stilt overfor nye utfordringar og eit nytt trusselbiletet. I St.prp. nr. 42 (2003–2004) Den vidare moderniseringa av Forsvaret i perioden 2005–2008, går det fram at den norske tryggleikspolitikken i dag vert prega av eit breiare og meir samansett risikobilete enn tidlegare.

Samferdselssektoren må heile tida gjere avvegingar med omsyn til overvaking og kontroll, verkemiddel som m.a. må balanserast mot personvernet, og som kan gjere terminalar med stor gjennomgangstrafikk av reisande og gods mindre effektive og tilgjengelege. Det er derfor viktig å ha

ein brei dialog om korleis samfunnet kan kjempe mot terrorisme.

Internasjonalisering

Det er ei utfordring for samferdselssektoren å følge den aukande internasjonaliseringa med krav om internasjonale løysingar kontra nasjonal kontroll og autonomi. Den teknologiske, økonomiske og sosiale utviklinga har ført til ei meir integrert verd, med ei aukande rørsle av varer og tenester på tvers av landegrenser. Teknologitvillinga har skapt nye moglegheiter for slikt samkvem.

Samferdselsdepartementet vil følgje opp ev. nye internasjonale reglar innan det terrorførebyggjande arbeidet for å sikre nasjonale effektive løysingar og heilskaplege tiltak. Når vernebuingsordningar og –tiltak skal etablerast, er det viktig å sjå tiltak i kampen mot terror i samheng med andre ordningar for førebygging av ulykker.

5.7 Kjøp av samferdselstenester

Statleg kjøp av samferdselstenester vert i dei fleste tilfelle nytta for å yte eit tenestetilbod som ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt, men som det av samfunnsomsyn er ønskjeleg å oppretthalde. Målet er at det skal vere eit godt tilbod av samferdselstenester i heile landet. Kva som til ei kvar tid er eit til-

fredsstillande tilbod, må ein vurdere jamleg ut frå bruk og kostnader ved dei ulike transporttilboda.

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

Ordningane som Samferdselsdepartementet har for statleg kjøp av tenester er forholdsvis ulike. Dels er det snakk om konkurranse i form av anbod, dels kostnadsmodellar og dels tilskotsavtalar basert på forhandlingar.

Under ansvarsområdet til Samferdselsdepartementet er det ordningar for statlege kjøp av bedriftsøkonomisk ulønsame flyruter (kap. 1310) og tilskot til og kjøp av persontransporttenester med tog (kap. 1351). Via Statens vegvesen kjøper staten også tenester i riksvegferjedrifta (kap. 1320, post 72) frå ulike ferjeselskap. Det er også inngått avtale om kjøp av sjøtransporttenester med Hurtigruten ASA for å sikre eit dagleg og heilårleg transporttilbod på strekninga mellom Bergen og Kirkenes ved eit årleg tilskot (kap. 1330, post 70).

Løyvingar til statleg kjøp av samferdselstenester

07N2xx2

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Nemning	Rekneskap 2006	Saldert budsjett 2007	Forslag 2008	Pst. endr. 07/08
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innanlandske flyruter	416 833	475 900	501 400	5,4
1320		Statens vegvesen				
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	1 357 053	1 464 400	1 547 400	5,7
1330		Særskilde transporttiltak				
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes	246 830	267 300	287 900	7,7
1351		Persontransport med tog				
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	0	0	15 800	–
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 572 722	1 598 500	1 657 600	3,7
		Sum kjøp av tenester	3 593 448	3 806 100	4 010 100	5,4

I statsbudsjettet for 2008 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 4 mrd. kr, ein auke på 204 mill. kr eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007.

Om lag 41 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2008 går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog. Dette gjeld i hovudsak kjøp frå NSB AS for store delar av persontogtrafikken i Noreg og for nokre grensekryssande ruter mellom Noreg og Sverige. Vidare kjøper staten persontransport på Gjøvikbana frå NSB Anbud AS.

Frå 2008 vert det i tillegg avsett som kompensasjon for mellombels overføring av ansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) og togtrafikken på Bratsbergbana frå fylkeskommunane Buskerud og Telemark. Midlar til dette transporttilbodet har tidlegare vore finansiert som ein del av rammetilskotet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, har også auka kraftig over fleire år, mest på grunn av høg oljepris. Frå 01.05.2008 er det også lagt opp til ein auke i rabattsatsen for sonekort og verdikort frå 45 til 50 pst.

I 2005 vart det inngått ein ny avtale for 2005–2012 for kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes, etter at interesserte innanfor EØS-området var inviterte til å gi tilbod på trafikking av kyststrekninga. Profilen i avtalen gjer at årlege tilskot aukar dei første åra, men har ein fallande profil mot slutten av avtaleperioden, noko som reflekterer krav til effektivisering. I budsjettet for 2007 gjorde regjeringa framlegg om at tryggleiksbemanninga på skipa som trafikkerer Kystruta Bergen – Kirkenes skal takast inn under nettolønsordninga frå 01.07.2007, og frå 01.01.2007 vart ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift gjeninnført og NO_x-avgift for innanlandsk sjøtransport innført.

Nye rammeføresetnader tilsa at avtalen med Hurtigruten ASA må reforhandlast. Desse reforhandlingane er ikkje avslutta. Løyvinga både for 2007 og 2008 er berre ei teknisk vidareføring og prisjustering av avtalen for 2005–2012, og det er ikkje teke omsyn til dei tre nemnde endringane. Stortinget vil verte orientert om forhandlingsresultatet når det ligg føre.

Løyvinga til kjøp av innanlandske flyruter er auka med 5,4 pst. frå 2007 til 2008. Auken ut over venta prisstiging gjeld framlegget om auka CO₂-avgift for innanriks luftfart. Ny anbuds kontrakt for rutene i Nord-Troms og Finnmark tok til å gjelde 01.04.2007. Kostnaden for desse rutene har auka monaleg frå førre anbuds kontrakt. Deler av kostnadsauken skriv seg frå regjeringas reduksjon av

maksimalsatsane med 20 pst. I 2008 vil rutene Andøya–Bodø/Andøya–Tromsø og Værøy–Bodø få nye anbuds kontraktar for perioden 01.01.2008–31.03.2009. Gjeldande kontrakt for helikopterruta Værøy–Bodø gjeld fram til 31.07.2008.

Det er som for 2006 og 2007, heller ikkje for 2008 foreslått tilskot til Avinor AS sine regionale flyplassar. Gjennomførte omstillings- og effektiviseringstiltak, saman med ein positiv trafikkvekst som ein ventar skal halde fram, inneber at økonomien til Avinor for tida er god. Det er lagt til grunn at trafikkinntektene og dei kommersielle inntektene i sin heilskap må dekkje underskotet på Avinor sine regionale lufthamner.

Det er som for 2006 og 2007, heller ikkje for 2008 foreslått statleg kjøp av posttenester. Det inneber at Posten Norge AS for 2008 må dekkje kostnadene ved dei bedriftsøkonomisk ulønnsame posttenestene, basert på einerettsoverskotet. Regjeringa vil i den komande meldinga om verksemda til Posten Norge AS m.a. vurdere spørsmålet kjøp av posttenester i framtida.

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

5.8 Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er fram til no i hovudsak nytta i vegsektoren. Den vesentlege delen av alternativ finansiering i denne sektoren er bompengar. Dette er dels enkeltstående bompengeprojekt, dels bomringar og dels strekningsvise bompengepakkar. I tillegg kjem enkelte tilskot og forskot frå lokale styresmakter og næringsliv. Den første ordninga med lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø vart avslutta 31.12.2003, og ei ny ordning vart vidareført frå 01.08.2004. Innkrevjingsordninga vart utvida med fire år fram til 31.07.2012 gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 33/Innst. S. nr. 117 (2006–2007).

For 2007 er det føreset at om lag 4,8 mrd. kr vert stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. For 2008 er bidraget venta å verte om lag 4,9 mrd. kr. Til samanlikning utgjer forslaget til ordinære statlege midlar til veginvesteringar om lag 6,5 mrd. kr. Samla løyving til Statens vegvesen for 2008 er i overkant av 15,4 mrd. kr.

Samferdselsdepartementet viser til at det på lokalt nivå vert arbeidd med ei rekkje prosjekt der bompengar er ein del av opplegget for finansieringa. Departementet legg vekt på at prosjekta vert handsama etter gjeldande retningsliner for bompengerelevante prosjekt.

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

Det er gjennom handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, lagt opp til at det skal gjennomførast tre prøveprosjekt for OPS (Offentleg Privat Samarbeid), jf. omtale under kap. 1320, post 29 i del II i proposisjonen.

5.9 Styling av store investeringsprosjekt

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) vart det opplyst at Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet, ville arbeide med å utvikle ein betre metodikk for handtering av uvisse i eit porteføljeperspektiv. Dette er no vurdert. Det er valt ikkje å leggje inn avsetjing for uvisse for vegsektoren, medan det for jernbanesektoren er lagt inn avsetjing for uvisse på prosjektnivå. Dette har samanheng med at vegsektoren har ein langt større portefølje, slik at eksponeringa for usystematisk uvisse for heile porteføljen er mindre enn summen av uvissa for enkeltprosjekta. Innanfor vegsektoren vil i tillegg regulering av starttidspunkt for nye prosjekt og/eller mellombelse omdisponeringar mellom prosjekt og fylke vere dei mest aktuelle verkemidla, dersom det skulle verte behov for å tilføre kvalitetssikra prosjekt midlar utover den periodiserte styringsramma. Det er ein klar føresetnad frå departementet si side at mellombelse stopp eller urasjonell framdrift i eksisterande prosjekt ikkje skal vere verkemiddel i denne samanhengen.

Statens vegvesen har ein løpande prosjektportefølje på over 500 prosjekt i byggjefasen. Langt fleire er i ein planprosess fram mot byggjeart. Krava til oversikt og styling av heile porteføljen aukar stadig. Statens vegvesen starta derfor i 2006 eit arbeid med å etablere eit porteføljestylingssystem for heile etaten. Systemet skal lette oversikta og stylinga av prosjektporteføljen. Formålet med systemet er m.a. å sikre optimal prosjektgjennomføring og å forbetre budsjettprosessane og budsjettstyringa i etaten. Systemet er bygd slik at prisomrekning vert gjort ved at gjeldande indeksar kan leggjast inn sentralt. Korrekt indeksering vert dermed enklare enn tidlegare. Systemet skal etter planen takast fullt ut i bruk frå årsskiftet 2007/2008.

Frå 2006 vart det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel. Dette omfattar å undersøkje om dei faktiske verk-

nadene av prosjektet er i samsvar med planane. Ordninga omfattar etterprøving av dei føresetnadene som vert lagt til grunn for prosjekt over 200 mill. kr fem år etter at dei er opna for trafikk. Samfunnsøkonomiske analysar vil stå sentralt. Samferdselsdepartementet legg vekt på at den nye ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige samferdselsprosjekt. Statens vegvesen vil etterprøve fem prosjekt årleg, medan Jernbaneverket vil etterprøve alle prosjekt over 200 mill. kr. Det er i utgangspunktet Vegdirektoratet som skal fastsetje kva for vegprosjekt som skal etterprøvast.

Ekstern kvalitetssikring av store samferdselsinvesteringar

Finansdepartementet underteikna 10.06.2005 ein ny rammeavtale for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Kvalitetssikringa vert utført av ein ekstern nøytral part (firma som utfører kvalitetssikringa, dvs. kvalitetssikrar). Oppdragsansvarleg for eit kvalitetssikringsoppdrag er rette fagdepartement og Finansdepartementet.

Målet med ei kvalitetssikring er å få ei uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga består av to ulike delar, KS1 og KS2. Nærare omtale av ordninga er gitt under kap. 1630 i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2006–2007).

KS1 skal gjennomførast i ein tidleg fase, normalt før planlegging etter plan- og bygningslova har starta. Det skal takast utgangspunkt i eit overordna samfunnsbehov. Kvalitetssikringa skal omfatte fleire ulike alternativ til løysing (konsept). KS1 skal gi regjeringa eit underlag for å vedta kva for konsept ein skal gå vidare med i planlegging.

KS1 i veg- og jernbanesektoren kan definerast og avgrensast på ulike måtar, men vil som hovudregel vere aktuelt i desse tilfella:

- Geografiske område med omfattande og komplekse transportsystem.
- Transportkorridorar som bind ulike delar av landet saman, og som bidreg til godt samband til det internasjonale transportnettet.
- Enkeltstående og avgrensa investeringstiltak som legg føringar for framtidig val av korridorløysing, som er viktig for regional utvikling og/eller som reduserer avstandskostnader.
- Transportsystemet i større byområde. Pakker som omfattar fleire tiltak, skal vurderast samla og ikkje som enkelttiltak.

KS1 inneber at eit av dei eksterne konsulentmiljøa som Finansdepartementet har inngått rammeav-

tale med, skal kvalitetssikre ei utgreiing frå etatane (konseptvalutgreiing: KVU).

Det vert i 2007 starta KS1 for ein del investerings tiltak i veg- og jernbanesektoren. Talet vil auke monaleg i 2008 og åra framover. Det er lagt til grunn at det skal vere gjennomført om lag 15 KS1 før Nasjonal transportplan 2010–2019 vert lagt fram. Årsaka til at KS1 inntil nokså nyleg ikkje har vorte teken i bruk i samferdselssektoren er at fleire viktige punkt har vore uavklart. Ikkje minst gjeld det innfasing av KS1 i høve til planprosessar i samsvar med plan- og bygningslova og innfasing av ordninga i høve til prosessar knytt til Nasjonal transportplan. Vegdirektoratet og Jernbaneverket har gjennomført eit utgreiingsarbeid for å avklare gjenstående problemstillingar. På bakgrunn av dette fastsette Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet retningslinjer for ordninga 12.02.2007.

Det er avklart at KS1 normalt skal gjennomførast før konsekvensutgreiing og tiltaksplanlegging etter plan- og bygningslova tek til. For første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det likevel opna for at planlegginga kan gå parallelt med at KS1 vert gjennomført, men under føresetnad av at lokale vedtak ikkje vert gjort før etter at regjeringa har teke stilling til resultatet frå kvalitetssikringa.

Vidare er det lagt til grunn at prioritering i Nasjonal transportplan som ein hovudregel krev gjennomført KS1. Ut frå at Nasjonal transportplan 2010–2019 etter planen vert lagt fram i desember 2008, vert det likevel gjort ein skilde unntak når det gjeld planperioden 2010–2013.

Samferdselsdepartementet vil trekkje fram at det er viktig å leggje til rette for at KS1 vert etablert som eit sentralt og velfungerande element i planarbeidet. Departementet legg ikkje minst vekt på at KS1 vert implementert på ein måte der sentrale styresmakter kjem inn i arbeidet tilstrekkeleg tidleg. Statens vegvesen og Jernbaneverket har ei sentral rolle for å sikre dette.

Samferdselsdepartementet ser det som viktig at ein oppnår ein rasjonell bruk av ressursane knytt til dette arbeidet.

KS2 i veg- og jernbanesektoren omfattar ei kvalitetssikring av kostnader for eit prosjekt, under dette uvisse og styringsunderlag ved prosjektet. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med ei vurdering av trafikkgrunnlag og finansieringsopplegg, spesielt vil det vere tilfelle for bompengeprojekt og prosjekt der finansieringsopplegget omfattar alternativ bruk av ferjetilskot.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, i første rekkje

ved å sikre at målsetjinga er tilstrekkeleg avklart og ved å leggje til rette for prosjektgjennomføring innanfor eit realistisk budsjett. Eit viktig steg er å utføre ein uavhengig analyse av uvisse ved prosjektet. Analysen viser den samla kostnaden ved prosjektet, der uvisse er definert og klart synleggjort. KS2 har sidan 2000 vore nytta for aktuelle prosjekt i samferdselssektoren.

Kostnader og uvisse for nye prosjekt med styringsramme over 500 mill. kr som vert fremja i denne proposisjonen, er eksternt kvalitetssikra i samsvar med rammeavtalen. Nye prosjekt med kostnader over 500 mill. kr som vert omtalt i denne proposisjonen og som ikkje har vorte eksternt kvalitetssikra, vil verte kvalitetssikra i samsvar med KS2 før saka vert lagt fram for Stortinget.

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

5.10 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet

Den norske stat er ein omfattande eigar i verksemdar organisert som egne selskap, ikkje minst i samferdselssektoren. Samferdselsdepartementet står i dag som eineigjar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, Baneservice AS og Posten Norge AS.

Regjeringa la i desember 2006 fram St.meld. nr. 13 (2006–2007) Et aktivt og langsiktig eierskap. Her gjer regjeringa greie for sin eigarskapspolitikk. Gjennom eigarskapet vil regjeringa sikre at staten bidreg til god og stabil utvikling av næringslivet i Noreg. Staten skal vere ein aktiv, langsiktig og føreseieleg eigar. Utøvinga av eigarskapet skal vere basert på allment aksepterte prinsipp for eigarstyring og rollefordelinga i aksjeloven. I meldinga vert det gjort greie for viktige omsyn som regjeringa ventar at alle selskap ivaretek. Dette

gjeld omsyn til miljø, omstilling, mangfald, etikk, forskning og utvikling. Vidare vert det i meldinga gjort greie for dei måla som regjeringa har for det einskilde selskapet, m.a. for Avinor AS, Baneservice AS, NSB AS og Posten Norge AS.

I St.meld. nr. 13 (2006–2007) varsla regjeringa at det ville utarbeidast eit nytt årleg dokument om regjeringa sin eigarpolitikk. Nærings- og handelsdepartementet utarbeidde våren 2007 eit slikt dokument. Dokumentet gir uttrykk for regjeringa sin eigarpolitikk, slik han er forankra i Stortinget ved behandlinga av St.meld. nr. 13/Innst. S. nr. 163 (2006–2007).

Samferdselsdepartementet legg som hovudregel anna kvart år fram ei stortingsmelding om eigarskapet i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS, såkalla eigarmeldingar. I desember 2006 la departementet fram ei slik melding for Avinor AS og NSB AS, jf. St.meld. nr. 15 og 18 (2006–2007). Ny eigarmelding om Posten Norge AS vil leggjast fram hausten 2007.

I meldingane om Avinor AS og NSB AS orienterer regjeringa om utviklinga i selskapa og tek for seg hovudutfordringar, planar og strategiar for selskapa dei neste åra. Det går vidare fram av meldingane at Samferdselsdepartementet er oppteke av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringar som sikrar ei langsiktig og god utvikling i selskapet, og som gjer at det kan ivareta sine samfunns- og sektoroppgåver. Kravet til avkastning og utbyttepolitikken er også omtalt. Forslag til utbytte i 2008 er i samsvar med den fastsette utbyttepolitikken for selskapa.

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

I vedtektene til Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS har det m.a. gått fram at prinsippa i målbrukslova skal følgjast så langt råd er, likevel slik at det ikkje utgjer nokon større ulempe i høve til private konkurrentar. Dette gav rom for å sjå bort frå dette når private konkurrentar ikkje gjorde det. Det førte til lite etterleving av prinsippa i målbrukslova. På generalforsamlinga i 2007 for Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS er derfor vedtektene endra, slik at det no går fram at prinsippa i målbrukslova skal følgjast ved kunderetta informasjon. Elles skal prinsippa i målbrukslova følgjast i størst mogleg grad, men likevel slik at det ikkje utgjer ei ulempe for selskapa i høve til private konkurrentar.

5.11 Avgifter og gebyr

Finansdepartementet fastsette i 2006 generelle retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlege myndighetsoppgåver. Sentrale mål med retningslinjene har vore å gjere meir tydeleg skiljet mellom gebyr og avgifter og å hindre at gebyra vert sette høgare enn at dei dekkjer kostnadene. Gjennomgangen av eksisterande ordningar skulle i all hovudsak vere ferdig innan framlegget av statsbudsjettet for 2008.

Luftfartstilsynet, Statens vegvesen og Post- og teletilsynet har gebyrinntekter. Dei ulike gebyrordningane er gjennomgåtte for å sjå om dei er i samsvar med retningslinjene frå Finansdepartementet, m.a. om dei er kostnadsriktige.

Luftfartstilsynet har inntekter frå fleire gebyr, m.a. for tilsynsverksemd, løyver, godkjenningar, sertifikat, medisinske tenester og registrering i norsk luftfartøyregister. Dei einskilde myndighetshandlingane er spesifiserte og prissette kvar for seg i Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet).

Gebyrregulativet er bygd opp slik at det er lagt opp til stor grad av spesifisering av dei kostnadene det einskilde gebyr er meint å dekkje. I hovudsak er gebyra relaterte til dei kostnadene som ein har med myndighetshandlingane. Luftfartstilsynet går no igjennom heile gebyrforskrifta, under dette utrekninga av kostnadene ved dei einskilde gebyra. Dette arbeidet vil ikkje vere ferdig før i 2008. Ein legg opp til at ny forskrift tek til å gjelde 01.01.2009.

Statens vegvesen har inntekter frå fleire gebyrordningar. Dette gjeld m.a. gebyr frå førarprøvar og utsteding av førarkort, køyretøykontrollar, typegodkjenning, gebyr for dagprøvekjennermerke og påskiltingsgebyr og utsteding av fartsskrivarkort. Fleira av gebyra er alt kostnadsriktige. M.a. vart prisane på førarprøvar og utsteding av førarkort justert i samband med budsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007).

Statens vegvesen er no ferdig med å kvalitetssikre datagrunnlaget og analysere kostnadsføring innan trafikant- og køyretøyområdet. Resultata viser at det er behov for tydelegare retningslinjer for å få lik kostnadsføring. Nye rutinar vil verte innførte frå 2008. Desse vil på sikt gi grunnlag for å rekne ut kostnadsriktige gebyr. Våren 2008 vil det verte gjennomført ei ny modellberekning. Resultatet av berekninga, saman med utviklinga i tenestetilbodet for publikum, vil vise om det ev. er behov for å endre gebyra. Ev. gebyrendringar vil derfor tidlegast kunne skje i samband med budsjettet for 2009.

Verksemda til Post- og teletilsynet er, med nokre unntak, finansiert med inntekter frå gebyr. Gebyrinntektene omfattar gebyr til postoperatørar, tilbydarar av offentlege telenett og teleteneser (ekomnett og ekomtenester), frekvensbruk, radioutstyr/-system, ulike leverandørar, kabel-tv-nett, autorisasjon av installatørar, og typegodkjenning av utstyr. Dei einskilde gebyra og prisane går fram av Forskrift om gebyr til Post- og teletilsynet. Gebyra skal dekkje relevante utgifter for tilsynet. Post- og teletilsynet har eit reguleringsfond. Dette er eit hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjonar, slik at kravet til sjølvfinansiering kan bli oppfylt utan store gebyrendingar i det einskilde år.

Nivået på nokre gebyr er knytt opp mot rettsgebyret. Grunnsatsen i rettsgebyret har i lengre tid auka monaleg meir enn den generelle prisstiginga. Samferdselsdepartementet har ansvaret for to forskrifter kor grunnlaget for gebyret er rettsgebyret. Den eine ordninga gjeld utsteding og mottak av løyvedokument etter forskrift om yrkestransport innenlands. Fylkeskommunane har ansvaret for ordninga. Den andre ordninga gjeld gebyr for utsteding av løyve etter forskrift om internasjonal person- og godstransport, og vert administrert av Statens vegvesen. Inntektene frå gebyra som vert administrert av Statens vegvesen, inngår i inntektene på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr. Departementet vil sjå til at dei gebyra som i dag er knytt til rettsgebyret i framtida vil vere så kostnadsriktige som mogleg. For alle desse gebyra vert det arbeidd med å vurdere storleiken på gebyra og å fjerne tilknyttinga til rettsgebyret.

5.12 Hurtigrutemuseet

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) orienterte departementet om at det var nedsett eit utval for å utgreie kvar og korleis historia til hurtigruta og «Gamle Finnmarken» kan takast vare på. I utvalet var representantar for Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Kultur- og kyrkjedepartementet, Hadsel kommune og Stiftelsen Norsk hurtigturmuseum. Utvalet som vart leidd av Nordland fylkeskommune, gav sin rapport 25.01.2007.

Av rapporten går det fram at størsteparten av kostnadene ved å ta vare på historia til hurtigruta og «Gamle Finnmarken» gjeld korleis ein vil ta vare på «Gamle Finnmarken» som står på land på Stokmarknes. I rapporten er alternativa opphogging og å ta vare på «Gamle Finnmarken» med og utan vernebygg drøfta. Investeringskostnadene ved desse alternativa er vurderte til om lag 19 mill. kr for opphogging, om lag 36 mill. kr for vern utan

overbygg og mellom 70 og 140 mill. kr med vernebygg.

Kostnadsoverslaget for alternativet med vernebygg varierer avhengig av kva for føresetnader som vert lagt til grunn for materialval og storleik, under dette om ein skal kjøpe og byggje om eit tilstøytande bygg (trekantbygget) til museet sine samlingar. Dersom det ikkje er mogleg å leige depotbygg (lager for museet), er kostnadene til å føre opp eit slikt bygg rekna til om lag 12 mill. kr og kjem i tillegg.

I rapporten er det understreka at ein først kan få sikre overslag for dei ulike investeringsalternativa ved å gjennomføre eit forprosjekt. Dei nemnde overslaga er derfor usikre. I tillegg til investeringsmidlar er det rekna ut eit årleg behov for driftstilskot på om lag 4 til 14 mill. kr, avhengig av kva for føresetnader som vert lagde til grunn med omsyn til bemanning og bygningsmasse. Det høgaste overslaget er basert på at det ikkje vert bygd vernebygg over «Gamle Finnmarken».

Utvalet vart ikkje samd om kvar og korleis ein bør ta vare på historia til Hurtigruta og «Gamle Finnmarken».

Representantane i utvalet frå Nordland fylkeskommune, Hadsel kommune og Norsk Hurtigrutemuseum meinte at det må byggjast eit vernebygg i glas over «Gamle Finnmarken» og at ein bør kjøpe og byggje om trekantbygget til å romme samlingane til museet. Denne løysinga er rekna til å gi ein investeringskostnad på mellom 111 og 140 mill. kr, ekskl. utgifter til ev. depot, og eit årleg behov for driftstilskot på om lag 4–6 mill. kr som dei meinte staten må dekkje.

Representantane frå Samferdselsdepartementet peika på at kvar og korleis ein skal ta vare på historia til Hurtigruta og «Gamle Finnmarken» må sjåast i samheng med kor mykje midlar det er mogleg å stille til disposisjon for formålet. Representantane frå Samferdselsdepartementet og Kultur- og kyrkjedepartementet peika òg på at det var ein føresetnad for løyvinga til å setje skipet på land at resten skulle finansierast lokalt. Desse representantane meinte derfor at ein måtte leggje til grunn lokal finansiering.

Det normale prinsipp for statleg støtte til kulturbygg er løyving over budsjettet til Kultur- og kyrkjedepartementet, under føresetnad om lokal medfinansiering. Eit fleirtal i utvalet, alle utan representantane frå Kultur- og kyrkjedepartementet, peika på ein slik finansieringsmodell.

Hurtigrutemuseet er eit lokalt ansvar. Ved statlege tilskot til investering og drift av slike museum vert det stilt krav om lokal medfinansiering. Omfanget av prosjekta vert med andre ord i stor grad bestemt av lokal og regional finansierings-

vilje. Som det er peika på ovanfor, var det òg ein føresetnad for den statlege løyvinga, da skipet vart sett på land, at resten skulle finansierast lokalt.

Prinsippet om lokal finansiering og føresetnadene for støtta frå staten til å setje skipet på land, vil vere sentrale i den vidare oppfølginga av saka.

6 Særskilde omtalar

6.1 Forsking og utvikling

Generelt

Samferdselsdepartementet nyttar aktivt FoU for å nå måla i samferdselspolitikken. Utvikling og drift av sikre, miljøvennlege og effektive kommunikasjonar og system reiser mange problemstillingar av kompleks natur og set krav til eit godt kunnskapsgrunnlag. Forskingsbasert kunnskap er nødvendig m.a. for å få eit grunnlag for framtidige politiske avgjerder, for å kunne ta vare på styringsbehov og for å evaluere tiltak. Målretta forskning er òg nødvendig for å styrkje verdiskapinga og innovasjonsevna for aktørane i samferdselssektoren.

Sentrale delar av forskinga innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) er omfatta av departementet sitt sektoransvar for telekommunikasjonar og transport. I den nasjonale forskingspolitikken vert internasjonalt forskings-samarbeid og forskning retta mot innovasjon og nyskaping òg prioritert høgt.

Norske forskingsmiljø innanfor tele- og transportforskning har hevda seg svært bra internasjonalt, ikkje minst i EU sine rammeprogram for forskning. Samferdselsdepartementet vil utvide det internasjonale forskingssamarbeidet, m.a. gjennom deltaking i ERA NET Transport, Eureka, CELTIC, ITEA og andre relevante nettverk. I tillegg kjem løyvingar til støtteordningar i Norges forskingsråd for institutt som deltek i forskingsprosjekt i regi av EU. Departementet vil i 2008 følgje opp behovet for ei betre samordning av den transportforskninga som finn stad i regi av Forskingsrådet.

Ferdige forskingsprosjekt får verdi først når dei vert formidla. Ordsiftet om telekommunikasjonar og transport byggjer ofte på innspel frå forskning. Det er derfor nødvendig å formidle ny kunnskap som kan bidra til sikker, miljøvennleg og effektiv kommunikasjon. Som hovudregel skal alle forskings- og utgreiingsprosjekt der departementet er hovudfinansieringskjelde, gjerast tilgjengelege for publikum på websidene til departementet eller på annan måte.

Den største delen av løyvinga til forskning og utvikling går til ulike program og tiltak i Norges forskingsråd, men det vert òg sett av midlar til utgreiingar.

Teleforskning

Samferdselsdepartementet ønskjer å fokusere innsatsen innan teleforskning på område der norske miljø har gode sjansar til å hevde seg internasjonalt og på område der det er behov for forskning som styrkje kunnskapsgrunnlaget for utforming av politikk, retningsliner og lovgiving. Vellykka satsing på teleforskning krev god balanse mellom forskning retta mot teknologiutvikling og forskning retta mot bruk av teknologien i samfunnet. Ei teknologisk løysing er først vellykka når ho kjem til nytte. Utviklinga av informasjonssamfunnet krev gode teknologiske løysingar.

Sektoransvaret for elektronisk kommunikasjon (ekom) vert i første rekkje følgt opp gjennom finansiering av program i regi av Norges forskingsråd. Programma dekkjer ulike tema. Målet for dei store programma er å gi områda eit omfattande lyft ved å kople grunnforskning, nytta forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorar. For Samferdselsdepartementet er det programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som er mest sentralt. Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjere Noreg leiande i å utvikle og nytte kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i eit IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur er ei av fire faglege søyler for programmet.

Programmet Kommunikasjon, IKT og medium (2003–2007) vart avslutta i 2007. Programmet har vore retta mot perspektiv og temaområde knytt til utvikling av bruk og samhandling med IKT, inkl. framveksten av nye media og nye former for innhald, strukturar og rammer for kommunikasjon og artikulasjon i konvergerande media. Programmet har gitt til mykje interessant og viktig forskning innan det tverrfaglege feltet som oppstår i møtet mellom ny teknologi og ei rekkje samfunnsvitskapelege og humanistiske fag. Forskinga vil vidareførast innan VERDIKT.

Simula-senteret mottok også midlar frå Samferdselsdepartementet. Senteret driv grunnleggjande forskning retta mot problemstillingar innan programvareutvikling knytte til utvikling og bruk av nettbaserte produkt og tenester. Prosjektet «Robuste nett» (2006–2010) ved Simula skal utvi-

kle system som skal gjere det enklare og raskare å finne feil i nettverkskomponentar. Forskinga er nyttig for både enkeltbrukarar og bedrifter som alle vert meir og meir avhengige av Internett og telekommunikasjon.

Grunnleggjande IKT-forsking, IKT-2010 (2000–2007), er eit grunnforskningsprogram med formål å skape og gjere tilgjengeleg ny kunnskap innanfor områda kommunikasjonsteknologi, distribuerte system og store informasjons- og programsystem. Dei siste prosjekta i programmet vil verte slutførte i 2008. Vidareføring av programmet vil i hovudsak skje innanfor VERDIKT.

I tillegg til løyvinga til enkeltprogram meiner Samferdselsdepartementet at det er viktig å styrkje kontakt og samarbeidsrelasjonar med internasjonale miljø innanfor teleforskinga.

Transportforsking

Transportsektoren er sentral for verdiskaping og velferd i landet. Regjeringa vil arbeide for gode samband og høg mobilitet i heile landet. Dette set krav til kunnskap og kompetanse på ei rad område. I strategien for tele- og transportforsking, som gjeld for perioden 2006–2009, er det nemnd åtte område som treng kontinuerleg kunnskapsutvikling; Byområde, det regionale Noreg, næringslivet sin transport, transporttryggleik, intelligente transportsystem (ITS), organisering/styring/marknad, miljøeffektiv transportteknologi og utvikling av god statistikk. Blant dei åtte områda vil Samferdselsdepartementet særleg prioritere forskning retta mot næringslivet sin transport, tryggleik, ITS og miljøeffektiv transportteknologi.

Som oppfølging av arbeidet med å redusere utsleppa av klimagassar foreslår departementet å auke støtta til utvikling av hydrogen og biodrivstoff for transportsektoren. Forskningsprogrammet RENERGI er retta mot prosjekt som kan gjere det lettare å ta i bruk hydrogen, biodrivstoff og nullutslippsteknologi og er ein del av den nasjonale hydrogenstrategien. Eit av prosjekta er «hydrogenvegen» mellom Stavanger og Oslo, som skal gjere det mogleg å køyre frå Stavanger til Oslo med hydrogendrivstoff. Prosjektet er òg knytt saman med eit skandinavisk nettverk.

I samarbeid med Norges forskingsråd tok departementet i 2006 initiativ til å etablere eit nytt forskningsprogram om næringslivet sine transportar og ITS (SMARTRANS). Programmet har allerede gjennomført to rundar med utlysningar og satsar sterkt på internasjonalt samarbeid. Programmet vil vare i sju år og vil støtte prosjekt som skal vere til nytte for aktørar og brukarar i transport- og logistikksektoren.

Satsinga på kunnskapsutvikling om tryggleik i transportsektoren skjer i hovudsak gjennom forskningsprogrammet RISIT i Norges forskingsråd. Dette programmet er forlengd i to år, fram til 2009. Det har som formål å utvikle kunnskap som kan gi ei betre forståing av transportrisiko og eit betre grunnlag for risikohandtering i transportsektoren.

Den mest omfattande FOU-aktiviteten for Jernbanelverket i åra framover vil dreie seg om førebuingar knytt til fornying av signalanlegga. Jernbanelverket har her valt ERTMS nivå 2 (European Rail Traffic Management System) som framtidens teknologiske plattform, og har etablert eit tett samarbeid med det svenske Banverket som har valt tilsvarende system.

Innanfor energiforsyning og baneteknikk vert det utført prosjekt som skal gjere togdrifta meir energiøkonomisk og redusere kostnadene til vedlikehald. I åra framover vert det venta auka bruk av radiokommunikasjon til jernbaneformål og kundeservice i toga over det nye GSM-R-nettet. For å førebu for auka bruk er det derfor viktig med FoU-aktivitetar. Jernbanelverket deltek i fleire prosjekt for å utvikle informasjon til publikum og nye løysingar innanfor intermodale intelligente transportsystem og tenester, noko som er viktig for å styrkje konkurransevna til jernbanen. For å auke samtrafikkevna på det norske nettet og for å bli ein del av eit samla integrert europeisk jernbanenett er det òg satt i gong fleire FoU-prosjekt.

Jernbanelverket er med i forskningssamarbeid i Europa i regi av UIC og EU der det er fleire prosjekt for å gjere jernbanedrifta meir effektiv og miljøvennleg. Slik kunnskapsdeling innanfor teknikk og transport i internasjonale arenaer gjer at Jernbanelverket held seg informert og oppdatert. For å sikre norsk jernbanekompetanse held Jernbanelverket fram med samarbeidsavtalen med teknologimiljøet i Trondheim (SINTEF og NTNU).

Transportinfrastrukturen får auka påkjenningar gjennom klimaendringane, noko som gjer det aktuelt med eit nærare samarbeid med dei andre transportetatane. Innanfor analyse og metodeutvikling held arbeidet med utvikling av godstransportmodellen fram. Transportmodellane for person- og godstransport vil krevje kontinuerleg utviklingsarbeid. Det er eit nært samarbeid mellom transportetatane om utvikling av modellar for person- og godstrafikk. Modellen for persontrafikk skal i 2007 testast slik at han kan brukast i arbeidet med planlegginga av transportnettet i Noreg. I 2007 har etatane også arbeidd med analysar av korleis intermodale godsterminalar kan gjerast meir effektive og sett nærmare på kva rolle etatane kan spele for å få meir godstransport frå veg til sjø og bane.

Statens vegvesen har utarbeidd ein strategi for forskning og utvikling for perioden 2006–2015. Strategien er ei oppfølging av Statens vegvesen sitt sektoransvar for utvikling av veg og vegtransport. I 2007 er det starta åtte store FOU-prosjekt med ei tidsramme på fire år. Alle tek utgangspunkt i kunnskapsbehovet i Nasjonal transportplan. Desse prosjekta kjem i tillegg til to pågåande prosjekt som vert avslutta i 2007 og 2008, «Tunnelutvikling» og «Miljøvennlige vegdekke». Det siste prosjektet har som mål å finne fram til støysvake asfaltdekke som genererer lite helsefarleg støv. Prosjekta som startar i 2007, vil vidareføre forskning innanfor trafikktryggleik knytte til nullvisjonen. Dei vil byggje på resultat av det store nullvisjonsprosjektet på Lillehammer med vekt på korleis ITS kan nyttast både i køyretøy og på vegen. Eit prosjekt ser på konsekvensar av klima og ekstremver, medan eit anna tek sikte på å finne metodar og løysingar for å redusere miljøskadelege verknader av trafikk i byområda. Vidare handlar prosjekta om betre metodar og alternative tiltak for isfrie vegar, om næringslivet sine transportar, og om styrking av kunnskapen innanfor fagområdet drift og vedlikehald. Kwart av FOU-prosjekta har ei kostnadsramme på om lag 20 mill. kr.

For å utnytte ressursane best mogleg vert internasjonalt samarbeid innanfor arenaer i EU-samarbeidet og det nordiske samarbeidet stadig viktigare. Det er m.a. store forventingar til eit framtidig forskningssamarbeid mellom vegadministrasjonane i Europa som eit resultat av det pågåande ERANET-samarbeidet der 11 vegadministrasjonar førebels er med.

6.2 Samferdsel og miljø

Innleiing

Regjeringa la våren 2007 fram St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. I meldinga foreslår regjeringa tiltak for å møte klimautfordringane m.a. i transportsektoren. Vidare er det i meldinga foreslått sektorvise klimahandlingsplanar og mål for dei viktigaste utsleppssektorane i Noreg. Klimahandlingsplanane skal m.a. identifisere dei verkemidla som gir kostnadseffektive utsleppsreduksjonar for den einskilde sektor, men som ved noverande verkemiddelbruk ikkje vert gjennomført.

Klimameldinga og Nasjonal transportplan må sjåast i samanheng. Signala frå klimameldinga vil vere ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Transport er ein av de viktigaste sektorane med store klimautfordringar. Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljøulempene ved transport.

Miljøutfordringane er særleg knytte til klimaendringar, luftforureining og støv, vern og bruk av biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljøulempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel, jf. omtalen av kollektivtransport i pkt. 5.2 i del III i proposisjonen.

Regjeringa legg opp til eit klarare skilje i transportpolitikken mellom by og land. I distrikta er det færre alternativ til bruk av privatbilen. I og med at bilbruken er størst og folkeauken sterkast i områda rundt dei største byane, er det her dei største miljøutfordringane i transportsektoren finst. Det er også her moglegheitene til å redusere utsleppa frå transportsektoren er størst.

For luftforureining med globale og regionale skadeverknader har internasjonale avtaler mykje å seie for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Verkemiddel på tvers av sektorane, først og fremst økonomiske, som t.d. avgifter og kvoter passar best til å løyse globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO₂-avgift og SO₂-avgift. NO_x-avgift vart innført i 2007 for at Noreg skal klare pliktene etter Gøteborgprotokollen.

Banetransport er fordelaktig når det gjeld klima, støv og trafikktryggleik. I tråd med Soria Moria-erklæringa har regjeringa derfor fjerna elavgifta for skinnegående transport frå 01.01.2007, og foreslår å fjerne grunnavgifta for fyringsolje til skinnegående transport frå 2008.

Kommunane og fylkeskommunane har også eit stort ansvar for å redusere miljøulempene ved transport. Tidsdifferensierte bomspengesatsar, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering er døme på tiltak innanfor ansvarsområdet for lokale styresmakter som kan redusere miljøulempene.

Statistisk sentralbyrå har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet utarbeidd rapporten Samferdsel og miljø som viser korleis sektoren påverkar miljøet.

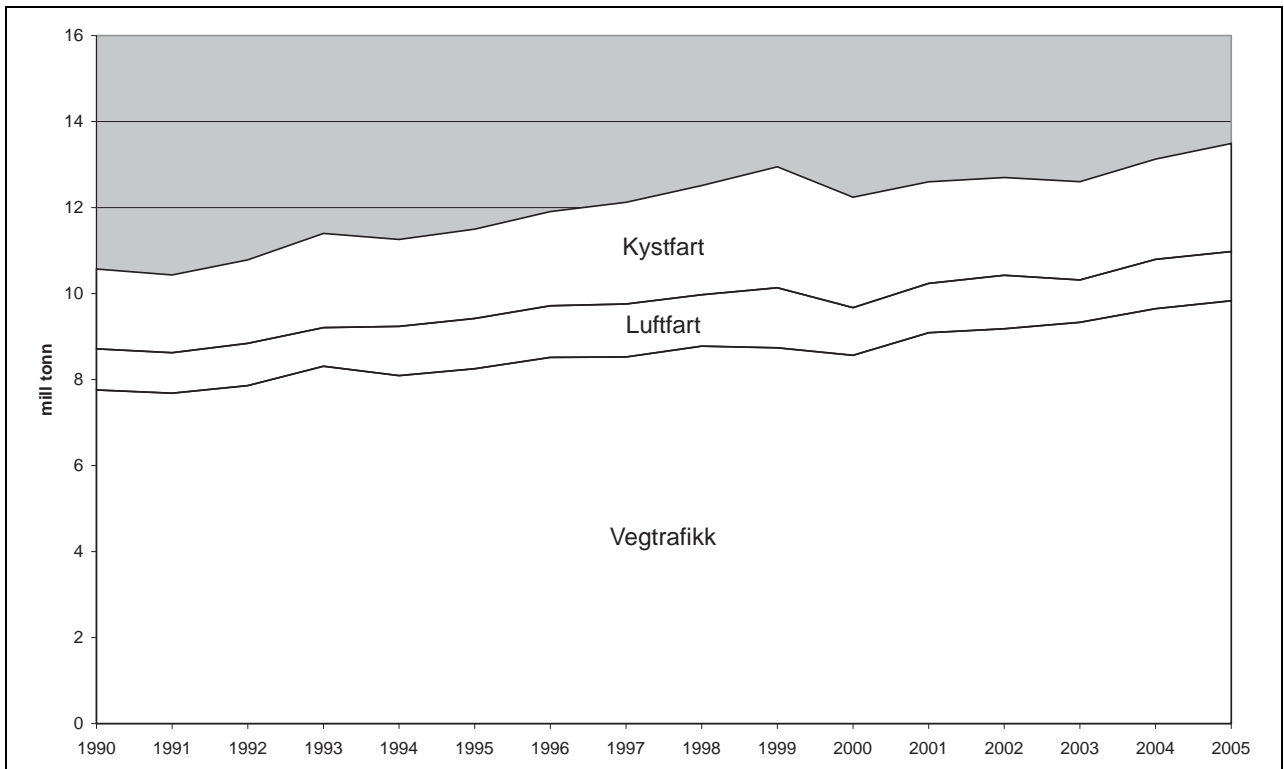
Luftforureining

Utfordringar

I perioden 1990–2005 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med om lag 25 pst. I 2005 utgjorde utslepp frå vegtrafikk 18 pst. og innanriks luftfart to pst. av nasjonale klimagassutslepp. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, har regjeringa ei ambisjøs målsetjing om at transportsektoren inkludert sjøfart skal redusere

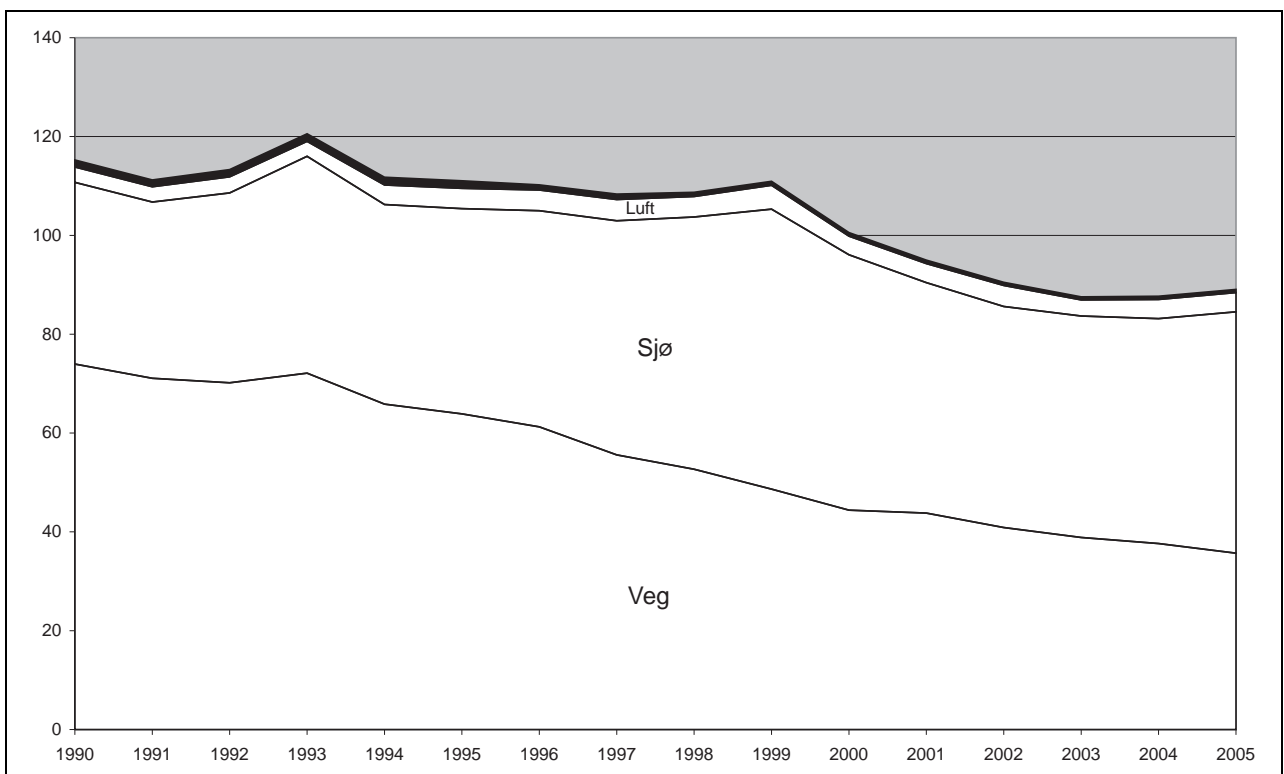
ein stad mellom 2,5 og 4 MTCO₂-ekvivalentar samanlikna med referansebana for 2020. Dette inneber

ein reduksjon på ein stad mellom 12,5 pst. og 20 pst. samanlikna med framskrivingane.



Figur 6.1 Klimagassutslepp frå transportsektoren 1990–2005

Kjelde: SSB



Figur 6.2 NO_x-utslepp frå transportsektoren 1990–2005

Kjelde: SSB

Noreg er mottakar av langtransportert forureining frå andre land. Dette bidreg til forsurening og overgjødsling av norsk natur. Noreg har derfor ratifisert Gøteborgprotokollen der landa forpliktar seg til å redusere utsleppa. Det er ei stor utfordring å nå krava i Gøteborgprotokollen om at dei nasjonale utsleppa av NO_x ikkje skal overstige 156 000 tonn i 2010. I 2005 var dei nasjonale utsleppa på 197 000 tonn, dvs. at det er nødvendig med ein reduksjon på 41 000 tonn før 2010.

Transportsektoren står for 45 pst. av dei nasjonale utsleppa av NO_x. Kystfarten og vegtrafikken står for mesteparten av dette. Utsleppa av NO_x frå sektoren er samla sett redusert dei siste 10–15 åra. Strengare avgasskrav og utskifting av køyretøyparken har redusert NO_x-utsleppa frå vegtrafikken med 48 pst. i perioden 1990–2005, medan det har vore ein auke i utsleppa frå kysttrafikken.

Utsleppa av svevestøv frå vegtrafikken er redusert med 44 pst. i perioden 1990–2005. I dei største byane, der helseproblema knytt til svevestøv er størst, har reduksjonen vore større. Hovudårsaka til dette er mindre bruk av piggdekk enn elles i landet. Reduksjonen i NO_x-utsleppa bidreg også til lågare konsentrasjonar av nitrogendioksid (NO₂). Luftkvaliteten i byane har derfor vorte betre, men nasjonale mål og grenseverdiane for svevestøv (PM₁₀) ser ut til å verte overskridne i Oslo, Trondheim, Grenland og Lillehammer. Bergen overskreid nasjonale mål i 2006, og var nær ved å overskride grenseverdiane i forskrifta.

Verkemiddel for lågare utslepp

Regjeringa nyttar ei rekkje verkemiddel for å fremje utviklinga av eit meir miljøvennleg transportsystem.

Transportsektoren er omfatta av dei høgaste CO₂-avgiftene. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet i transportsektoren. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter, og er underlagt tekniske reguleringar av utsleppsnivå. Tilskot til kollektivtransport og gang- og sykkelveggar, arealpolitikk og forskingsmidlar vert òg nytta for å stimulere til mindre bruk av bil og overgang til meir miljøvennlege transportmiddel, inkl. meir miljøvennlege kjøretøy og drivstoff.

Overgang til alternative drivstoff, som t.d. biodrivstoff, elektrisitet, naturgass og hydrogen, bidreg til å redusere klimagassutslepp og forureiningar frå transportsektoren. Det viktigaste bidraget frå staten til å framskande utviklinga er å finansiere FoU og leggje til rette gjennom generelle rammevilkår.

Samferdselsdepartementets forskings- og utviklingsmidlar til utvikling av miljøvennleg teknologi

og alternative drivstoff i transportsektoren har sidan 2005 vorte løyvd til Norges forskingsråd som administrerer midlane gjennom RENERGI-programmet. Støtta til dette programmet vert foreslått auka, jf. omtale under kap. 1301, post 50. Dei siste åra er løyvingane auka vesentleg. Hydrogen, null-utsleppsteknologi og biodrivstoff har vorte spesielt prioritert.

I samband med klimameldinga varsla regjeringa ei utgreiing av spørsmålet om å opprette eit eige organ, Transnova, for å fremje utvikling og bruk av meir miljøvennlege transportmiddel. Eit ev. Transnova kan ha oppgåver innan informasjon og opplæring, og gi direkte finansiell støtte til prosjekt som ikkje vert realiserte på grunn av mangel på kapital eller strukturelle barrierar. Samferdselsdepartementet utgreier no spørsmålet om Transnova.

Regjeringa presenterte i revidert nasjonalbudsjett for 2007 eit program for å auke bruken av biodrivstoff i Noreg. Regjeringa vil m.a. innføre eit omsetnadskrav til biodrivstoff. Frå 01.07.2007 vert det gitt frådrag i eingongsavgifta ved kjøp av E-85 bilar. Regjeringa vil òg vurdere rammevilkåra for andregenerasjons biodrivstoff, jf. omtale i St. meld. nr. 34 (2006–2007).

Regjeringa vil gjennomgå skatte- og avgiftssystemet med sikte på å gjere endringar for å fremje miljøvennleg åtfærd. Alternative drivstoff som hydrogen, biodiesel og bioetanol (E-85) er allereie fritekne for drivstoffavgift. Elbilar er fritekne for eingongsavgift, årsavgift, meirverdiavgift, bomavgift og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplassar. Elbilar og hydrogenbilar med brenselceller kan køyre i kollektivfelt i heile landet. Hydrogenbilar vart mellombels fritekne for eingongsavgift frå 01.07.2006.

Frå 2007 er slagvolumkomponenten i eingongsavgifta erstatta med ein CO₂-komponent. Det gjennomsnittlege CO₂-utsleppet frå nyregistrerte bilar har vorte redusert frå 177 g/km i 2006 til 158 g/km i perioden januar til juni 2007. Regjeringa ønskjer å gjere det enklare for forbrukaren å orientere seg om miljøulempar ved ulike bilmodellar. Som ledd i arbeidet med å stimulere til val av lågutslippsbilar har Vegdirektoratet utarbeidd kriteriar for miljøklassifisering av lette køyretøy. Etter ei brei høyring som vart gjennomført våren 2007, har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet vidareutvikle systemet. Direktoratet er bedt om i samarbeid med bilbransjen å førebu for forbrukarane ei nettside om informasjon om miljøeigenskapane til ulike bilmodellar.

Klimagassutsleppa frå innanriks luftfart utgjorde i 2005 to pst. av samla klimagassutslepp. Utsleppa frå innanriks luftfart auka med 10 pst. frå

1990 til 2005. I følgje tal frå Statistisk sentralbyrå har denne typen utslepp auka med ytterlegare sju pst. frå 2005 til 2006. Innføring av ei CO₂-avgift på drivstoff til bruk i internasjonal luftfart vil vere i strid med avgiftsføresegnene i bilaterale luftfartsavtalar som Norge har inngått med ei rekkje land.

Regjeringa foreslår ein auke i CO₂-avgifta på mineralolje til bruk i innanriks luftfart med 10 øre pr. liter, slik at avgifta tilsvarer 255 kr pr. tonn CO₂ for 2008. Dei fleste rutene på regionalrutenettet inngår i ordninga med statleg kjøp av flyruter. Flyselskapa opererer da rutene ut frå kontrakt basert på gjeldande rammevilkår på tidspunktet for kontraktsinngåing. Etter avtalen gir endringar i avgiftene grunnlag for reforhandling av avtalen.

For å klare pliktene etter Gøteborgprotokollen vart det innført NO_x-avgift frå 2007. Avgifta gjeld alle sektorar og vil gjere det meir lønsamt å gjennomføre tiltak som gir lågare NO_x-utslepp. I samferdselssektoren gir NO_x-avgifta auka lønnsemd for renseutstyr og gassdrift på ferjer, hurtigbåtar og Hurtigruten. Det er lagt opp til kompensasjon på dei områda der staten og fylkeskommunen kjøper tenester.

Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulert gjennom køyretøyforskrifta til vegtrafikklova. Desse krava vil verte skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy frå 2005–2009 vil gi ytterlegare reduserte utslepp frå vegtrafikken. Vektårsavgifta gjeld i dag for køyretøy med tillaten totalvekt over 7,5 tonn og er samansett av ein del som er vektgradert og ein som er miljødifferensiert.

Frå 2008 vert òg årsavgifta for lette køyretøy miljødifferensiert. Eigargar av bensinbilar og dieslbilar med partikkelfilter montert ved fabrikk får 330 kr mindre i årsavgift, mens eigargar av dieslbilar utan slikt partikkelfilter må betale 100 kr meir. For å motivere til å skifte ut eldre, forureinande dieslbilar vert det foreslått å auke vrakpanten i perioden 01.01.2008–31.12.2008 frå 1 500 kr til 5 000 kr for dei mest forureinande dieslkøyretøya. Tiltaket vert avgrensa til køyretøy som det er betalt årsavgift for i 2007. I tillegg vert det foreslått å auke autodieselavgifta med 20 øre. Avgiftforslaget vert omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Når grenseverdiane for lokal luftkvalitet ser ut til å verte overskridne, må det gjerast ei utgreiing av tiltak. Tiltaksutgreiingar m.a. for Oslo viser at ny køyretøyteknologi med tida vil gi forbetringar, men at det må gjennomførast fleire tiltak framover for at luftkvaliteten skal kome under grenseverdiane. Piggdekkgebyr som er innført i Oslo, Trondheim og Bergen, er òg eit effektivt virkemiddel for lågare utslepp av svevestøv. Dette har gitt

ein høgare del som køyrer med piggfrie dekk. Delen for dei tre byane er høvesvis 81, 65 og 72 pst. I Oslo er det også innført miljøfartsgrense.

Samferdselsdepartementet utgreier òg lågut-sleppssoner, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Vass- og grunnforureining

I sesongen 2006/2007 vart over 130 000 tonn salt nytta på norske vegar. Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Vidare er det påvist påverknad på grunnvatn og overflatevatn. Det kan derfor finnast konflikthar mellom omsyn til trafikktryggleik og framkomstillhøve på den eine sida og miljøforhold på den andre. I ei undersøking Norsk institutt for vassforskning utførte for Statens vegvesen, vart det i 18 av 59 vegnære innsjøar i Sør-Noreg dokumentert stillestående, dødt botnvatn som ei følgje av at vegsaltet har ført til at det er danna eit sjikt av tungt salthaldig vatn ved botnen.

Statens vegvesen har ut frå erfaringane med bruk av salt no etablert eit etatsprosjekt under namnet SaltSMART. Formålet med prosjektet er å utvikle berekraftige metodar som kjemisk og mekanisk kan gi sikre køyretilhøve om vinteren utan å gi uakseptable skadar på miljøet.

Støy

I St.meld. nr. 26 (2006–2007) regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, foreslår regjeringa eit nasjonalt resultatmål for støy. Støyplaga skal reduserast med 10 pst. innan 2020 samanlikna med 1999. Talet på personar utsett for over 38 dB innanørs støynivå skal reduserast med 30 pst. innan 2020 samanlikna med 2005. Det er også utarbeidd ein handlingsplan mot støy 2007–2011.

Samferdselssektoren står for om lag 90 pst. av dei rekna støyplagene (støy frå gressklipparar, nabostøy osv. er ikkje med i rekninga). I perioden 2007–2011 vert det spesielt satsa på tiltak for å redusere støyen for dei som er utsette for dei høgaste støynivåa, og på forskning og utvikling knytte til kjelderetta tiltak. Det er m.a. eit stort behov for forskning og utprøving av støysvake vegdekk og måling av støy frå ulike typar bildekk på norske vegar. Vidare er det behov for å finne formålstenlege måtar å stimulere bruken av m.a. støysvake bildekk og køyretøy på. Statens vegvesen vil derfor auke innsatsen når det gjeld kjelderetta tiltak.

Biologisk mangfald m.m.

Samferdselsanlegg og trafikk påverkar natur- og kulturmiljø både ved direkte forbruk av areal, ved

barriereverknad og ved redusert bruks- og opplevingsverdi for areal nær transportanlegg.

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

Samferdselsdepartementet og etatane deltek i eit interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvaking av biologisk mangfald. Samferdselsstatane vil vidareføre arbeidet med å byggje opp og vedlikehalde ein brei naturfagleg kompetanse. Vidare skal kunnskapen om effektane av inngrep og avbøtande tiltak verte betre gjennom vidare FoU-satsing, m.a. med opptrapping av før- og etterundersøkingar. Statens vegvesen vil utarbeide regionale planar for biologisk mangfald.

Miljøverndepartementet har i samarbeid med m.a. Samferdselsdepartementet utarbeidd ein handlingsplan mot framande artar. Planen set krav til kartlegging av risiko, og tiltak og rutinar for å unngå spreiding av uønskte artar. Vidare set planen krav til å setje i verk tiltak i samarbeid med kommunar, andre grunneigarar m.fl.

Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeider med å følgje opp verneplanar for eigne kulturminne på sine område.

Grøn stat

Samferdselsdepartementet og samferdselsetatane deltek i Grøn stat-arbeidet med å gjere energibruk, transport, innkjøp og avfallshandtering i eiga verksemd meir miljøvennleg. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartstilsynet, Statens jernbanetilsyn, Post og teletilsynet og Statens havarikommisjon for transport har innført miljøleing som ein integrert del av styringssystemet i organisasjonen.

6.3 Oppfølging av nordområdestrategien

Gode transporttenester er nødvendig for å utvikle handel og økonomisk verksemd. For m.a. å redusere avstandskostnader for folk og næringsliv går regjeringa derfor inn for at samferdselsinfrastrukturen i nordområda skal utviklast vidare.

Som ein del av det førebuande arbeidet til Nasjonal transportplan 2010–2019 har Samferdselsdepartementet bedt dei statlege transportetatane og Avinor AS å analysere eksisterande transportinfrastruktur i nordområda med sikte på å

finne fram til tiltak og prosjekt som sikre ei best mogleg utvikling. Planframlegget skal sendast Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet i desember 2007. Framlegget skal samstundes på høyring og politisk handsaming i fylkeskommunane og dei største bykommunane med frist for fråsegn i april 2008. Departementet legg opp til politiske dialogmøte i same periode. Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 skal etter planen leggast fram i desember 2008.

Det har gjennom fleire år vore samarbeidd godt på tvers av landegrensa i nord innanfor ramma av Barentssamarbeidet, på regionalt nivå gjennom Regionrådet og på nasjonalt nivå gjennom BEATA (Barents Euro-Artic Transport Area). Samarbeidet vil vidareførast for å få fram meir konkrete resultat som kan leggje grunnlaget for å fortsetje denne utviklinga.

Eit styrkt vegnett i grenseområda kan vere viktig for etableringa av ei eventuell norsk-russisk økonomisk og industriell samarbeidssone. Departementet har teke initiativ til å etablere ei arbeidsgruppe mellom regionale styresmakter og vegstyresmaktene i dei to landa som skal arbeide vidare med moglege transportløysingar.

Regjeringa meiner det er viktig med eit godt flyrutetilbod i nordområda. Prisnivået på dei regionale anbudsrutene har over tid vorte høge samanlikna med dei kommersielle rutene. Regjeringa la i statsbudsjettet for 2007 derfor til grunn ein reduksjon i maksimaltakstane på 20 pst. for rutene i Nord-Troms og Finnmark frå og med 01.04.2007.

Samferdselsdepartementet tildelte tidleg i 2007 konsesjonar til drift av tre flyruter mellom Noreg og Murmansk. Det russiske selskapet Aeroflot-Nord flyg allereie flyruta Tromsø–Murmansk v.v. Ut frå den aukande aktiviteten frå næringslivet og fritidsreisande har det vore ei merkbar interesse frå flyselskapa om å få konsesjon på desse flyrutene.

Regjeringa foreslår løyvingar til fleire investeringar og tiltak i transportinfrastrukturen i nordområda i 2008, jf. omtale under dei einskilde kapitla i del II i proposisjonen.

6.4 Likestilling i transportsektoren

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

Likestilt transportsystem

I samband med arbeidet med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for 2010–2019 som skal leggast fram i desember 2008, har Samferdselsdepartementet fått utført ei utgreiing om kva transportpolitikken har å seie for likestilling mellom kjønna. Hovudtrekka i denne utgreiinga er lagt til grunn for omtalen nedanfor.

Arbeid for likestilling i transportpolitikken må ta utgangspunkt i ulike behov. Transportbehov er avleidd av aktivitetar i dagleglivet. Her finn ein klare skilnader mellom kvinner og menn.

Kvinner har framleis hovudansvaret for hushaldsarbeid, sjølv om skilnadene har vorte mindre dei siste 20 åra. Det same gjeld omsorg for barn og anna omsorg. Transport til og frå fritidsaktivitetar, skole og barnehage er framleis i størst grad eit ansvar for kvinner.

Når det gjeld arbeidsreiser, har kvinner jamnt over kortare avstand til jobben enn det menn har. Ved hjelp av infrastrukturinvesteringar kan ein få større arbeidsmarknadsregionar. Lågare bilbruk blant kvinner kan innebere at dei ikkje kan gjere seg nytte av større regionar på same måte som det menn kan. For arbeidsreiser kan ein òg peike på at gratis parkering ved arbeidsplassen ikkje er skattlagt, medan beløpet er skattepliktig dersom arbeidsgivar subsidierer kollektivtransport. Dette kan ha ein kjønnsmessig fordelingsseffekt.

Behov følgjer òg av tilgang til privatbil. Det er framleis tydelege skilnader både når det gjeld å ha førarkort, og kven i hushaldet som disponerer bil. Såleis har 74 pst. av mennene jamnt over tilgang til bil, mot 62 pst. av kvinnene. Skilnadene er mindre blant yngre personar, og lågast i aldersgruppa 35–44 år. Det fell utanfor transportpolitikken å gjere noko med korleis hushalda innrettar bilbruken sin. På lengre sikt kan denne verte meir lik for kvinner og menn. Når politikken skal utformast, må ein ta omsyn til dei faktiske tilhøva i samfunnet i dag.

04N1xt2

	2004	2005	2006
Faste stillingar	136	136	135
Kvinner (i pst.)	48,9	48,2	51,9
Menn (i pst.)	51,1	51,8	48,1

Kjønn fordelt på ulike stillingskategoriar

I rådgivargruppa har det vore ein liten auke i prosentdelen av kvinner frå 46,8 pst. i 2005 til 48,7 pst. i 2006, og ein reduksjon når det gjeld menn frå 53,2

Oppsummert for alle daglege reiser i 2005 vart 62 pst. av menn sine reiser gjort som bilfører. Tilsvarende del for kvinner var 47 pst. Kvinner har derfor størst behov for alternative transportmåtar, i første rekkje kollektivtransport. Dei har òg ei meir positiv haldning til kollektivtransport enn menn. Ved utforminga av transportsystemet bør det leggast vekt på at kvinner kan kjenne seg meir utrygge på stasjonsområde og liknande.

Det er her bygd på kunnskap om reiser som faktisk er utførte. Noko som ein manglar kunnskap om i Noreg, er i kva grad reiser ikkje blir gjennomførte fordi vedkomande møter hindringar av økonomisk, tidsmessig eller annan art. Undersøkingar frå andre land tyder på at kvinner i større grad enn menn ikkje får tilfredsstilt sine reisebehov på grunn av slike hindringar.

Likestilling i transportpolitikken inneber at det vert utforma eit transportsystem som i same grad tek omsyn til dei ulike transportbehova. Ut frå situasjonen i dag vil betre kollektive transporttilbod vere positive for likestillinga.

Saman med budsjett for 2007 vil budsjettforslaget for 2008 innebere ei auka satsing på kollektive transportmiddel med m.a. ei historisk satsing på jernbanen. Dette er spesielt kanalisert til streknigar der passasjerpotensialet er stort. Belønningsordninga er eit verkemiddel for ein betre kollektivtransport i dei største byområda og mindre bilbruk i byområda. Saman med satsinga på eit godt kollektivtilbod i distrikta vil dette medverke til eit meir likestilt transportsystem.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsfordelinga i Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet hadde i 31.12.2005 135 faste stillingar, medan det i 2004 og 2005 var 136 faste stillingar. Kjønnsfordelinga er nær 50/50.

pst. i 2005 til 51,3 pst. i 2006. I saksbehandlargruppa er det eit fleirtal av kvinner, og i kontorgruppa er det berre kvinner. I leiargruppa er kvinnedelen uendra frå 2005 til 2006. Kvinnedelen i denne gruppa er framleis for låg.

05N2xt2

Antall (pst. i parentes)	2005		2006	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	9 (28,1)	23 (71,9)	9 (28,1)	23 (71,9)
Rådgivarar m.m.	36 (46,8)	41 (53,2)	37 (48,7)	39 (51,3)
Saksbehandlarar	17 (73,9)	6 (26,1)	20 (95,2)	1 (4,8)
Kontorgruppa	3 (100)	0 (0)	2 (100)	0 (0)
Sum	65 (48,1)	70 (51,9)	68 (51,9)	63 (48,1)

Løn

Det er ingen vesentlege forskjellar i lønsnivået mellom kvinner og menn innanfor kvar enkelt stil-

lingskategori. Kvinneløna ligg noko over manns-
løna i alle kategoriar med unntak av underdirektør
og seniorrådgivar kor kvinneløna ligg noko under
mannsløna.

Gjennomsnitt brutto regulativløn pr. månad

04N1xt2

	Kvinner	Menn	Gjennomsnitt
Avdelingsdirektør	50 000	48 102	49 051
Underdirektør	40 760	40 874	40 817
Seniorrådgivar	36 071	37 448	36 760
Rådgivar	31 431	29 086	30 259
Førstekonsulent	26 859	24 342	25 601
Konsulent	25 363	–	25 363

Overtid

Bruken av overtid totalt på tvers av stillingskatego-
riar og organisasjonseiningar viser at overtida for
2006 var fordelt med 64,5 pst. på menn og 35,5 pst.
på kvinner.

Splittar ein overtida opp i timeintervall, står
menn for størstedelen av overtida over 100 timar,
medan kvinnene står for størstedelen av overtida
under 100 timar.

07N2xt2

Stillingskategori	Under 100 t		101–200 t		Over 200 t	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	7	11	0	4	2	4
Rådgivarar m.m.	28	10	4	14	0	9
Saksbehandlarar	12	2	1	1	3	0
Kontorgruppa	0	0	0	0	0	0
Sum kvinner/menn	47	23	5	19	5	13
Totalt		70		24		18

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2008 blir dei summene førde opp som er nemnde i eit framlagt forslag:

Sum utgifter under kap. 1300–1380	Kr	
IL		
RO		
a.		24 710 200 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5624	Kr	3 192 700 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2008, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5618–5619, 5622–5624

I Utgifter:

V K Kap.	Post	Kr	Kr
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
01	Driftsutgifter	107 600 000	
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400 000	
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000 000	
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000	151 400 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 300 000	
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	152 600 000	
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1330, post 60</i>	12 100 000	182 000 000
	Sum Administrasjon m.m.		333 400 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	501 400 000	501 400 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	13 400 000	13 400 000
1313	Luftfartstilsynet		
01	Driftsutgifter	149 200 000	149 200 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
01	Driftsutgifter	47 000 000	47 000 000
	Sum Luftfartsformål		711 000 000

V Post			Kr	Kr
K Kap.				
		Vegformål		
1320	Statens vegvesen			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 061 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	285 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	5 785 300 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	329 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	399 800 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 547 400 000	15 425 000 000
		Sum Vegformål		15 425 000 000
		Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak			
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	233 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	287 900 000	521 700 000
		Sum Særskilte transporttiltak		521 700 000
		Jernbaneformål		
1350	Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 389 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 400 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 339 100 000	5 802 100 000

V	Post		Kr	Kr
K				
Kap.				
1351	Persontransport med tog			
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog		15 800 000	
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>		1 657 600 000	1 673 400 000
1354	Statens jernbanetilsyn			
01	Driftsutgifter		35 600 000	35 600 000
	Sum Jernbaneformål			7 511 100 000
Post og telekommunikasjoner				
1380	Post- og teletilsynet			
01	Driftsutgifter		170 700 000	
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>		13 800 000	
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap		23 500 000	208 000 000
	Sum Post og telekommunikasjoner			208 000 000
	Sum departementets utgifter			24 710 200 000

Inntekter:

V	Post		Kr	Kr
K				
Kap.				
Samferdselsdepartementet				
4300	Samferdselsdepartementet			
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet		2 300 000	2 300 000
4312	Oslo Lufthavn AS			
90	Avdrag på lån		388 800 000	388 800 000
4313	Luftfartstilsynet			
01	Gebyrinntekter		101 300 000	101 300 000
4320	Statens vegvesen			
01	Salgsinntekter m.m.		140 800 000	
02	Diverse gebyrer		255 500 000	
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper		41 700 000	438 000 000
4322	Svinesundsforbindelsen AS			
90	Avdrag på lån		24 000 000	24 000 000

V K Kap.	Post	Kr	Kr
4350	Jernbaneanverket		
01	Kjørevegsavgift	21 800 000	
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	108 300 000	
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	271 200 000	
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 000 000	477 300 000
4355	Baneservice AS		
90	Avdrag på lån	38 300 000	38 300 000
4380	Post-og teletilsynet		
01	Diverse gebyrer	174 500 000	174 500 000
	Sum Samferdselsdepartementet		1 644 500 000
Renter og utbytte m.v.			
5611	Aksjer i NSB AS		
85	Utbytte	349 000 000	349 000 000
5618	Aksjer i Posten Norge AS		
85	Utbytte	506 000 000	506 000 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
80	Renter	257 000 000	257 000 000
5622	Aksjer i Avinor AS		
85	Utbytte	398 000 000	398 000 000
5623	Aksjer i Baneservice AS		
80	Renter	200 000	200 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
80	Renter	38 000 000	38 000 000
	Sum Renter og utbytte m.v.		1 548 200 000
	Sum departementets inntekter		3 192 700 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Luffartsformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

02N1xx2

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02

Vegformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

02N1xx2

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

V

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i St.prp. nr. 1 (2007–2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjek-

ter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegerjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens

vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 560 mill. kroner, og slik at forplik-

telsene som forfaller hvert år ikke overstiger 820 mill. kroner.

Jernbaneformål*Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*IX
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

02N1xx2

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 02 og 06
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 07
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*X
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

04N1xx2

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2007–2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

Andre fullmakter

XIII

Restverdisikring for oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 700 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 425 mill. kroner.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2008 kan:

Post og telekommunikasjoner

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XIV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

04N1xx2

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XV

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Vedlegg 1**Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som pr. august 2007 ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS. For øvrig kan nevnes at staten v/ Statens vegvesen er eeneier i selskapet Svinesundforbindelsen AS. Selskapet har ikke tilsatt daglig leder. Ledelse av selskapet ivaretas i perioden 01.07.2007–30.06.2009 av en innleid konsulent.

NSB AS – Konsernsjef Einar Enger

02N0xx2

Årslønn	2 300 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratru ved fylte 60 år. Årlig pensjonskostnad 1 306 000 kr.

Posten Norge AS – Konsernsjef Dag Mejdell

02N0xx2

Årslønn	2 450 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn som etter 3 måneder avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av årslønn. Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden. Pensjonsalder 65 år. Årlig pensjonskostnad 1 890 000 kr.

Avinor AS – Adm.dir. Sverre Quale

02N0xx2

Årslønn	1 580 000 kr inkludert godtgjørelse for styrearbeid i Avinors datterselskap
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av pensjonsgrunnlag begrenset oppad til 12G. Pensjonsalder 65 år med rett til å fratru ved fylte 62 år. Årlig pensjonskostnad 260 000 kr.

Baneservice AS – Adm.dir. Lars Skålnes

02N0xx2

Årslønn	925 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 6 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Rett til lån fra selskapet til kjøp av bil, begrenset til 350 000 kr.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 67 år. Årlig pensjonskostnad 116 000 kr.
