



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5618–5620 og 5622

Innhold

Del I		Del II	
Innledning og oversikt	7	Nærmere om de enkelte budsjettforslag	51
1 Overordnede utfordringer og hovedmål	9	Programområde 21 Innenlands transport	53
2 Oversikt over budsjettforslaget	11	<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i> .	53
3 Viktige oppfølgingsområder	15	Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	
3.1 Innledning	15	(jf. kap. 4300)	55
3.2 Om satsing på kollektivtransport i 2005	15	Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	
3.3 Om innføring av merverdiavgift på luftfartens og jernbanens infrastruktur	22	(jf. kap. 1300)	56
3.4 Om flytting av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet	22	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	56
3.5 Om oppfølging av handlingsprogrammene etter Nasjonal transportplan 2002–2005 .	23	<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	60
3.6 Om transportsikkerhet	24	Kap. 1310 Flytransport	64
3.7 Om kjøp av samferdselstjenester ..	25	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	66
3.8 Om bruk av konkurranse i samferdselssektoren	27	Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	67
3.9 Om alternativ finansiering av infrastruktur	28	Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	68
3.10 Om styring av store investeringsprosjekter	29	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	69
3.11 Om oppfølging av anmodningsvedtak fra Stortinget	29	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS .	69
3.12 Om selskaper eid av Samferdselsdepartementet	36	Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	69
4 Særskilte omtaler	37	<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	71
4.1 Fornyning, organisasjons- og strukturendringer	37	Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	80
4.2 Forskning og utvikling	39	Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	92
4.3 Samferdsel og miljø	41	Kap. 1321 Mesta AS	93
4.4 Omtale av likestilling i transportsektoren	45	Kap. 5620 Aksjer i Mesta AS	93
5 Diverse tabeller	47	Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS	94
		<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	126
		Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	126
		<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	130
		Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	135
		Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	143
		Kap. 1351 Persontransport med tog	145
		Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	
		(jf. kap. 4354)	146
		<i>Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap</i> .	153
		Kap. 1360 Samferdselsberedskap	153

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner 155

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner 155

Kap. 1370 Posttjenester 158

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS 159

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) . 159

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) . 160

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner 162

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2005, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5618–5620 og 5622 165

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak 172



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5618–5620 og 5622

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 10. september 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

Del I
Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

Samarbeidsregjeringen vil føre en politikk som sikrer trygge og effektive samferdselsløsninger for folk og næringsliv over hele landet. En godt utbygd og vedlikeholdt samferdselsinfrastruktur, med gode og landsomfattende tilbud av transport-, post- og teletjenester, er av stor betydning for folks velferd og for verdiskaping og landets konkurransevne.

Regjeringen legger særlig vekt på å oppnå bedre framkommelighet i og mellom regioner, en mer miljø- og helsevennlig transportutvikling i storbyområdene og økt sikkerhet i vegtrafikken. Gjennom dette bygger samferdselspolitikken opp om Regjeringens mål for miljø-, helse-, nærings- og distriktspolitikken.

Regjeringen har som mål å bedre samferdselsinfrastrukturen. Dette skal skje både gjennom økte bevilgninger over statsbudsjettet og gjennom mer effektiv bruk av tilgjengelige ressurser.

Regjeringen ønsker mer konkurranse i samferdselssektoren for å bidra til et bedre tjenestetilbud innenfor transport og post- og teleområdet.

Samarbeidsregjeringens samferdselspolitikk er forankret i Sem-erklæringen. Overordnede mål og prioriteringer for den samlede transportsektoren er lagt fram for Stortinget gjennom St.meld. nr 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. I St.meld. nr 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, har Regjeringen gjort greie for tiltak for å styrke kollektivtransporten, særlig i de større byområdene. Disse dokumenter danner et rammeverk for Regjeringens satsing i transportsektoren. Den årlige innsatsen over statsbudsjettet er tilpasset et samlet sett forsvarlig finanspolitisk opplegg.

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

mobilmarkedet, og i tilleggsmeldingen, St.meld. nr. 18 (2002–2003), som Stortinget behandlet i våresesjonen 2003. Gjennom ny lov om elektronisk kommunikasjon, som erstatter den tidligere teleloven, har Regjeringen lagt til rette for at sektoren for elektronisk kommunikasjon gradvis kan reguleres med utgangspunkt i den generelle konkurransereguleringen.

I et svært langstrakt men lite befolket land som Norge, vil vegnettet ha en dominerende betydning for samferdselstilbudet totalt sett. Stamvegene er ryggraden i transportsystemet og må holde en gjennomgående god standard. Samarbeidsregjeringen mener derfor at det viktig med et godt utbygd stamvegnett, hvor en ser lengre strekninger i sammenheng, f.eks. viktige stamvegruter som E6 gjennom Østfold til svenskegrensen, E18 til Kristiansand og E6 nordover til Lillehammer. Utbedring av det sekundære riksvegnettet er viktig for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene. Det samme gjelder ferjetilbudet, særlig på steder uten alternative transportveger. Økt trafikk-sikkerhet skal ha særlig prioritet, spesielt tiltak som bedrer trafikk-sikkerheten på høytrafikkerte veger. Rassikring er et prioritert område for Samarbeidsregjeringen fordi det øker den daglige tryggheten i mange lokalsamfunn.

Mindre administrasjon, full konkurranseutsetting og et fortsatt betydelig omfang av alternativ finansiering er også viktige tiltak for å få styrket innsatsen i vegsektoren. Det er et overordnet mål å få gjennomført vegprosjekter som gir god uttelling når det gjelder framkommelighet, trafikk-sikkerhet og miljø.

Samarbeidsregjeringen har som målsetting å få til et løft for kollektivtransporten i størrelsesorden 1,5–2 mrd. kr i inneværende stortingsperiode. Målsettingen må sees i sammenheng med at transport- og miljøutfordringene i byområdene er annerledes enn i distriktene. I de tettest befolkede byområdene vil økt satsing på kollektivtransport og reduksjon i bruken av privatbil i rushtiden trolig være eneste farbare vei for å få akseptable transportforhold. Ensidig vegutbygging vil aldri kunne løse transportproblemene i de store byområdene. Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2005 innebærer en klar prioritering av kollektivtransport. Sammen med bevilgningene for de tre foregående

årene i stortingsperioden og merverdiavgiftsreformen, har Samarbeidsregjeringen oppfylt løftene i Semerklæringen, jf nærmere omtale av satsingen på kollektivtransporten i pkt. 3.2 i proposisjonen.

Luftfarten har tradisjonelt i langt større grad enn andre transportsektorer finansiert både infrastrukturtiltak og transporttilbud gjennom inntekter fra flyselskapene og trafikkantene. Økonomien i luftfarten er imidlertid blitt betydelig svekket de siste årene. Regjeringen ønsker å legge forholdene til rette for at innenriksluftfarten i Norge i størst mulig grad kan drives på kommersielle vilkår. En aktiv konkurransepolitikk og fjerning av passasjeravgiften og forbud mot bonusprogrammene i innenrikstrafikken har bedret konkurransen i luftfarten. Norges geografi og spredte befolkning tilsier imidlertid at det vil være nødvendig i overskuelig framtid å yte tilskudd både til regionale flyruter og til regionale flyplasser, som ikke kan drives på kommersiell basis. Regjeringen legger stor vekt på å opprettholde et tilfredsstillende flytilbud i alle deler av landet. Bl.a. nye og bedre vegløsninger gjør imidlertid at flyplasstrukturen må vurderes jevnlig

Tross meget store petroleumsinntekter innebærer befolkningens demografiske sammensetning og tilgangen på arbeidskraft klare kapasitetsbegrensninger i den norske økonomien. Modernisering, effektivisering og forenkling av offentlig sektor, sammen med økt bruk av konkurranse, er derfor viktige innsatsområder for Regjeringen for å oppnå et bedre tjenestetilbud til lavere priser. Samferdselssektoren er blant de sektorer der det er gjort og gjøres svært mye på dette området, jf. nærmere omtale i pkt. 3.8 i proposisjonen.

Transport står for en fjerdedel av de norske klimagassutslippene. For å redusere disse utslippene, er det nødvendig å utvikle best mulig alternativer til dagens forbrenningsmotor basert på fossile drivstoff. En overgang fra fossilt brennstoff til hydrogen og annen nullutslippsteknologi vil gi lavere klimagassutslipp, bedre sikkerhet i energiforsyningen og store muligheter for næringsutvikling og verdiskaping i Norge. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til en styrket og mer helhetlig satsing på å introdusere hydrogen i transportsektoren, noe som også følges opp i dette statsbudsjettet.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	794 276	123 600	129 200	4,5
1301	Forskning og utvikling mv.	127 792	136 100	155 700	14,4
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>922 068</i>	<i>259 700</i>	<i>284 900</i>	<i>9,7</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	399 603	420 500	444 000	5,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	261 151	277 000	53 400	-80,7
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	130 696	164 200	179 800	9,5
1314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	20 454	23 300	31 800	36,5
1315	Etablering av Luftfartsverket som statsaksjeselskap	7 391 376			
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>8 203 280</i>	<i>885 000</i>	<i>709 000</i>	<i>-19,9</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 986 407	12 225 900	12 507 000	2,3
1321	Mesta AS	2 257 000	356 500	380 100	6,6
1322	Svinesundsforbindelsen AS	317 225	290 000	227 000	-21,7
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>13 560 631</i>	<i>12 872 400</i>	<i>13 114 100</i>	<i>1,9</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	236 750	332 700	341 100	2,5
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>236 750</i>	<i>332 700</i>	<i>341 100</i>	<i>2,5</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 762 039	4 799 600	4 270 000	-11,0
1351	Persontransport med tog	1 381 085	1 416 000	1 502 000	6,1
1353	NSB AS	200 000			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	21 400	26 000	26 800	3,1
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>6 364 524</i>	<i>6 241 600</i>	<i>5 798 800</i>	<i>-7,1</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	70 410	63 400	45 600	-28,1
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>70 410</i>	<i>63 400</i>	<i>45 600</i>	<i>-28,1</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>29 357 662</i>	<i>20 654 800</i>	<i>20 293 500</i>	<i>-1,7</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	305 000	316 000	326 000	3,2
1371	Posten Norge AS	600 000			
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	170 747	190 400	218 700	14,9
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>1 075 747</i>	<i>506 400</i>	<i>544 700</i>	<i>7,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>1 075 747</i>	<i>506 400</i>	<i>544 700</i>	<i>7,6</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>30 433 408</i>	<i>21 161 200</i>	<i>20 838 200</i>	<i>-1,5</i>
	<i>Sum utgifter korrigert for innføring av merverdiavgift på luftfartens og jernbanens infrastruktur</i>	<i>30 433 408</i>	<i>21 161 200</i>	<i>21 687 200</i>	<i>2,5</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 068	2 000	2 100	5,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>3 068</i>	<i>2 000</i>	<i>2 100</i>	<i>5,0</i>
	Luftfartsformål				
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	76 257	87 600	90 600	3,4
4314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 1314)	250			
4315	Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket	7 391 376			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	436 461	476 500	402 600	-15,5
5622	Aksjer i Avinor AS			50 000	
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>7 904 344</i>	<i>564 100</i>	<i>543 200</i>	<i>-3,7</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	397 376	311 900	379 300	21,6
4321	Mesta AS	363 547	160 000		-100,0
5620	Aksjer i Mesta AS		160 000	71 000	-55,6
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>760 924</i>	<i>631 900</i>	<i>450 300</i>	<i>-28,7</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	589 708	465 800	483 300	3,8
4353	NSB AS	669 500			
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	82			
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 259 290</i>	<i>465 800</i>	<i>483 300</i>	<i>3,8</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>9 927 625</i>	<i>1 663 800</i>	<i>1 478 900</i>	<i>-11,1</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	171 775	165 200	170 400	3,1
5618	Aksjer i Posten Norge AS			466 400	
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>171 775</i>	<i>165 200</i>	<i>636 800</i>	<i>285,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>171 775</i>	<i>165 200</i>	<i>636 800</i>	<i>285,5</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>10 099 400</i>	<i>1 829 000</i>	<i>2 115 700</i>	<i>15,7</i>

Samarbeidsregjeringen foreslår et samferdselsbudsjett på om lag 20,8 mrd. kr, inkludert forslaget om en provenynøytral innlemming av luftfartens og jernbanens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget med full sats f.o.m. 01.01.2005. Innføring av merverdiavgift på luftfartens og jernbanens infrastruktur er anslått å gi samlede avgiftslettelse på årsbasis for Avinor og Jernbaneverket på om lag 850 mill. kr. I tråd med dette er bevilgningene til de to virksomhetene redusert tilsvarende. Korrigert for avgiftsendringen øker samferdselsbudsjettet med om lag 2,5 pst. eller drøyt 500 mill. kr fra saldert budsjett 2004.

Foreslått samferdselsbudsjett for 2005 innebærer som budsjettet for 2004, en særlig satsing på tiltak med stor nytte for kollektivtransporten. Dette er i samsvar med signalene i Sem-erklæringen, St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. I budsjettforslaget ligger det inne bl.a. 760 mill. kr til ferdigstilling av nytt dobbeltspor Sandvika-Asker, 285 mill. kr til utbygging av tidsmessig togkommunikasjon, GSM-R, samt om lag 350 mill. kr til oppstart og klargjøring av oppstart av nye større investeringsprosjekter for jernbanen. Det er satt av 115 mill. kr til belønningsordningen for å styrke kollektivtransporten og redusere bilbruken i storbyområdene, en økning på over 50 pst. fra saldert budsjett 2004. Som for inneværende år, er det innenfor Statens vegvesens budsjett foreslått satt av betydelige midler til kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og signalprioritering og T-baneringen i Oslo. Som i tidli-

gere år, er det også lagt til grunn at et betydelig beløp fra bompenger skal benyttes til tiltak med nytte for kollektivtransporten. Det tas sikte på å oppnå 20 pst. høyere hastighet for buss og trikk på de viktigste linjene i Oslo i 2005, samt bygging av nye kollektivfelt bl.a. i Oslo/Akershus, Kristiansand og Stavanger. I Bergen planlegges bybane finansiert med statlige midler og bruk av bompenger.

Samlet budsjettforslag for administrasjon m.m. innebærer en betydelig økning fra saldert budsjett 2004. Dette skyldes i hovedsak opptrapping av statens støtte til arbeidet med nullutslippsteknologi mv. Ordningen med tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, inkl. støtte til nullutslippsteknologi mv., er foreslått økt med over 85 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Dette innebærer om lag en tredobling av innsatsen på nullutslippsteknologi mv. sammenlignet med 2004. Departementets driftsbudsjett, inkl. tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, er foreslått holdt på om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004. Departementets utrednings- og forskningsaktivitet for øvrig er også foreslått holdt om lag på samme realnivå som i saldert budsjett 2004. Øvrige endringer utover vanlig prisstigning skyldes visse omdisponeringer mellom poster, og innebærer ingen større endringer i aktivitetsnivået.

Samlet budsjettforslag for luftfartsformål er på 709 mill. kr. Dette innebærer en økning på 8,4 fra saldert budsjett 2004 etter korreksjon for virkningen av forslaget om å innføre merverdiavgift på luftfartens infrastruktur. Avgiftsendringen er anslått å gi en årlig avgiftslettelse for Avinor på 250 mill. kr,

som i utgangspunktet er saldert mot tilskuddet til Avinors regionale flyplasser. Opplegget innebærer at underskudd ved de regionale flyplassene i større grad må finansieres ved krysssubsidierting fra stamrutelufthavnene. Korrigert for forslaget om å innføre merverdiavgift på luftfartens infrastruktur, øker tilskuddet til Avinors regionale flyplasser med om lag 10 pst. fra saldert budsjett 2004.

Det er budsjettert med 13,4 mill. kr i tilskudd til ikke-statlige flyplasser, samme realnivå som i saldert budsjett 2004. Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 444 mill. kr basert på dagens anbuds-kontrakter. Det er foreslått bevilget 179,8 mill. kr til Luftfartstilsynet, en økning på 9,5 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Kostnader forbundet med flyttingen til Bodø samt nye oppgaver forklarer økningen. Forslaget til budsjett for Statens havarikommisjon for transport (Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) innebærer en kraftig økning sammenlignet med saldert budsjett 2004. Økningen skyldes at kommisjonens ansvarsområde nå utvides til også å omfatte vegtransport.

Til vegformål er det foreslått et samlet budsjett på 13,1 mrd. kr. Til Statens vegvesen er det foreslått et budsjett på 12,5 mrd. kr, en økning på 2,3 pst. eller om lag 280 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2004. I forslaget er det bl.a. lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter samt å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Det er ellers gitt særlig prioritet både til trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak. Det er planlagt satt i gang ti nye større prosjekter og en rekke nye mindre prosjekter på stamvegnettet og øvrige riksveger. Foreslått budsjett for riksvegferjedriften innebærer om lag samme tilbud som i 2004. Det er foreslått satt av 380,1 mill. kr som tilskudd til restrukturering av Mesta AS, mens det er foreslått et statlig lån på 214 mill. kr til Svinesundsforbindelsen AS.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak er på 341,1 mill. kr. Særskilte transporttiltak er en samlekategori med bevilgninger til forskjellige formål. Det foreslås budsjettert med 115 mill. kr til belønningsordningen som skal styrke kollektivtransporten i de større byområdene. Dette innebærer en økning på 40 mill. kr eller over 50 pst. fra saldert budsjett 2004. Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes (Tilskudd til Hurtigruten) er foreløpig og teknisk beholdt på samme nivå som i saldert budsjett 2004, i påvente av inngåelse av nytt anbud. Ordningen med statlig tilskudd til lengre reiser er foreslått avvirket i sin nåværende form med bakgrunn i at Konkurransetilsynet har påpekt at ordningen er konkurransevridende. Departementet legger imidlertid til grunn at NSB fortsatt vil tilby gunstige rabatter på lengre

reiser med tog, som vil være attraktive for studenter. Det er budsjettert 24 mill. kr til ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport, som tilsvarer helårseffekt av ordningen, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på om lag 5,8 mrd. kr. Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på om lag 4,3 mrd. kr, en økning på 1,5 pst. eller om lag 70 mill. kr målt mot saldert budsjett 2004 etter korreksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift på jernbanens infrastruktur. Den anslåtte avgiftlettelsen for Jernbaneverket årlig på 600 mill. kr, er i utgangspunktet saldert mot de statlige bevilgningene. Tatt hensyn til minkende bevilgningsbehov til slutføring av utbyggingen av tidsmessig togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette, GSM-R, fase 1, øker handlingsrommet i Jernbaneverkets budsjett med nesten 10 pst. fra saldert budsjett 2004. I budsjettforslaget er bl.a. satt av 760 mill. kr til nytt dobbeltspor Sandvika-Asker, 285 mill. kr til utbygging av GSM-R, samt midler til oppstart og klargjøring til oppstart av bl.a. Ganddal godsterminal, utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen, ny Lysaker stasjon, dobbeltspor Stavanger – Sandnes, nytt spor Bergen – Fløen og modernisering av Alnabru godsterminal.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 502 mill. kr, en økning på 6,1 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Departementet legger til grunn at NSB i 2005 opprettholder driften av nattog som i 2004. Det er også lagt til grunn at NSB vil tilby gunstige rabatter på lengre reiser med tog, som vil være attraktive for studenter. For Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 26,8 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en kraftig nedgang fra saldert budsjett 2004. Dette skyldes slutføring av inngått avtale med Telenor ASA om utfasing av ordningen med at selskapet er eneste tilbyder av særskilte samfunns-pålagte oppgaver for Totalforsvaret.

Samlet budsjettforslag for post og telekommunikasjoner innebærer en økning på 7,6 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen utover forventet prisstigning skyldes økte flyttekostnader i samband med at Post- og teletilsynet skal flytte til Lille-sand. Foreslått budsjett på 326 mill. kr til kjøp av posttjenester innebærer om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

På inntektssiden kan det bl.a. nevnes at Regjeringen budsjetterer med utbytter fra Mesta AS, Avinor AS og Posten Norge AS på henholdsvis 71 mill. kr, 50 mill. kr og 466,4 mill. kr.

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2004–2005) er i tillegg til å være et budsjettokument med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken og viktige problemstillinger og oppfølgingsområder innenfor dets samlede ansvarsområde. For flere år tilbake ble departementets politikk for det enkelte budsjettår i stor grad uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger til de ulike formål. Fra midten av 1990-tallet og framover har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren, som gjør at det er nødvendig å se utover de årlige bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett for å favne helheten i samferdselspolitikken.

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

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunn en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens del I, uavhengig av om disse har direkte eller mer indirekte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2005.

3.2 Om satsing på kollektivtransport i 2005

3.2.1 Oppsummering

I tråd med Sem-erklæringen har Regjeringen trappet opp satsingen på kollektivtransport kraftig i

årene 2002 til 2004. I statsbudsjettet for 2005 legger Samferdselsdepartementet opp til å øke kollektivsatsingen ytterligere. Kollektivtransporten er i budsjettforslaget for 2005 styrket med rundt 1,7 mrd. kr i forhold til saldert statsbudsjett for 2001. Styrkingen er gjort delvis gjennom økte bevilgninger til kollektivtransport over Samferdselsdepartementets budsjett, og delvis gjennom avgiftslettelse som reduser kostnadene i kollektivtransporten.

Bevilgningene til kollektivtransport på Samferdselsdepartementets budsjett har økt med om lag 1,3 mrd. 2005-kr, eller nesten 18 pst., fra 2001 til budsjettforslaget for 2005, korrigert for effekten av at jernbanens infrastruktur nå foreslås innlemmet i merverdiavgiftssystemet. Økningen har vært størst for investeringer i jernbanenettet og kjøp av persontransport med tog. I tillegg er belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyene innført i perioden.

Innføringen av merverdiavgift på persontransport med lav sats i 2004 har vært en viktig økonomisk reform for kollektivtransporten. For trafikk-selskapene medfører dette en innsparing, ved at selskapene får adgang til å trekke fra merverdiavgift med full sats på materiell og annen vareinnsats. I 2005 er gevinsten for kollektivselskapene anslått til om lag 400 mill. kr.

3.2.2 Hovedtrekkene i budsjettforslaget for 2005

I forslaget til budsjett for 2005 foreslås det å inkludere bl.a. jernbanens infrastruktur i merverdiavgiftssystemet, noe som vil bidra til likebehandling av de ulike transportgrenene. Dette er beregnet å gi Jernbaneverket en avgiftslettelse på 600 mill. kr på årsbasis. Effekten av dette er tatt hensyn til i tallene for økte bevilgninger i denne omtalen av satsing på kollektivtransport.

Bedre kollektivtransport og mer miljøvennlig bytransport er et av hovedmålene i Regjeringens transportpolitikk. Særlig i de største byområdene er det viktig å etablere et konkurransedyktig alternativ til økt bruk av personbil. I byområdene skaper økende biltrafikk store utfordringer med hensyn til trengsel på vegnettet, arealbruk, utslipp og

støy. Overgang fra bruk av privatbil til kollektivtrafikk, sykkel og gange vil bidra til et bedre bymiljø, sunnere folkehelse og mindre press på knappe arealer i byene.

De viktigste tiltakene for bedre kollektivtransport i 2005 er:

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes betydelig. Regjeringen foreslår at det bevilges 115 mill. kr til belønningsordningen i 2005, en vekst på over 50 pst. fra saldert budsjett 2004. Belønningsordningen gir storbyområdene økonomisk rom for å bedre kollektivtilbudet og/eller redusere kollektivtakstene.
- Handlingsrommet for investeringer i jernbanelinjet er øket med mer enn 10 pst. Nytt dobbeltspor Sandvika-Asker ferdigstilles i 2005, og en rekke nye større jernbaneprosjekter startes opp eller klargjøres til oppstart. Det gjelder bl.a. ny Lysaker stasjon i Oslo/Akershus, ny godsterminal på Ganddal i Rogaland, nytt dobbeltspor Stavanger-Sandnes, utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen mellom Mosjøen og Bodø, modernisering av godsterminalen på Alnabru og utbygging til to spor mellom Bergen stasjon og Fløen.
- Sterk økning i bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbanen, for å gi mer driftssikre toglinjer, og dermed bedre regularitet og punktlighet i togtrafikken
- Mer publikumsvennlig og tilgjengelig jernbane, gjennom sterk økning av bevilgningene til stasjoner og kollektivknutepunkter – både til ombygging av stasjoner, tilgjengelighet for alle til stasjon og tog, og bedre skilting, oppmerking og informasjon til de reisende.
- Økte bevilgninger til kjøp av persontogtransport fra NSB, med opprettholdelse av alle dagens nattog og enkelte tilbudsforbedringer i Intercity Oslo-Lillehammer og på Jærbanen.
- Om lag 660 mill. kr til kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde (anslagsvis fordelt med 305 mill. kr i statlige midler og 355 mill. kr i bompenger) – med spesiell vekt på utbygging av T-banen i Oslo, og økte bevilgninger til framkommelighetstiltak for buss og trikk i storbyene. Bedre framkommelighet for buss og trikk gir kortere reisetid og økt punktlighet, og kan bidra til å styrke kollektivtrafikkens konkurransevne betydelig.
- Likestilling av jernbane og veg i merverdiavgiftssystemet – noe som vil gi Jernbaneverket samme muligheter som Statens vegvesen i dag har til å redusere kostnader til vedlikehold og investeringer ved å velge kjøp av tjenester fram-

for egenproduksjon uten å bli straffet i avgiftssystemet for dette.

3.2.3 Utviklingstrekk

Tall fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at biltrafikken over mange år har økt på bekostning av kollektivtrafikken. Mens veksten i transportarbeidet med personbil var på 2,5 pst. i 2003, var det en stagnasjon eller nedgang i bruken av kollektivtransport.

I 2004 har Regjeringen satt i verk en rekke nye tiltak for å snu denne utviklingen. Statsbudsjettet for 2004 ga en samlet styrking av de økonomiske rammevilkårene for kollektivtransporten med over 1 mrd. kr. Bl.a. ble belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk etablert i 2004, og 75 mill. kr ble fordelt mellom Oslo/Akershus-området, Bergen, Trondheim, Kristiansandsregionen og Nord-Jæren området.

Belønningsordningen ga byområdene økonomisk rom for å bedre kollektivtilbudet og/eller redusere takstene. Samtidig ble persontransport inkludert i merverdiavgiftssystemet med lav sats. For trafikksekselskapene medfører dette en innsparing, ved at selskapene fikk adgang til å trekke fra merverdiavgiften med full sats på materiell og annen vareinnsats. Kostnadene ved å tilby persontransporttjenester ble med andre ord redusert.

Som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten, ble Statens vegvesen i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, tillagt flere oppgaver og et økt ansvar. Etaten har utarbeidet handlingsplaner hvor disse oppgavene konkretiseres, og Statens vegvesen har fått i oppdrag å koordinere arbeidet med å bedre framkommeligheten for buss og trikk i Oslo.

I 2004 har videreføring av arbeidet med T-baneringen og tiltak for å øke hastigheten og sikkerheten på T-banelinjet vært de viktigste oppgavene. I tillegg var innsatsen konsentrert om arbeidsmålet om å øke hastigheten med 20 pst. på de viktigste delene av linjenettet i Oslo innen utgangen av 2005. For å nå dette målet må det gjennomføres tiltak både innenfor statlig og kommunalt ansvarsområde. Prioriteringstiltak i kryss, bl.a. signalprioritering, er viktige tiltak. Samferdselsdepartementet bidro i juni 2004 med 20 mill. kr ekstra til forsert utbygging av signalprioritering for buss og trikk i Oslo.

Tallene for trafikkutviklingen så langt i 2004, viser at Regjeringens satsing nå bærer frukter. Kollektivtransporten vinner passasjerer i alle storbyer hvor Regjeringen har satt inn økte ressurser, slik at det har blitt mulig for byene å heve kvaliteten på kollektivtilbudet og/eller senke prisene relativt

sett. Også NSB og Flytoget kan vise til en betydelig passasjerøkning i 2004 sammenliknet med i 2003. I ekspressbussmarkedet har veksten både i passasjerer og rutetilbud fortsatt.

Kollektivtransport i de enkelte byene

Etter en nedgang i kollektivtransporten de siste to årene, melder Oslo sporveier om vekst første halvår i 2004. Økningen skyldes bl.a. at kvaliteten på tilbudet er bedret og at markedsgrunnlaget har økt. Stor-Oslo lokaltrafikk, som trafikkerer Akershus og mellom Akershus og Oslo, melder om en økning i passasjertallet på nesten 5 pst. første halvår 2004 sammenliknet med samme periode i 2003.

I Bergen har man også hatt en positiv utvikling i kollektivtrafikken i første halvår 2004. Det rapporteres om at Gaia Buss – som er en stor markedsaktør i Bergen – har hatt en økning i antall reisende på om lag 2,5 pst. i første halvår 2004 i forhold til samme periode i 2003. Selskapet forklarer den positive utviklingen bl.a. ved at det ikke ble foretatt takstjusteringer ved årsskiftet 2003/04, noe som betyr at prisene reelt sett har sunket. Innføringen av periodekort for barn med 50 pst. rabatt og gratis sentrumsbuss bidrar også.

Også i Trondheim er det fokusert på gunstige kollektivtransporttakster. Det ble ikke foretatt takstjusteringer ved årsskiftet 2003/04, slik at takstene reelt sett ble redusert. Fra 01.09.2004 ble taksten på enkeltbilletter redusert med 12 pst. nominelt.

Stavangerområdet rapporterer også om en positiv utvikling i kollektivtrafikken første halvår. Salg av periodekort ble fordoblet i perioden mai-juni 2004 i forhold til samme periode i 2003. Den positive utviklingen forklares bl.a. ved en aktiv markedsføring av kollektivtransporten og ved at det er innført reduserte priser på periodekort.

I Kristiansand er det satset på busstransport med høy standard, markedsført under begrepet Bussmetro. Bussmetroen ble startet opp høsten 2003, samtidig som det ble gjennomført mange framkommelighetstiltak, opprusting av holdeplasser og etablering av sanntidsinformasjonssystem. Pr. første halvår 2004 rapporteres det om en sterk trafikkøkning, særlig på ruter med stor frekvens.

Persontransport med tog

Også Regjeringens prioritering av jernbanen og NSBs innsats bærer frukter. Både for regiontog og lokaltog har det på viktige strekninger vært en betydelig passasjerøkning i 2004 sammenliknet

med i 2003. Den positive utviklingen startet siste halvår i 2003.

For de kommersielle regiontogene i Sør-Norge, viser 1. tertial 2004 en økning i antall passasjerer på om lag 5 pst. etter lengre tids nedgang. Også andre regiontogstrekninger viser en klar positiv utvikling. For Nordlandsbanen har det vært en økning på mellom 15 og 26 pst. i samme periode.

For lokal- og regiontog har det spesielt på Østlandet og rundt Stavanger, Bergen og Trondheim vært en betydelig trafikkøkning. Vestfoldbanen har etter en periode med trafikknedgang stabilisert seg med en svak positiv passasjerøkning. På Intercity-strekningene mellom Oslo og Lillehammer og Halden har passasjerveksten vært på henholdsvis 12 pst. og 26 pst. For øvrig nærtrafikk rundt Oslo foreligger foreløpig ingen offisielle tall, men utviklingen anses å være positiv. Samlet sett viser persontog en svært positiv utvikling på de strekningene der toget bør ha det største potensialet for økt transport.

NSB kan vise til markedstiltak og forbedringer som må forventes å ha bidratt til trafikkveksten. For regiontogene har spesielt NSBs tilbud om den rabatterte billetten Minipris til kr 150 uansett reiselengde, trukket mange passasjerer. Videre kan NSB vise til økt regularitet og rekordhøy punktlighet. Spesielt gjelder dette for lokaltog og øvrig nærtrafikk. Av alle tog som ankom Oslo S i april 2004, var hele 95 pst. presise. Forbedringene i punktlighet er resultatet av statlige bevilgninger i forbedret infrastruktur og en koordinert innsats av både Jernbaneverket, NSB og vedlikeholdsselskapet Mantena.

I løpet av de seks første månedene i 2004, reiste det 130 000 flere passasjerer med Flytoget enn i samme periode i 2003. Dette er en økning på 6,5 pst., som ga Flytoget en markedsandel på 33 pst. Veksten skyldes hovedsaklig sterk vekst i luftfarten i første halvår 2004.

Ekspressbussene

Liberaliseringen av ekspressbusspolitikken har ført til at nye ruter opprettes og et bedre tilbud for de reisende. Dette har gitt utslag i en sterk vekst i antallet ekspressbusspassasjerer. Bla. viser trafikk-tall fra selskapene i Norway Bussekspress-samarbeidet og Time ekspressen – som er de klart største aktørene i markedet – en vekst i passasjertallet på over 10 pst. fra 2002 til 2003.

Langs flere av strekningene ser en at de nye reisende med ekspressbuss er tidligere reisende med personbil. Selv om ekspressbussene tar passasjerer fra jernbanen, har det også på ruter hvor det er parallellitet kommet til nye reisende som tidli-

gere brukte personbil. Liberaliseringen av ekspressbusspolitikken synes å ha bidratt til et bedre tilbud, og at flere velger å reise kollektivt.

budsjettet i perioden 2001–2004, samt forslagene for 2005. Statsbudsjettet for 2001 ble lagt fram av Regjeringen Stoltenberg, mens statsbudsjettene f.o.m. 2002 er lagt fram av Regjeringen Bondevik II. Beløpene er angitt i faste 2005-priser.

3.2.4 Bevilgninger til kollektivtiltak

Tabellen viser de viktigste bevilgninger og avgifts- endringer relatert til kollektivtransport over stats-

Budsjetttiltak og bompenger til kollektivtiltak 2001–2005¹

						(i mill. 2005-kr)			
	2001	2002	2003	2004	2005	Endring 04–05 kr	pst.	Endring 01–05 kr	pst.
Kjøp av persontransport med tog	1 053	1 369	1 439	1 441	1 502	61	4,2	449	42,7
Jernbanens infrastruktur ²	4 165	4 475	4 609	4 834	4 869	35	0,7	704	16,9
Kollektivtiltak over veg- budsjettet – infrastruktur ³	340	186	254	308	305	-3	-1,0	-35	10,2
Belønningsordningen	0	0	0	76	115	39	50,6	115	
Kjøp av riksvegferje- tjenester	1 120	1 108	1 133	1 176	1 166	-10	-0,9	46	4,1
Kjøp av sjøtransport- tjenester	209	191	190	204	201	-4	-1,8	-8	-3,9
Kjøp av flyruter	414	426	416	428	444	16	3,7	30	7,3
Merverdiavgift på person- transporttjenester				330	400	70	21,2	400	
Sum over statsbudsjettet	7 299	7 755	8 085	8 797	9 002	205	2,4	1 702	23,3
Bompenger til kollektivtiltak ⁴	–	–	–	374	355	-19	-5,1	–	–
<i>Sum kollektivtrafikk</i>	–	–	–	9 171	9 357	186	2,0	–	–

¹ Tabellen inkluderer ikke en del mindre bevilgninger og avgiftsendringer. De fylkeskommunale midlene til kollektivtransport (4,5 mrd. i 2003) kommer i tillegg.

² Inkludert effekt av merverdiavgiftsendring på 599 mill. kr.

³ Inkludert 15 mill. kr av 30 mill. kr avsatt til bybane/Ringveg vest i Bergen.

⁴ Tall for 2001–2003 er ikke tilgjengelig. Inkludert 25 mill. kr av 50 mill. kr avsatt til bybane/Ringveg vest i Bergen.

Bevilgningene til kollektivtransport har økt i hvert statsbudsjett lagt fram av Regjeringen Bondevik II. Som tabellen viser, er kollektivtransporten i budsjettforslaget for 2005 styrket med rundt 1,7 mrd. kr i forhold til saldert statsbudsjett for 2001. Styrkingen er gjort delvis gjennom økte bevilgninger til kollektivtransport over Samferdselsdepartementets budsjett, og delvis gjennom avgiftslettelser som reduser kostnadene i kollektivtransporten.

Jernbanens infrastruktur er foreslått inkludert i merverdiavgiftssystemet fra og med 2005, og dette er beregnet å gi Jernbaneverket en gevinst på om

lag 600 mill. kr på årsbasis. Korrigert for den forventede gevinsten av merverdiavgiftsreformen, er det svært høye bevilgningsnivået til Jernbaneverket i 2004 holdt oppe i 2005. Tatt hensyn til at bevilgningsbehovet til utbygging av tidsmessig togkommunikasjon (GSM-R) på strekninger som i dag ikke har dette faller betydelig fra 2004 til 2005, stiger det reelle handlingsrommet innenfor Jernbaneverkets budsjett med om lag 10 pst.

I tillegg til beløpene som er nevnt foran, kommer de fylkeskommunale midlene til lokal kollektivtransport, herunder særskilte statlige midler til skole- og studentrabatten i lokal kollektivtransport.

I 2003 ga fylkeskommunene i alt over 4,5 mrd. kr i tilskudd til bilruter, fylkesvegferjer, båtruter, transport for funksjonshemmede og sporvei- og forstadsbane. Dette er en økning på over 400 mill. kr eller nesten 10 pst. i forhold til i 2002. Bare i Oslo kommune ble 830 mill. kr gitt i tilskudd til kollektivtransporten i 2003.

3.2.5 Belønningsordningen

Mer miljøvennlig bytransport – med økt kollektivtrafikk og mindre bilbruk i byene – er et av hovedmålene for transportpolitikken.

For å nå dette målet er det nødvendig med restriktive tiltak overfor biltrafikken, i tillegg til et bedret kollektivtilbud. Bykommunene har en sentral rolle i dette arbeidet, og kan bl.a. innføre tidsdifferensierte bompengesatser for å dempe trafikkomfanget, føre en restriktiv parkeringspolitikk og styre arealbruken slik at transportbehovet minsker samtidig som det legges til rette for kollektivtransport. Belønningsordningen skal stimulere til bruk av slike virkemidler.

Ordningen ble startet opp i 2004, i samsvar med signalene gitt i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr. 1 (2002–2003). Ordningen skal fungere langsiktig og midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål.

I 2004 ble 75 mill. kr fordelt mellom de fem største byområdene. Midlene ga lokale myndigheter større rom for å bedre kollektivtilbudet og/eller å redusere takstene, og passasjerutviklingen i kollektivtrafikken i de fem byområdene har økt, jf. omtalen foran. På bakgrunn av de positive resultatene av belønningsordningen så langt, ønsker Regjeringen å styrke ordningen betydelig. Det foreslås bevilget 115 mill. kr til belønningsordningen i 2005, en økning på 40 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2004. De samme fem byområdene inviteres til å søke.

Tildeling av midler i 2004 var basert på premiering av planlagte og politisk vedtatt gjennomføring av tiltak som oppfyller kravene i retningslinjene for belønningsordningen. I tråd med retningslinjene vil tildelingene i 2005 i tillegg til en viss grad skje på grunnlag av rapporterte resultater med hensyn til henholdsvis personbil- og kollektivtrafikkvekst.

For en nærmere orientering om retningslinjene for ordningen vises det til omtalen i kap. 1330, post 60.

3.2.6 Kompensasjon for el-avgift

Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport ble vedtatt innført i samband med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Innen kollektivtransporten omfatter ordningen t-bane, trikk og Flytoget, mens kompensasjon for el-avgift for persontransport med tog som staten kjøper av NSB håndteres via bevilgningen over kap. 1351, post 70. Regjeringen foreslår å videreføre ordningen med kompensasjon for el-avgift for skinnegående transport. Det foreslås bevilget 24 mill. kr, tilsvarende helårseffekt av ordningen.

3.2.7 Kollektivtransporttiltak over vegbudsjettet

I fireårsperioden 1998–2001 ble det bevilget i alt 882 mill. kr (2005-priser) til kollektivtiltak over Statens vegvesen sitt budsjett. I fireårsperioden 2002–2005 vil det bli bevilget 1 057 mill. kr til kollektivtiltak, gitt forslaget for 2005. Dette representerer en økning på nesten 20 pst. I tillegg kommer økt bruk av inntekter fra bomringene i de største byene til kollektivtiltak,

Det er lagt til grunn at rundt 660 mill. kr benyttes til særskilte kollektivtransporttiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2005. Av dette utgjør statlige midler i overkant av 300 mill. kr. Sammen med bevilgningene for 2002, 2003 og 2004, gir dette en oppfølgingsgrad i forhold til handlingsprogrammet på 125 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg kommer midler til planlegging av tiltak for kollektivtransporten. I byområdene vil Regjeringen bidra til at det finnes gode alternativer til bruk av privatbil. Dette er viktig for å redusere veksten i personbilbruken, og dermed ulempene biltrafikken skaper for miljø, helse og bymiljø. For å bedre kollektivtransportens konkurransevne, vil Regjeringen særlig prioritere tiltak for bedre framkommelighet for buss og trikk i bytrafikken.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å koordinere arbeidet med å bedre framkommeligheten for buss og trikk i Oslo, ut fra et konkret arbeidsmål om å øke hastigheten med 20 pst. på de viktigste delene av Oslos linjenett innen utgangen av 2005. For å nå målet må det gjennomføres tiltak både innenfor statlig og kommunalt ansvarsområde. Det foreslås i 2005 å bevilge midler til å gjennomføre tiltak innenfor det statlige ansvarsområdet for å nå dette målet, bl.a. med sterk satsing på signalprioritering av buss og trikk i lyskryss. Det vises til nærmere beskrivelse

av prioriteringene i Oslo og Akershus under omtalen av vegbudsjettet.

Også i de andre større byene – særlig Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand – bevilges det midler for å øke framkommeligheten for kollektivtrafikken ved signalprioritering, bygging av kollektivfelt og andre tiltak.

I Oslo er også videre utbygging av T-baneringen et prioritert område innenfor budsjettet til Statens Vegvesen, og i Bergen planlegges bybane finansiert med statlige midler og bruk av bompenger, jf nærmere omtale under Hordaland i fylkesomtalen i vegbudsjettet.

For nærmere redegjørelse for den geografiske fordelingen av midlene til særskilte kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens område, vises det til egen omtale av kollektivtransport under kap. 1320, post 30 i del II lenger bak i proposisjonen.

3.2.8 Jernbanebudsjettet

Både når det gjelder jernbanens infrastruktur og statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, vurderer Regjeringen det som riktig å rette satsingen mot persontog i tett befolkede strøk slik som nærtrafikken rundt de store byene og mot Inter-City-trafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo, jf. Nasjonal transportplan 2006–2015. Samferdselsdepartementet mener samtidig at bruk av konkurranseutsetting er nødvendig for å få til nytenkning og for å få mer ut av ressursinnsatsen i jernbanesektoren.

Den forventede veksten i antall bosatte og arbeidsplasser i Oslo og Akershus får store transportmessige konsekvenser. Videreføring av utbygging til fire spor mellom Asker og Skøyen er derfor et av de viktigste prosjektene på jernbanen i Nasjonal transportplan 2006–2015. Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker er forsert av Regjeringen og ferdigstilles i løpet av 2005, mens første driftsår i opprinnelig handlingsprogram var 2007. Det foreslås avsatt 760 mill. kr til prosjektet i 2005.

Andre store og viktige jernbaneprosjekter som Regjeringen ønsker å gjennomføre i vestkorridoren er oppgradering av Lieråsen tunnel mellom Asker og Lier, nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika samt ombygging av Lysaker stasjon. Lysaker stasjon planlegges ombygd til fire spor mot plattform, og skal forbedres som knutepunkt mot andre transportmidler. Utbygging av Lysaker stasjon er viktig for betjening av Lysakerområdet og kollektivreisende til/fra Fornebu. Ombyggingen skal samordnes med øvrige aktører slik at den fremstår som en effektiv kollektivterminal for både tog, buss og den valgte kollektivbetjeningen av Fornebu.

På Nord-Jæren ønsker Regjeringen å bygge dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes – Stavanger langs dagens trasé. Nye holdeplasser for persontrafikk, inkludert adkomst og parkering inngår i tiltaket. Målet med utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er å mer enn fordoble kapasiteten på jernbanen for ytterligere å øke kollektivandelen av reisende på Jærbanen. Også bygging av ny godsterminal på Ganddal, som Regjeringen foreslår å starte opp i 2005, vil forbedre kapasiteten for persontransport med tog mellom Sandnes og Stavanger.

Samferdselsdepartementet foreslår videre å avsette 80 mill. kr til gjennomføring av tiltak på stasjoner og knutepunkter i 2005, noe som er en femdobling av innsatsen i forhold til 2004. Det er planlagt større ombyggingstiltak bl.a. på stasjonene Haugenstua i Oslo, Strømmen i Akershus og Heimdal i Trondheim.

For 2005 ønsker Samferdselsdepartementet videre å prioritere investeringer i plattformer med sikte på å forbedre adkomst og sikkerhet under opphold samt av- og påstigning. På en rekke andre stasjoner foreslås det dessuten ulike strakstiltak for å bedre stasjonenes funksjonalitet og kvalitet, og på den måten bedre jernbanen konkurransekraft. Eksempel på slike tiltak er skilting, oppmerking, informasjonssystemer og generell forbedring av tilgjengeligheten til stasjon og tog. Det skal legges vekt på universell utforming og tilrettelegging for alle kundegrupper.

Samferdselsdepartementet foreslår at det bevilges 1,5 mrd. kr til kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS, en økning på om lag 85 mill. kr eller drøyt 6 pst. fra saldert budsjett 2004. Det er forutsatt om lag uendret rutetilbud fra 2004 til 2005, med opprettholdelse av alle dagens nattog og enkelte tilbudsforbedringer i Intercity Oslo-Lillehammer og på Jærbanen.

For nærmere omtale av andre saker og tiltak på jernbaneområdet, vises det til omtalen av programkategori 21.50 Jernbaneformål i del II lenger bak i proposisjonen.

3.2.9 Tilgjengelighet i kollektivtransporten

Transportinfrastrukturen er ikke utformet og tilrettelagt godt nok for alle. Regjeringen vil at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. God tilgjengelighet for forflytningshemmede gir god tilgjengelighet også for andre brukergrupper. Universell utforming innen kollektivtransporten er dermed også et virkemiddel for å øke kollektivtransportens konkurransekraft samlet sett.

Innenfor jernbanebudsjettet settes det av om lag 20 mill. kr til tiltak for universell utforming (tilgjengelighet for alle og trinnfri adkomst til perronger), og 21 mill. kr for å bedre sikkerhet, reiseinformasjon og merking.

I 2003 og 2004 er det over Samferdselsdepartementets budsjett bevilget midler til mindre infrastrukturtiltak med sikte på å bedre tilgjengeligheten til eksisterende transportinfrastruktur innen kollektivtransporten. Midlene ble disponert av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor i samarbeid med brukermedvirkningsgruppene for henholdsvis jernbane, veitransport og luftfart, og kommer i tillegg til midlene som benyttes til tilgjengelighetstiltak over virksomhetenes ordinære budsjetter.

Regjeringen foreslår å fortsette denne innsatsen i 2005. Det foreslås bevilget 15,7 mill. kr over kap. 1301, post 71 Tilskudd til arbeids og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., som nå inkluderer tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser samt tilskudd til investeringer i infrastruktur for å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Tilskuddene til tilgjengelighetstiltak er i budsjettet for 2004 postert på kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport, jf. at denne posten nå er rendyrket til belønningsordningen.

3.2.10 Organisering og samordning

Nytten av de midlene de ulike forvaltningsnivåer benytter til transportformål kan øke hvis innsatsen samordnes. Samferdselsdepartementet ønsker å stimulere til utvikling av nye samarbeids- og samordningsformer, for å bidra til en helhetlig, effektiv, sikker og miljøvennlig bytransport. Etableringen av Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet og forsøk med ny forvaltningsorganisering i Bergen, Trondheim, Nord-Jæren området og Kristiansands-regionen, er eksempler på dette.

Regjeringen har forventninger til at forsøkene med alternativ organisering av transportforvaltningen i storbyområdene vil gi positive samordningseffekter og et bedre transportsystem. Det legges bl.a. til rette for mer reelle prioriteringer mellom vegutbygging og satsing på kollektivtransport i storbyområdene. Forsøkene i de fire byområdene vil gi mulighet til på en enda bedre måte å rette innsatsen inn på de områdene hvor ressursene kaster mest av seg i forhold til å oppnå helhetlige og effektive transportløsninger.

3.2.11 Tilrettelegging for konkurranse

Regjeringen vil videreføre arbeidet med å legge til rette for konkurranse om de offentlige tilskuddene til kollektivtransport. Konkurranse om offentlige tilskudd stimulerer aktørene til effektiv og rasjonell drift, og til å gi kundene et bedre tilbud. Vel fungerende konkurranse er til fordel både for staten som kjøper og for kollektivpassasjerene.

Regjeringen ønsker å bidra til at flere reiser med tog i Norge. Jernbanen er derfor et viktig satsningsområde. I tillegg til utbygging av bedre skinnegang, legges det opp til en gradvis innføring av konkurranse om persontrafikken som inngår i avtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om kjøp av persontransport med tog. Regjeringens mål med å ta i bruk konkurranse er et bedre tilbud som vil få flere til å reise med tog, og å få mer kollektivtransport igjen for pengene. I de fleste land hvor konkurranse er innført har passasjerantallet steget kraftig på de aktuelle strekningene. Passasjerene skal sikres et kvalitativt minst like godt eller bedre tilbud enn tidligere. Gevinster ved konkurranse om statlig kjøp av persontogtrafikk skal brukes til å styrke togtilbudet der det er mest ønskelig.

Våren 2004 ble konkurransen om statlig kjøp av lokal og regional persontogtrafikk på Gjøvikbanen kunngjort, med sikte på driftsstart i løpet av 2006. Samferdselsdepartementet setter høsten 2004 i gang planarbeidet med gjennomføring av konkurransene om trafikkpakkene Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken.

Sommeren 2004 ble det invitert til anbudskonkurranse om tildeling av kontrakt for statlig kjøp av sjøtransporttjenester og ruteløyve for drift av en sammenhengende sjøtransportrute Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Anbudskonkurransen er en oppfølging av Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2003–2004) Om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes.

I løpet av 2004 er det forventet at 10 riksvegferjesamband blir lyst ut på anbud. Oppstart for nye løyvehavere er fra 2005 til 2007. Statens vegvesen tar sikte på full konkurranseutsetting av ferjedriften innen utgangen av 2009. Dette er en opptrapping av konkurranseutsettingen i forhold til det som tidligere er signalisert.

3.2.12 Kompetanseheving

For å bedre kompetansen innen bytransport har Samferdselsdepartementet opprettet et professorat i bytransport ved Høgskolen i Molde. Dette i samsvarende med signalene i St.meld. nr. 26 (2001–2002)

Bedre kollektivtransport og St.prp. nr. 1 (2002–2003). Professoratet finansieres over kap. 1320, post 23.

Samferdselsdepartementet arbeider med å etablere en løpende kollektivtransportstatistikk. Statistikken skal inneholde indikatorer som belyser omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet for relevante geografiske områder, f.eks. en byregion. Statistisk sentralbyrå vil høsten 2004 utarbeide et detaljert prosjektforslag, og det er et mål at statistikken skal kunne være i drift fra årsskiftet 2004/2005. Midler til utvikling og drift av kollektivtransportstatistikken i 2005 foreslås bevilget over kap. 1301, post 21.

3.3 Om innføring av merverdiavgift på luftfartens og jernbanens infrastruktur

Dagens regelverk for merverdiavgift medfører ulik behandling for infrastruktur-tjenester i de ulike transportsektorene. Veg-, T-bane og trikkeinfrastruktur er i hovedsak fritatt for merverdiavgift. Når det gjelder jernbane og luftfart, må disse transportgrenene i hovedsak betale merverdiavgift på kjøp av vareinnsats og tjenester forbundet med investeringer, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Dagens system favoriserer egenproduksjon framfor innkjøpte tjenester, og kan bidra til at kostnadene til vedlikehold og investeringer i infrastrukturen blir unødige høye. Dersom infrastruktur-tjenester inkluderes i merverdiavgiftssystemet, vil egenproduksjonen ikke lenger favoriseres. Dette kan i neste omgang virke stimulerende på leverandørmarkedet og gi rom for flere aktører og dermed bedre konkurranse.

Regjeringen foreslår derfor å inkludere luftfartens og jernbanens infrastruktur i merverdiavgiftssystemet med full sats for å skape større grad av likebehandling mellom sektorene, og for å stimulere til mer effektiv ressursbruk. Jernbaneverket og Avinor vil dermed få fradrag for inngående merverdiavgift, samtidig som bruken av infrastruktur-tjenestene blir ilagt merverdiavgift. Denne blir fradragsberettiget for transportselskapene. Bruttoeffekten for staten blir et provenytap, anslått til om lag 850 mill. kr. Provenytapet er basert på regnskapstall 2003/anslag for aktiviteten i 2004. Jernbaneverkets og Avinors budsjetter er tilsvarende nedjustert, jf. omtale under kap. 1350 og 1311.

For en nærmere omtale vises det til Finansdepartementets Ot.prp. nr. 1 (2004–2005) Skatte- og avgiftsopplegget 2005 – lovendringer.

3.4 Om flytting av Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet

Stortinget har sluttet seg til Regjeringens forslag om at flere statlige tilsyn skal flyttes ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Regjeringen har bestemt at Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand, mens Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. I samsvar med Innst. S. nr. 222 (2002–2003) er flyttekostnadene f.o.m. 2004 budsjettert på en egen post under respektive tilsyn, post 22 Flyttekostnader, *kan overføres*. Til kompensasjon for flyttekostnader i 2005 er det foreslått bevilget 47,7 mill. kr til Luftfartstilsynet og 38,3 mill. kr til Post- og teletilsynet.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at tilsynsvirksomheten i overgangsperioden skal gå som normalt. En av forutsetningene for dette er at så mange som mulig av de ansatte blir i sine stillinger lengst mulig, samtidig som det rekrutteres inn og læres opp nye medarbeidere for tjenestegjøring på ny lokalitet. Både Post- og teletilsynet og Luftfartstilsynet har siden vedtaket tatt utgangspunkt i en fremdriftsplan for flytteprosessen som skal sikre at tilsynene er etablert i henholdsvis Lillesand og Bodø fra 31.12.2006.

Status for Post- og teletilsynet er at få av de som arbeider i tilsynet i dag ønsker å flytte til Lillesand. Undersøkelser i tilsynet viser at flere kan tenke seg å ukependle for en periode. Post- og teletilsynet opplyser imidlertid at det ikke har særlige problemer med rekruttering av nytt personell i forbindelse med flyttingen.

Kartlegging av kritisk og viktig kompetanse i Post- og teletilsynet er slutført, og resultatet danner grunnlag for rekrutteringen i 2005 og 2006. Det ble innført en incentivordning for å beholde nøkkelpersonell fra 01.11.2003. Det er videre ansatt 11 traineer med utdanning på masternivå som følger et 2-årig opplæringsprogram. Rekruttering av medarbeidere med større erfaring starter fra høsten 2004. I en overgangsperiode vil det bli nødvendig med en viss dobbeltbemanning. Det er etablert en interkommunal prosjektgruppe som skal tilrettelegge for at flyttingen av tilsynet skal bli godt ivaretatt i regionen.

Det har vært avholdt anbudskonkurranse med forhandlinger for oppføring av kontorbygg til utleie til tilsynet i Lillesand. Dette skyldes at det ikke finnes eksisterende kontorlokaler som passer til en organisasjon av tilsynets art og størrelse. Valg av tilbyder foretas i september 2004 med sikte på å ferdigstille bygget i august 2006.

Status for Luftfartstilsynet er at 26 medarbeidere i tilsynet har sagt opp, og det er få av de som arbeider i tilsynet i dag som har sagt seg villig til å

flytte til Bodø. Det er viktig for tilsynet å beholde eksisterende kompetanse lengst mulig for å kunne lære opp nye medarbeidere på tilsynsområdet. For å få til dette ble det i oktober 2003 innført en incen-tivordning.

Stillingene innenfor det flyfaglige området er spesialiserte og krever spesialopplæring. Det er derfor lagt opp til at det skal rekrutteres nye medarbeidere alt i 2004. På grunn av behovet for etatsintern opplæring, som normalt tar minimum 2 år, har det vært en forutsetning med dublering gjennom opplæringsperioden.

På denne bakgrunn lyste Luftfartstilsynet i mars 2004 ut de første 34 stillingene (av totalt 113 stillinger). Resultatet av denne første omgangen er at 17 nye medarbeidere er blitt tilsatt. Luftfartstilsynet vil etablere sitt kontor i Bodø allerede høsten 2004. De nye medarbeiderne vil dermed få sin grunnopplæring i Bodø.

I første runde ble det ansatt nye medarbeidere i knapt halvparten av de utlyste stillingene. For å sikre at det nye Luftfartstilsynet kan etableres i Bodø med like høy kompetanse som dagens tilsyn, har Samferdselsdepartementet i forståelse med Luftfartstilsynet gjennomført en uavhengig gjennomgang av rekrutteringsprosessen i regi av Sin-

tef. Utlysning av de neste 40 til 50 flyfaglige stillingene vil finne sted høsten 2004.

3.5 Om oppfølging av handlingsprogrammene etter Nasjonal transportplan 2002–2005

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

Tabellen viser fordelingen av økonomiske rammer og oppfølgingen av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002–2011 etter fire år, dvs. etter første del av planperioden. Tabellen viser også bevilgningene i den foregående planperioden (1998–2001). For en mer detaljert omtale av budsjettforslaget for 2005, vises det til sektoromtalene for veg og jernbane i del II i proposisjonen.

	(i mill. 2005-kr)					
	Bevilgninger 1998–2001	Bevilgninger 2002–2004 og forslag 2005	Økning 2002–2005 ift. 1998–2001	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Handlings- program 2002–2005	Pst. oppfyllelse av handlings- program 2002–2005 etter fire år
<i>Statens vegvesen</i>						
– Statlige midler	47 463	49 478	2 015 (4,2 %)	48 633	51 151 ¹	96,7 ¹
– Bruker-/alt. finansiering	9 608	10 636	1 028 (10,7 %)	9 118	9 404	111,2
– Sum	57 071	60 114	3 043 (5,3 %)	57 751	60 555	98,9 ¹
<i>Jernbaneverket</i>						
– Statlige midler	17 896	18 867 ²	971 (5,4 %)	19 902	20 987	89,9 ³
– Bruker-/alt. finansiering	0	0	0	54	0	0
Sum	17 896	18 867	970 (5,4 %)	19 956	20 987	89,9 ³
Statlige midler i alt	65 359	68 345	2 986 (4,6 %)	68 535	72 138	95,5
Bruker-/alt. finansiering i alt	9 608	10 636	1 028 (10,7 %)	9 172	9 404	111,2
Samlet økonomisk ramme	74 967	78 981	4 014 (5,3 %)	77 707	81 542	97,3

¹ I beløpene for statlige midler til vegformål, er post 24 Statens vegvesen produksjon, trukket ut av rammen for handlingsprogrammet og bevilgningene.

² For at beløpene skal være mest mulig sammenlignbare, er foreslått bevilgning 2005 til jernbaneformål inkl. merverdiavgift.

³ Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, inngår ikke som en del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er derfor ikke tatt med i utregning av oppfølgingsprosenten.

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble f.o.m. 01.01.2003 omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS, og omfattes følgelig ikke i tabellen. For omtale av Kystverkets oppfølging vises til St.prp. nr. 1 (2004–2005) for Fiskeri- og kystdepartementet.

Ved utgangen av første del av planperioden er oppfølgingen av handlingsprogrammene for Statens vegvesen og Jernbaneverket samlet sett på 95,5 pst. med hensyn til de statlige bevilgningene. Både til veg- og jernbaneforvaltning er bevilgningene høyere i planperioden 2002–2005 enn i foregående fireårsperiode. Sammenlignet med bevilgningene for perioden 1998–2001 er bevilgningene om lag 3 mrd. kr høyere i planperioden 2002–2005.

En rekke store prosjekter er startet opp eller ferdigstilt i planperiodens første del. Bl.a. er nytt dobbeltspor mellom Sandvika – Asker ferdigstilt med ca. ett år og planlegges åpnet i løpet av høsten 2005. Fjernstyring og automatisk togkontroll på strekningen Grong – Bodø var opprinnelig planlagt gjennomført i siste del av planperioden, men ble fremskyndet og startet opp i 2002. Arbeidene med den nye godsterminalen på Ganddal påbegynnes i 2005.

Til sammen 44 vegprosjekter med kostnadsoverslag høyere enn 200 mill. kr er startet opp/sluttført i perioden 2002–2005. På E6 Oslo – Svinesund er flere delstrekninger med utbygging til firefelts veg ferdigstilt. Også på E18 Oslo – Kristiansand pågår utbygging av flere delstrekninger, mange til firefelts motorveg. Arbeidene med ny motorvegbru i Drammen ble påbegynt 2003. Anleggsarbeidene på E10 Lofast startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.

For en utførlig oversikt over status og framdrift på større prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammene for 2002–2005, vises det til Innst. S. nr. 240 (2003–2004), s. 145–148, til St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

3.6 Om transportsikkerhet

De siste ti årene har i gjennomsnitt mer enn 350 mennesker omkommet i transportulykker, hvorav i overkant av 300 i vegtrafikken. I den samme perioden har mer enn 1 300 årlig blitt hardt skadd i transportulykker, de aller fleste i vegtrafikken. Reiser og transport har blitt betydelig sikrere de siste 30 årene. Transportvirksomhet er likevel forbundet med høy risiko. Vegtransport er den av transportgrenene med høyest risiko for dødsfall og personskader. Den enkeltes opplevelse av risiko er imidlertid varierende mellom transportsektorene, og er ikke alltid i overensstemmelse med den reelle risiko.

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

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

Samferdselsdepartementet vil legge større vekt på å utarbeide en helhetlig sikkerhetspolitikk, slik at ressursene samlet sett kan utnyttes best mulig. I denne sammenheng vil overføring av kunnskap og erfaring mellom sektorene stå sentralt. Det vil bli utarbeidet felles rutiner for rapportering av ulykkesdata innenfor en standardisert begrepsbruk. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, står det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet sentralt.

Alle sektorene har en felles utfordring i å forebygge større ulykker. Regjeringen vil derfor utvide Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane til også å gjelde vegtransport. Navnet endres samtidig til Statens havarikommisjon for transport. Kommisjonen vil iverksette undersøkelser av vegtrafikkulykker i løpet av 2005.

De største utfordringene innen transportsikkerhet er knyttet til vegsektoren. Over tid har det vært en klar nedgang i antall drepte og alvorlig skadde. For å videreføre denne utviklingen, vil Regjeringen forsterke virkemiddelbruken. Det vil

bli satt fokus på de mest alvorlige ulykkene; møteulykker, utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker. Det er i den forbindelse nødvendig med et bredt spekter av tiltak innen utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet, opplæring, informasjon og kontroll av trafikk og kjøretøy.

Det forutsettes benyttet om lag 510 mill. kr over vegbudsjettet til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2005. Dette er tiltak som montering av rekkverk, vegbelysning, kurve- og kryssutbedring, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen m.m. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster. Det vil bli lagt økt vekt på å bygge fysiske skiller mellom kjøretningene for å redusere møteulykkene. Gjennomføring av strakstiltak, på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de mest ulykkesutsatte vegstrekningene, vil bli gitt høy prioritet.

Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, bl.a. for å bedre trafikksikkerheten. Dette er nærmere omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Utbygging av enkelte særskilt ulykkesbelastede strekninger er allerede forsert, slik som E6 gjennom Østfold. Utbyggingen av E18 i Vestfold til fire felt videreføres.

Innenfor drift og vedlikehold blir trafikksikkerhetsrettede tiltak prioritert også i 2005. Av driftsoppgaver gjelder dette bl.a. vinterbrøyting, strøing, salting, skilting, oppmerking og drifting av tunneler. Viktige vedlikeholdsoppgaver for trafikksikkerheten er legging av asfalt og sikre at bruer, tunneler, ferjekaier og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt.

Regjeringen vektlegger også tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøyer. Innenfor disse områdene vil Regjeringen i 2005 bruke om lag 800 mill. kr til trafikksikkerhetsarbeid. Nivået på bevilgningen til denne type tiltak er doblet siden 2001.

Det forventes positive effekter av revisjonen av føreropplæringen. I juli 2003 ble det innført et trafikalt grunnkurs for alle som passerer 16 år, og som skal starte føreropplæringen. Det trafikale grunnkurset er det første leddet i en revisjon av føreropplæringen. Ny føreropplæring blir iverksatt for alle klasser 01.01.2005. Den nye føreropplæringen innebærer bl.a. nye læreplaner i alle førerkortklasser, samordnet opplæring i de ulike klassene, obligatorisk opplæring i samtlige førerkortklasser samt en egen førerkortklasse for 2-hjulsmoped.

Trafikkontroller, herunder automatisk trafikkontroll (ATK) og synlig politi på vegene, er svært virkningsfulle tiltak. Bruken av ATK vil bli økt framover og reaksjonene overfor bilførere som set-

ter andres liv på spill i trafikken vil bli skjerpet. Det forventes fortsatt en positiv effekt av prikkbelastningsordningen som ble innført 01.01.2004. I løpet av første halvår 2004 har 40 000 personer pådratt seg til sammen 60 000 prikker.

Virkinger av planlagte tiltak i 2005 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er beregnet til om lag 170 færre drepte eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2004.

Utbyggingen av tidsmessig togkommunikasjon, GSM-R, pågår i dag på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. Byggearbeidene på disse banestrekningene forventes ferdigstilt i løpet av 2004 slik at togradioen kan tas i bruk innen 01.01.2005. Dette i samsvar med Statens jernbanetilsyns dispensasjonsvedtak og Stortingets forutsatte tidsrammer. I 2005 prioriterer Samferdselsdepartementet oppstart av en strekningsvis utbygging av GSM-R langs det øvrige jernbanenettet. Dette vil gi et vesentlig bidrag til togsikkerheten og sørge for en enklere trafikkavvikling. Utbyggingen er samtidig viktig for arbeidet med konkurranse om sporet. Innenfor Jernbaneverkets programområde sikkerhet er det i 2005 avsatt midler til bl.a. rassikring, tiltak for sikring og sanering av planoverganger samt tiltak for økt tunnelsikkerhet.

Bl.a. med bakgrunn i hendelsene i USA 11.09.2001, vil det bli investert over 800 mill. kr ved norske lufthavner som et ledd i arbeidet med å forebygge terror og sabotasje. Av samme årsak vil de årlige driftskostnadene ved de norske flyplasesene bli om lag 350 mill. kr høyere.

I tillegg til ordinære tilsynsområder, vil sikkerhetstiltak ved lufthavnene og arbeidsmiljøet i luftfarten være viktige satsingsområder for Luftfartstilsynet i 2005. Gjennom deltakelse i Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, arbeides det med sikkerhetsfremmende tiltak for helikoptertrafikken og for å fremme forskning på området.

3.7 Om kjøp av samferdselstjenester

Statlig kjøp av samferdselstjenester benyttes i de fleste tilfeller for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Målet er at det skal være et godt tilbud av samferdselstjenester i hele landet. Hva som til en hver tid er et tilfredsstillende tilbud, må jevnlig vurderes i forhold til bruk og kostnader ved de ulike transporttilbudene. Statlig kjøp av tjenester er også begrunnet i behovet for å opprettholde et transporttilbud av rent trafikale og/eller miljømessige grunner. Det siste gjelder særlig for det omfattende statlige kjøpet av nærtrafikkstjenester med tog i de største

byområdene. Riksvegferjene er å betrakte som en integrert del av det statlige vegnettet. Avinor driver en rekke regionale flyplasser rundt omkring i landet som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, men som opprettholdes ved hjelp av et statlig tilskudd til Avinor. Etter forslaget om å innlemme luftfartens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget, finansieres underskuddet ved de regionale lufthavnene i større grad ved krysssubsidiering fra stamrutelufthavnene.

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det blir etablert et mer forretningsmessig forhold mellom staten som kjøper og den enkelte tjenesteleverandør. Hensikten med konkurranseutsetting er å oppnå større effektivitet og kvalitativt bedre tjenester. Det offentlige skal fortsatt ha ansvaret for at tjenestene blir utført, og at dette skjer etter fastsatte kvalitetskrav.

Samferdselsdepartementets ordninger for statlig kjøp av tjenester er av forholdsvis ulik karakter. Dels er det snakk om anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger.

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

Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester

		(i 1 000 kr)			
Kap./ post	Benevnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1310	Flytransport				
70	Kjøp av innenlandske flyruter	399 603	420 500	444 000	5,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	250 000	264 000	40 000	-84,8
1320	Statens vegvesen				
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 076 358	1 155 000	1 166 000	1,0
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	183 107	200 800	200 800	0,0
1351	Persontransport med tog				
70	Kjøp av persontransport med tog	1 381 085	1 416 000	1 502 000	6,1
1370	Posttjenester				
70	Kjøp av posttjenester	305 000	316 000	326 000	3,2
	Sum kjøp av tjenester	3 595 153	3 772 300	3 678 800	-2,5
	Sum kjøp av tjenester korrigeret for innføring av merverdiavgift på luftfartens infrastruktur	3 595 153	3 772 300	3 928 800	4,2

I statsbudsjettet for 2005 er det til sammen forelått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,7 mrd. kr, som tilsvarer en økning på 4,2 pst. fra saldert budsjett 2004 etter korreksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift på luftfartens infrastruktur. Statens tilskudd til Avinors regionale flyplasser er

reduert for å finansiere provenytabet for staten som følge av avgiftsendringen. Følgelig vil underskuddet ved de regionale flyplassene heretter i større grad bli finansiert ved overskudd fra stamrutelufthavnene. Dette prinsippet sluttet Stortinget

seg til ved behandlingen av St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS.

Over 40 pst. av totalbeløpet avsatt til statlig kjøp av samferdselstjenester i 2005, går til ordningen med kjøp av persontransporttjenester med tog. Ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog har over flere år økt langt utover vanlig prisstigning. Den andre store kjøpsordningen, kjøp av riksvegferjetjenester, har også økt kraftig over flere år, men øker ikke reelt fra 2004 til 2005. Ordningen med statlig kjøp av posttjenester har stabilisert seg på et langt lavere nivå enn for noen år siden. Dette bl.a. som følge av at det har foregått et vellykket arbeid med omstilling og effektivisering i Posten Norge AS.

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

3.8 Om bruk av konkurranse i samferdselssektoren

Regjeringen vil ta i bruk konkurranse som virkemiddel for å få mer igjen for pengene. Et utgangspunkt for Regjeringen er at konkurranse stimulerer produsenter og tilbydere av transport- og kommunikasjonstjenester til å drive effektivt, og kommer brukerne til gode ved lavere priser og bedre tilbud. Når markedet ikke gir samfunnsmessige ønskede resultater, har offentlige myndigheter et ansvar for å formidle transporttjenester fra produsenter til brukere, slik det skjer ved statlig kjøp av transporttjenester. Bruk av konkurranse om tildeling av statlige bevilgninger betyr ikke at det offentlige fraskriver seg ansvaret for at tjenesten blir utført. Tvert imot kan det i praksis bety at det offentlige blir klarere i sine kvalifikasjonskrav til hvordan tjenesten utføres, og får mer ut av den samlede ressursbruken.

Samtidig som det blir åpnet for konkurranse, blir det etablert et klarere skille mellom forvaltning og myndighetsutøvelse på den ene siden og produksjon og tjenesteyting på den andre siden. Dette skjer ved at produksjonsdelen av transportetatene blir skilt ut og gjort om til aksjeselskaper. Erfaringene viser at dette samlet sett gir bedre bruk av offentlige ressurser, lavere priser og et bedre transporttilbud.

Innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde skjedde endringene først på telemarkedet, mens utviklingen i de siste årene har skutt fart også på andre deler av samferdselssektoren.

De store forandringer i telemarkedet de siste årene skyldes dels at det i denne perioden har skjedd en omlegging av politikken både nasjonalt og internasjonalt, der målet nettopp har vært å

åpne det tidligere monopoliserte telemarkedet for konkurranse. I tillegg til at denne utviklingen har ført til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og nye og mer avanserte teletjenester, har nye anvendelsesområder for telekommunikasjon også kommet til (konvergens).

Denne markedsutviklingen kommer spesielt til syne på området for mobilkommunikasjon. Samtidig som forbrukerne, indirekte gjennom tilgangsreguleringen, har fått flere tilbydere enn Telenor og NetCom å velge mellom for tilbud om mobilkommunikasjon, har bruken av mobile teletjenester i Norge økt og prisene falt. Eksempelvis har vi det siste året hatt en betydelig prisreduksjon på SMS-meldinger. Norske forbrukere er videre tidlig ute med å ta i bruk nye tjenester. For eksempel er bruken av den nye tjenesten MMS er langt høyere i Norge enn i våre naboland.

Det kan også vises til bredbåndsmarkedet som er et forholdsvis nytt marked. Større bedrifter, kommuner og institusjoner har lenge hatt linjer for overføring av høyhastighetskommunikasjon, men det er først i de siste fem-seks årene at bredbåndsløsninger har blitt tilgjengelig for flere brukergrupper. Til tross for dette er det i dag om lag 130 bredbåndstilbydere i Norge og bredbåndskommunikasjon kan leveres over en rekke ulike teknologier. Markedet er i kraftig vekst. I løpet av perioden februar til august 2004 steg andelen norske husholdninger med bredbåndstilknytning fra 18 pst. til 24 pst. Det betyr at hver fjerde husholdning faktisk har et bredbåndabonnement i dag.

Selv i fasttelefonimarkedet der de fleste konkurrentene til Telenor bruker Telenors aksessnett for levering av tilbud, gjør markedsutviklingen seg gjeldende. Tilgangsreguleringen har ført til at alternative tilbydere har etablert seg i markedet, og forbrukerne kan velge mellom flere tilbydere.

Gjennom den nye ekomloven som ble vedtatt i 2003, har Regjeringen regulatorisk lagt til rette for videre utvikling av konkurransen i markedet for elektronisk kommunikasjon. I forskrift gitt i medhold av ekomloven, har Regjeringen utdypet nærmere hvilke tilgangsformer tilbydere med sterk markedsstilling kan pålegges å imøtekomme. Eksempelvis er tidligere omdiskuterte tilgangsformer som tilgang for virtuelle tilbydere og videre salg av abonnement nå forskriftsfestet.

Økt konkurranse og etter hvert en avvikling av gjenværende enerett for Posten Norge, vil være med på å gi publikum og næringsliv et større og bedre tilbud av posttjenester til lavere pris. For å sikre et godt og likeverdig tjenestetilbud over hele landet vil det fortsatt bli stilt strenge krav til tjenestetilbud, tilgjengelighet og framsendingstid, bl.a. i

form av fortsatt postombæring seks dager i uka og enhetsporto.

Innenfor luftfarten er det etablert fri konkurranse. Regjeringen har ført en aktiv konkurransepolitikk som bidrar til at konkurransen blir mest mulig reell. Flypassasjeravgiften er fjernet. Opphør av ordningen med bonuspoeng på flyreiser innenlands har gjort det lettere for nye aktører å komme inn på det norske markedet. Totalt sett har dette gitt lavere priser og et bedre flytilbud, og dermed betydelige gevinster både for næringslivet og for folk flest. Lavere flypriser er viktig for distriktene og spesielt for Nord-Norge.

Utskillelsen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet som eget selskap, Mesta AS, var en viktig del av arbeidet med å legge til rette for full konkurranseutsetting av produksjonsoppgavene i Statens vegvesen. I tillegg har det skjedd en omstilling og effektivisering av Statens vegvesen. Effektiviseringsarbeidet vil fortsette. Hovedmålsettingen er at etatens arbeidsoppgaver utføres med riktig kvalitet og med mindre ressurser i en mer desentralisert organisasjon. Totalt sett har tiltakene gitt betydelige effektivitetsgevinster. Det betyr at det blir mer veg for hver krone som blir brukt på vegsektoren. I den første runden med konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdskontrakter i 2003 ble kostnadsnivået redusert med minst 10 pst. i forhold til tidligere ordning uten konkurranseutsetting. Det vil bli betydelige effektivitetsgevinster også i 2004 og kommende år.

Statens vegvesen har gjennomført bruk av anbud som et prøveprosjekt for riksvegferjedriften. Det tas sikte på full konkurranseutsetting av ferjedriften de nærmeste årene. Tempoet i anbudsutlysningen vil avhenge av erfaringene med bruk av anbud.

Regjeringen ønsker økt konkurranse i drosjetransporten gjennom å fjerne dagens behovsprøving. På denne måten legges det bl.a. til rette for nyetableringer i drosjenæringen, økt konkurranse og effektivisering og utvikling av et drosjetilbud som er mer tilpasset transportbehovene til de forskjellige grupper av transportbrukere.

Tilsvarende reform som har skjedd på vegsektoren er under planlegging på jernbanesektoren, med etablering av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet som selskap og konkurranseutsetting av produksjonsoppgavene i Jernbaneverket.

I dag kjøper staten persontransport med tog direkte fra NSB. Regjeringen legger opp til en gradvis innføring av konkurranse på det norske jernbanenettet. Samferdselsdepartementet har prekvalifisert sju søkere som ønsker å delta i konkurransen om å kjøre persontog på Gjøvikbanen. Dette viser at det er stor interesse for å drive per-

sontransport med tog i Norge. Det tas sikte på å inngå kontrakt mellom Samferdselsdepartementet og vinnende togoperatør første halvår 2005, slik at togoperatøren vil ha omtrent ett år på å forberede seg til driftsstart på Gjøvikbanen. Staten vil kjøpe persontransporttjenester fra den aktøren som får kontrakten. Erfaringer fra konkurranseutsetting av Gjøvikbanen vil bli tatt hensyn til ved ytterligere konkurranseutsetting på jernbanen. I neste omgang planlegges kunngjøring av konkurranse om Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken.

3.9 Om alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er hittil i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering i vegsektoren er bompenger. Dette dreier seg dels om enkeltstående bompengeprojekter, dels om bomringer og dels om strekningsvise bompengepakker. I tillegg kommer enkelte tilskudd og forskudd fra lokale myndigheter og næringsliv. Ordning med lokalt finansieringsbidrag på omsetting av drivstoff i Tromsø ble avsluttet 31.12.2003, og ordningen har de siste årene i all hovedsak gått til nedbetaling av lån for tidligere investeringer. En ny ordning ble videreført fra 01.08.2004.

For 2004 er det anslått at om lag 2,6 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2005 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 3 mrd. kr. Til sammenligning utgjør forslaget til *ordinære* riksvegmidler over kap. 1320, post 30, om lag 4,6 mrd. kr.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der bompenger skal inngå i finansieringsopplegget. Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengerekrutering. Det vises for øvrig til omtale i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Innkrevingskostnadene har de siste fem årene utgjort om lag 10 pst. av bompenginntektene. Utvikling av ny og mer effektiv teknologi for innkreving av bompenger har medført en klar reduksjon i kostnadene. Det er en klar tendens at disse kostnadene synker, noe som medfører at en større andel av pengene som kreves inn går til direkte finansiering av prosjektene.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital, samt forestå påfølgende drift og vedlikehold av anlegget for en avtalt men tidsbegrenset periode. I motsetning til ordinære bompengeprojekter, er hovedbegrunnelsen for å velge OPS ikke alternativ finansiering, men muligheten

til å hente ut gevinster i form av en mer effektiv utbygging og framtidig drift og vedlikehold av anlegget.

Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter med OPS i vegsektoren. I prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk. Denne godtgjøringen vil i det første prøveprosjektet, E39 Øysand-Thamshamn, bli dekket delvis gjennom bompenginntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger, jf. nærmere omtale under kap. 1320, post 29. For det andre prøveprosjektet, E39 Handeland-Feda, dekkes godtgjøringen til OPS-selskapet av statlige bevilgninger. Det siste prøveprosjektet omfatter E18 Grimstad-Kristiansand.

3.10 Om styring av store investeringsprosjekter

Det har siden 2000 eksistert en ordning med ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Hensikten med kvalitetssikringen har vært å legge til rette for god kostnadsstyring av store prosjekter, i første rekke ved å sikre at prosjektets mål er tilstrekkelig avklart og ved å legge til rette for god prosjektgjennomføring innenfor et realistisk budsjett. Kvalitetssikringen har vært utført av en ekstern nøytral part (firma som foretar kvalitetssikringen, dvs. kvalitetssikrer). Et viktig ledd i kvalitetssikringen har vært å få utført en uavhengig usikkerhetsanalyse av prosjektet. Analysen viser det samlede usikkerhetsbildet for prosjektet, men med hovedfokus på prosjektets kostnader.

Den tidligere rammeavtalen som Finansdepartementet hadde med fire konsulenter om ekstern kvalitetssikring, gikk ut 31.12.2003. Nye prosjekter over 500 mill. kr som fremmes i denne proposisjonen, er enten kvalitetssikret i henhold til bestemmelsene i den gamle rammeavtalen, eller vil bli kvalitetssikret før anleggsstart.

Regjeringen har besluttet at ordningen med ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr skal videreføres med enkelte justeringer (heretter kalt KS 2). Regjeringen har også besluttet at det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring i en tidligere fase, før forprosjekteringen starter. Denne kvalitetssikringen (heretter kalt KS 1) har som hensikt å sikre beslutningsunderlaget for valg av konseptuelt alternativ som grunnlag for forprosjekteringen. Ordningen er nærmere omtalt i Gul bok, kap. 10.2.

Det ventes inngått ny rammeavtale omfattende både KS 1 og KS 2 i løpet av 2004.

I budsjettfremlegget for 2005 omtales prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring med en styringsramme og en kostnadsramme. *Styringsrammen* omfatter den kostnaden som Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten skal realisere prosjektet innenfor, dvs. den rammen som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgaven. For de fleste prosjekter som kvalitetssikres, vil styringsrammen være slik at det er 50 pst. sannsynlighet for at rammen ikke blir overskredet. Styringsrammen vil bli vurdert etter tilråding fra etaten og vedkommende kvalitetssikrer. Fordeling av styringsrammen på det enkelte budsjettår vil dimensjoneres ut fra målet om rasjonell anleggsdrift for prosjektet (periodisert styringsramme). *Kostnadsrammen* omfatter styringsrammen med tillegg av avsetning for usikkerhet. Kostnadsrammen gir uttrykk for det øvre finansielle taket for prosjektet.

Innenfor samferdselsområdet har jernbanesektoren en relativt liten prosjektportefølje. På denne bakgrunn er det for jernbaneprosjekter lagt inn usikkerhetsavsetning på prosjektnivå. Vegsektoren har en langt større portefølje, og det er her ikke lagt inn usikkerhetsavsetning på denne måten. Dette har sammenheng med at eksponeringen for usystematisk usikkerhet for hele porteføljen er mindre enn summen av disse usikkerhetene for enkeltprosjektene. Innenfor vegsektoren vil i tillegg regulering av oppstartstidspunkt for nye prosjekter og/eller midlertidige omdisponeringer mellom prosjekter og fylker være de mest aktuelle virkemidlene dersom det skulle bli behov for å tilføre kvalitetssikrede prosjekter midler utover den periodiserte styringsrammen. Det er departementets klare forutsetning at midlertidige stopp eller urasjonell fremdrift i eksisterende prosjekter ikke skal være virkemidler i denne sammenheng.

Det vil i samråd med Finansdepartementet bli arbeidet med å utvikle en bedre metodikk for usikkerhetshåndtering i et porteføljeperspektiv. Det er under forskningsprogrammet Concept utarbeidet en rapport som vil danne utgangspunkt for arbeidet. For nærmere omtale av Concept-programmet vises for øvrig til omtale i Finansdepartementets fagproposisjon under kap. 1630.

3.11 Om oppfølging av anmodningsvedtak fra Stortinget

3.11.1 Anmodningsvedtak nr. 3 – utbygging av stamvegnettet til motorvegstandard

I trontaledebatten i Stortinget 06.10.2003 vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber Regjeringen utrede hvilke besparelser som kan oppnås i form av bedre konkurranseforhold for næringslivet og sparte liv og skader i trafikken ved å bygge ut stamvegnettet til 4 felts motorvei med midtskille på strekninger med større trafikk enn 10 000 ÅDT og tofelts motorveistandard på det øvrige stamveinettet, samt et overslag for de investeringskostnader en eventuell slik utbygging vil medføre. Dette legges frem for Stortinget i Nasjonal transportplan.»

Utbyggingskostnader

Stamvegnettet i Norge har en lengde på om lag 8 400 km. 78 pst. av stamvegnettet har ÅDT under 5 000. Kostnadene ved en utbygging av stamvegnettet som skissert i vedtaket er derfor i stor grad avhengig av hvilken standard som legges til grunn for dette vegnettet.

Gjennom arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006–2015, anslo Statens vegvesen kostnadene ved å bygge ut stamvegnettet til fullgod standard i henhold til gjeldende vegnormaler til i størrelsesorden 200 mrd. kr. Fullgod standard innebærer utbygging til firefeltsveg ved ÅDT større enn 10 000, to felts motorveistandard ved ÅDT mellom 5 000 og 10 000, og tofelts avkjørselsfri eller avkjørselsregulert veg ved ÅDT under 5 000. Kostnadene er anslått på et meget grovt nivå, og det knytter seg store usikkerheter til tallene fordi det ikke foreligger planer for store deler av stamvegnettet.

En utbygging til motorvegstandard på hele stamvegnettet innebærer en vesentlig høyere standard enn det vegnormalene tilsier på den delen av stamvegnettet som har ÅDT under 5 000. Dette skyldes at det ikke tillates saktegående kjøretøyer, gående og syklende, direkte avkjørsler på motorveg. I tillegg skal vegbredden være 10 m. En slik utbygging vil medføre at det stilles krav til et fullstendig sekundærvegnett langs hele stamvegnettet. Dette vil igjen medføre vesentlig høyere kostnader enn for fullgod standard etter vegnormalene, store inngrep i naturområder og svært lav nytte i forhold til kostnadene. I tillegg vil drifts- og vedlikeholdskostnadene øke betraktelig. Statens vegvesen anslår at et totalt investeringsbehov for denne delen av stamvegnettet vil være i størrelsesorden 350–400 mrd. kr.

Vegnormalene er for tiden under revisjon, og det er ikke avklart om tofelts motorveg (motorveg B) blir opprettholdt som vegklasse i den form den har i dag. Utbyggingskostnadene vil naturligvis avhenge av standarden som blir lagt til grunn i vegnormalene.

En utbygging til firefelts motorveg ved ÅDT over 10 000 og tofelts motorveg ved ÅDT 5 000–10 000 vil gi et investeringsbehov på henholdsvis om lag 70 og 20 mrd. kr. Det totale investeringsbehovet vil dermed være i størrelsesorden 450–500 mrd. kr.

Tidsbesparelser

Ved å ta utgangspunkt i trafikk tall, veglengde og antatt endret gjennomsnittshastighet har Statens vegvesen gjort anslag på reduksjon i antall kjøretøytimer pr. døgn på stamvegnettet. Anslagene viser at en utbygging til motorvegstandard vil gi en reduksjon på i størrelsesorden 20 pst. i totale antall transporttimer på stamvegnettet. Til sammenligning vil en utbygging til fullgod standard gi en reduksjon på 18 pst. Dette gir en indikasjon på reduksjonen i transportkostnader. Det er her sett bort fra kjøretøykostnader som påvirkes i positiv retning på grunn av bedre vegstandard, men som samtidig påvirkes i negativ retning på grunn av økt kjørehastighet. Videre er det foretatt forenklinger bl.a. gjennom forutsetninger om at lengden på stamvegnettet er lik dagens stamvegnett, samt at transportarbeidet ikke blir påvirket som følge av utbyggingen.

Trafikksikkerhetsgevinster

Det er tidligere gjort grove anslag på trafikksikkerhetseffekten av utbygging av strekninger med ÅDT over 10 000 til firefelts veg. Dette vil gi en beregnet reduksjon på om lag 40 drepte og 60 hardt skadde. For utbygging til tofelts motorveg på den delen av stamvegnettet med ÅDT mellom 5 000–10 000 er det anslått at det vil være mulig å oppnå en reduksjon på om lag 10 drepte og 20 hardt skadde, avhengig av hvilken standard som vil bli lagt til grunn i de nye vegnormalene. For utbygging av strekninger med ÅDT under 5 000 er det ikke gjort anslag på trafikksikkerhetsgevinsten.

3.11.2 Anmodningsvedtak nr. 109 – Hurtigrutemuseet

I Dok. 8:121 (2002–2003) ble det foreslått å gi hurtigruteskipet *Gamle Finnmarken* status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. I forbindelse med Stortingets behandling av saken, jf. Innst. S. nr. 61 (2003–2004), ble det fattet følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 komme tilbake til Stortinget med en sak om Hurtigrutemuseet, inkludert en gjennom-

gang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt framtidig investering og drift.»

Utredning av økonomiske konsekvenser rundt fremtidig drift og investering i hurtigrutemuseet er en omfattende oppgave. Det ble derfor varslet i St.prp. nr. 62 (2003–2004) at departementet ville komme tilbake til saken i St.prp. nr. 1 (2004–2005). I Innst. S. nr. 222 (2003–2004) forutsatte samferdselskomiteens flertall at det i den forbindelse blir foreslått endelige vedtak om investering og drift av museet.

Som forutsetninger for gjennomgangen/kartleggingen er det lagt til grunn at langsiktig bevaring av *Gamle Finnmarken* vil innebære oppføring av et vernebygg og rehabilitering av skipet. Videre vil det være behov for å øke depot/lagringskapasiteten for å sikre forsvarlig bevaring av gjenstandene som museet forvalter. I tillegg har museet mottatt en seksjon fra *DS Finnmarken* (et skip som tidligere gikk i hurtigrutefart), og som pr. i dag er lagret provisorisk i container/skur. For kartleggingsarbeidet er det derfor også lagt til grunn at det oppføres et vernebygg over seksjonen fra *DS Finnmarken* samt et depot/lagerbygg for å ta vare på museets gjenstander.

I gjennomføringen av kartleggingsarbeidet er det innhentet bistand fra henholdsvis Statsbygg og Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter for å kartlegge investerings- og driftsutgifter i tilknytning til bygningsmasse og skip. Videre er det innhentet uttalelser fra henholdsvis Hurtigrutemuseet og ABM-utvikling (Statens senter for arkivbibliotek og museum), bl.a. for å avklare hvilket driftsnivå som bør legges til grunn for å sikre en forsvarlig drift av museet, gitt at det oppføres et vernebygg og foretas restaurering av skipet.

Statsbygg har utredet to hovedalternativer for vernebygg. Det ene alternativet er et bygg i glass, mens det andre er et platekledd bygg med vinduer. Avhengig av hvilke av disse løsningene som velges, og hvilke løsninger som lar seg realisere mht. vernebygg for seksjon fra *DS Finnmarken*, har Statsbygg estimert investeringsutgiftene til å være i størrelsesorden 59 til 74 mill. kr. Utgiftene til å øke lager/depotkapasiteten er estimert til om lag 10 mill. kr. Samlet kostnad knyttet til de bygningsmessige investeringene ventes på denne bakgrunn å bli i størrelsesorden 70 til 85 mill. kr inkl. mva. Alle prisene er oppgitt i prisnivå pr. 15.05.2004 og inkluderer en skjønnsmessig reserve. Statsbygg har foretatt sine beregninger på et relativt overordnet nivå, og som grunnlag for sine beregninger forutsatt et relativt enkelt bygg. Det må m.a.o. påregnes høyere kostnader om det skulle bli aktuelt å oppføre et bygg som har en mer monumental

karakter. Estimater inkluderer heller ikke ev. kostnader til kjøp av tomt, utgifter til ev. utfylling/utvidelse av tomt og utgifter til gjennomføring av ev. arkitektkonkurranse samt ev. utgifter til sprinkling og sikring av rømmingsveier om bord i båten (må bl.a. sees i forhold til vernehensyn).

I rapporten viser Statsbygg til at det kan være et alternativ til oppføring av depotbygg, å leie/kjøpe ev. eksisterende lokaler i nærområdet. Videre anbefales det å se på muligheten for å flytte Hurtigrutemuseet fra dagens lokaler i Hurtigrutens hus til den del av Hurtigrutens hus (Trekantbygget) som i dag er inngangspartiet til *Gamle Finnmarken*. I følge Statsbygg vil dette gi en mer samlet beliggenhet for utstilling og båt, samt lette adkomsten til båten. Det påpekes videre muligheter for å øke utstillingsarealet ved å benytte skipets lasterom til utstillinger. Kostnadene i forbindelse med disse alternativene er foreløpig ikke kartlagt.

Tilstandsanalysen av skipet indikerer et investeringsbehov på i overkant av 10 mill. kr inkl. mva. Anslaget er oppgitt i 2004-priser og inkluderer ikke reserveavsetninger. Kostnadsoverslaget er basert på Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenters timerater, og omfatter kun de områder av skipet hvor det er skader. Det er m.a.o. ikke tatt med utgifter til å bringe skipet tilbake i sin originale stand, herunder utgifter til utskifting og utbedring av inventar. Videre er kostnadene vurdert ut fra det som er observert. Det tas derfor forbehold om at skadeomfanget kan være større enn det som er lagt til grunn for beregningen av kostnadsanslaget. Dette gjelder både ståldekk og innvendige fuktskader. Kostnadsanslaget forutsetter i tillegg at det i nær fremtid blir bygd et midlertidig eller permanent tak over fartøyet. Om dette ikke gjøres, må det påregnes en økning av skadeomfanget. Beregningen er også basert på at skipet står tørt etter at skaden er utbedret. Dersom skipet skal stå ute etter utbedring, vil det i følge Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter være behov for en mer omfattende demontering, fornyelse og overflatebehandling enn det som er lagt til grunn i denne kartleggingen.

Størrelsen på et ev. driftstilskudd, gitt ovennevnte investeringer, vil avhenge av besøket og hvilket ambisjonsnivå som legges til grunn for driften av museet. Hurtigrutemuseet hadde i 2003 et besøk på om lag 18 500 og en gjennomsnittlig billettinntekt pr. besøkende på kr 54. Om skipet restaureres og det oppføres et vernebygg, forventer Hurtigrutemuseet 50 pst. vekst i antall besøkende (til 25 000–30 000 personer) med en gjennomsnittlig billettinntekt pr. besøkende på kr 54. ABM-utvikling har påpekt usikkerhet knyttet til fremtidig besøk, bl.a. som følge av at Stokmarknes

vil falle utenfor Lofoten fastlandsforbindelse (Lofast).

Beregningsmessig er det lagt til grunn et besøk på 25 000 personer og en gjennomsnittlig billettpris på kr 54. Det er videre lagt til grunn at museets oppgaver begrenses til formidling, og at museets drift sees i sammenheng med de etablerte museumsorganisasjonene i regionen (Museum Nord). Med utgangspunkt i disse forutsetningene ventes et behov for om lag 6 stillinger knyttet til museumsdriften. I tillegg kommer utgifter til løpende drift og vedlikehold av bygningsmasse og skip. På bakgrunn av ovennevnte er det beregnet et årlig behov for driftstilskudd på i underkant av 6 mill. kr. Dersom det legges til grunn et mer frittstående museum, som skal ivareta alle museumsfaglige funksjoner (innsamling, bevaring, forskning og formidling), må det påregnes høyere driftskostnader.

Estimatene utarbeidet av Statsbygg og Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter er ikke tilstrekkelig til å fastsette endelig kostnadsramme for rehabilitering av skipet og oppføring av vernebygg. I henhold til de ordinære prinsipper for gjennomføring av byggeprosjekter i staten, kan det først gjøres etter at det er gjennomført et fullverdig forprosjekt. Statsbygg har i den forbindelse opplyst at det vil ta om lag et år å utforme et forprosjekt fra det tidspunktet Statsbygg mottar oppdraget. Samlet utgift til utforming av forprosjekt for rehabilitering av skip og oppføring av vernebygg mv. anslås til 5 mill. kr. Anslaget inkluderer utgifter til gjennomføring av arkitektkonkurranse.

Forannevnte kartlegginger indikerer en samlet investeringsutgift på i størrelsesorden 80 til 95 mill. kr, og et årlig behov for driftstilskudd på i underkant av 6 mill. kr. Utgifter i denne størrelsesorden vil ikke kunne prioriteres over Samferdselsdepartementets budsjett uten at det går ut over andre prioriterte samferdselsprosjekter og -oppgaver.

Det skal videre bemerkes at Hadsel kommune og Stiftelsens opprinnelige planer var å gjennomføre prosjektet Hurtigrutens Hus i tre faser, der fase 1 var landsetting av skipet, fase 2 bygging av Hurtigrutens Hus og fase 3 bygging av vernebygg over skipet. I brev av 18.11.1998 til Hadsel kommune og Stiftelsen Hurtigruteskipet Gamle Finnmarken ga Kommunal- og regionaldepartementet på vegne av Samferdselsdepartementet, Kulturdepartementet, Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet et tilsagn om 7,8 mill. kr i til-

skudd til landsettingen av skipet under forutsetning av at:

1. Det vil ikke kunne gis ytterligere støtte fra sentralt hold til fase 2 i prosjektet. Dersom det viser seg at fase 3 må gjennomføres, forutsettes det at dette også finansieres lokalt/regionalt.
2. Det vil ikke bli gitt statlig støtte til drift og utstillinger i tilknytning til anlegget. Stiftelsen Hurtigruteskipet Gamle Finnmarken og/eller Hadsel kommune må forplikte seg til å påta seg driftsansvaret for anlegget.

Ev. ytterligere statlig støtte vil bryte med disse forutsetningene.

Samferdselsdepartementet vil ellers bemerke at det har vært private virksomheter som har stått for driften av hurtigruten. Hurtigrutemuseet kan på denne bakgrunn ikke uten videre sammenlignes med etatsmuseene på Samferdselsdepartementets område, hvor det har vært statlige virksomheter som har ivaretatt tjenesteproduksjonen. I vurderingen om det skal gis støtte til Hurtigrutemuseet, herunder om det skal gjøres til et museum under Samferdselsdepartementet, bør det derfor også tas stilling til hvilke konsekvenser denne saken kan få i forhold til andre museer hvor private har ivaretatt tjenesteproduksjonen

På bakgrunn av forannevnte, herunder de økonomiske forpliktelsene det i praksis vil innebære for staten å overta ansvaret for museet, og de forutsetninger som ble lagt til grunn for statens støtte til å landsette skipet mv., er Samferdselsdepartementet av den oppfatning at hurtigrutemuseet ikke bør gjøres om til et nasjonalt museum under departementets ansvarsområde. Av samme grunn bør det legges til grunn at videre drift og investering i museet finansieres lokalt.

3.11.3 Anmodningsvedtak nr. 245, 246 og 251 – bredbånd

Under Stortingets behandling av St.meld. nr. 49 (2002–2003) Breiband for kunnskap og vekst, 09.03.2004 ble det fattet flere anmodningsvedtak. Samferdselsdepartementet har ansvaret for å følge opp anmodningsvedtak nr. 245, 246 og 251. For en samlet fremstilling av Regjeringens oppfølging av samtlige anmodningsvedtak vedrørende St.meld. nr. 49 (2002–2003) og en nærmere beskrivelse av status i bredbåndsutbyggingen og markedet, vises det til Moderniseringsdepartementets budsjettproposisjon for 2005.

Anmodningsvedtak nr. 245

«Stortinget ber Regjeringen bidra til løsninger som kan skape reell konkurranse i bredbåndsmarkedet.»

Samferdselsdepartementet mener det er en reell konkurranse i det norske bredbåndsmarkedet. Markedet er preget av rask utbygging, stor etterspørsel, fallende priser, økende kvalitet og en konsolidering blant de største alternative tilbyderne. Reell konkurranse i det norske telemarkedet sikres gjennom den sektorspesifikke reguleringen av elektronisk kommunikasjon, herunder de plikter som er lagt på aktører med sterk markedsstilling (SMP).

Bredbåndsmarkedet er et forholdsvis nytt marked. Større bedrifter, kommuner og institusjoner har lenge hatt linjer for overføring av høyhastighetskommunikasjon, men det er først i de siste 5–6 årene at bredbåndsløsninger har blitt tilgjengelig for flere brukergrupper. Privathusholdninger og mindre virksomheter har tatt i bruk tjenester og etterspurt bredbåndsløsninger. Dette er i stor grad en følge av den teknologiske og markedsmessige utviklingen, herunder konvergensutviklingen. Norge ligger godt an på internasjonale sammenligninger når det gjelder befolkningens tilgang til og bruk av IKT og bredbåndskommunikasjon.

Til tross for at bredbånd til privatmarkedet er nytt, er det i dag ca. 130 bredbåndstilbydere i Norge, og bredbåndskommunikasjon kan leveres over en rekke ulike teknologier. Markedet er i en kraftig vekst. I løpet av første halvår 2004 steg andelen norske husholdninger med bredbåndstilknytning fra 18 pst. til 24 pst. Det betyr at hver fjerde husholdning faktisk har et bredbåndabonnement i dag.

Selv om Telenor fortsatt har en stor markedsandel, og selv om det fortsatt vil være behov for å pålegge Telenor spesiell regulering som aktør med SMP, mener Samferdselsdepartementet at det er en reell konkurranse i det norske bredbåndsmarkedet i dag. Dette støttes bl.a. av rapporten *Bredbånd – dekning og tilknytning*, Teleplan august 2004, der det fremgår at Norge er det landet i Norden hvor den tidligere nasjonale monopolisten har lavest markedsandel for ADSL med 57 pst. Deretter følger Finland med 63 pst., Sverige med 68 pst. og Danmark der TDC har hele 79 pst. av ADSL markedet. ADSL er i dag den klart største bredbåndsteknologien i privatmarkedet.

Bredbåndsmarkedet reguleres på lik linje med telekommunikasjon generelt. Det betyr at myndighetene kan gripe inn overfor aktører med SMP for

å sikre en virksom konkurranse. Innen bredbåndsmarkedet er det i dag kun Telenor som har en slik posisjon i Norge. Det er derfor pålagt å gi andre aktører tilgang til sitt nett. Post- og teletilsynet fører tilsyn med tilgangsvilkårene. Regulering av grossistprisene på Telenors produkter (ADSL, leide linjer m.m.) er et viktig virkemiddel for å sikre en sunn konkurranse i markedet. Over tid vil vi få flere sterke tilbydere i det norske markedet ved siden av Telenor. Det vil kunne redusere behovet for regulering av tilgangsvilkår.

Anmodningsvedtak nr. 246

«Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning med informasjonsplikt når det offentlige gjennomfører gravevirksomhet, slik at muligheten for samtidig legging av rørgater for strekking av fiber, sikres.»

Problemstillingen ble drøftet i Samferdselsdepartementets rapport *Fremføringsveier for telenett* (2001). I rapporten ble det foreslått at kommunene i første omgang skulle oppfordres aktivt gjennom veiledning til å koordinere gravearbeider i sine områder. Samtidig ble det foreslått at forskrifter som fremtvinger koordinert utbygging burde vurderes dersom oppfordringen ikke fungerte tilfredsstillende. Samferdselsdepartementet sendte i mars 2002 ut en veileder om bredbånd til kommunene der det fokuseres på behovet for en samordning av fremføringsveier lokalt.

Gravearbeider skal som regel meldes til kommunen eller til andre offentlige instanser. Ikke alle gravearbeider fanges opp av kommunen etter dagens regler. Eksempelvis er graving for kabler og reparasjon ved rør- og ledningsbrudd helt fritatt fra saksbehandling etter plan- og bygningsloven i medhold av forskrift dersom tiltaket ikke er i strid med arealplan etter plan- og bygningsloven. Gravearbeider som medfører vesentlige terrenginngrep, kan ikke foretas i strid med formål angitt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, uten dispensasjon eller planendring.

Stortinget ber spesielt om etablering av informasjonsplikt når det offentlige gjennomfører gravevirksomhet. Aktuelle gravearbeider i denne sammenheng kan imidlertid også skje i privat regi. Det er en tendens til at kommunene overlater stadig mer av planlegging, opparbeidelse og vedlikehold av lokal infrastruktur til private. Gjennom veiledning og *eNorge 2005* har Regjeringen derfor fokusert på det offentliges rolle og muligheter til å samordne gravearbeider som utføres av private og offentlige aktører. Det er likevel viktig å følge opp

ulike offentlige instanser spesielt, enten de opptrer som forvaltningsmyndighet i forhold til ekspropriasjon eller som eier av grunn. F.eks. forvalter Statens vegvesen store arealressurser for framføring langs vegnettet. Det foregår for tiden et forskriftsarbeid i tilknytning til forvaltningen av grøfter og gravetillatelse etter vegloven, og informasjonsplikt vil bli vurdert i dette arbeidet.

Det er i dag store forskjeller mellom kommunene i hvilken grad samordning av føringsveier følges opp i planarbeidet. Dagens planverk, med rulling av kommune- og kommunedelplaner, vil ofte være en god forankring for denne typen samordningsaktiviteter. Det vil være hensiktsmessig at framføringsveier for bredbånd vurderes i sammenheng med annen infrastruktur i kommuneplanen. Planlagte framføringsveier og større gravearbeider blir da gjort offentlig kjent gjennom høring av planene. De fleste bykommunene har opprettet gode rutiner for samordning av graveaktiviteter og utarbeider særskilte planer for å få bygget ut bredbånd til flest mulig innbyggere i kommunen.

Selv om flere kommuner har tatt grep om samordningen, bør det kartlegges hvorvidt ulike typer samordning av graving fungerer. For det tilfellet at informasjons- og veiledningstiltakene i denne sammenheng viser seg å ikke være tilstrekkelig, bør det ses nærmere på forslaget om å fastsette forskrifter som fremtvinger en varslingsplikt for private og offentlige aktører som forestår eller gjennomfører gravearbeider. Forskriften må i tilfelle ha hjemmel i det lovverk gravingen eventuelt skal behandles etter. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre en slik kartlegging i løpet av høsten 2004.

Anmodningsvedtak nr. 251

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2005 å fremlegge en vurdering av samordning av utbygging av bredbånd.»

Den norske bredbåndspolitikken bygger på prinsippene om et åpent marked med virksom konkurranse, bruk av regulatoriske virkemidler for å forhindre at dominerende aktører misbruker sin stilling, teknologinøytralitet og effektiv bruk av samfunnets ressurser. Som det fremgår av OECDs og EUs vurderinger av det norske markedet, har denne politikken vist seg å fungere godt. Liberaliseringen av telesektoren har ført til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og etablering av ny infrastruktur. Dette har gitt en positiv utvikling i form av etablering av nye aktører og nye tjenester til næringslivet og forbrukerne. Det er for tiden ca.

130 tilbydere av bredbåndskommunikasjon som konkurrerer i sluttbrukermarkedet (www.telepriser.no). Norge har oppnådd en av de beste bredbåndsdekningene i verden til tross for store geografiske utfordringer. Økt bevissthet rundt det offentliges rolle som etterspørter av IKT-tjenester, kombinert med en aktiv opplæring og påvirkning mot særlig kommunale myndigheter, har vært vellykket.

I dagens situasjon med et fullliberalisert telemarked (siden 01.01.1998) er det i hovedsak tre aktuelle måter man kan fremme samordning på:

1. Samordning i regi av markedet

Samordning av utbygging av bredbånd er en sentral del av dynamikken i et liberalisert telemarked. Effektiv bruk av samfunnets ressurser sto sentralt i utarbeidelsen av ekomloven (lov 04.07.2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon).

Bredbåndsmarkedet er et forholdsvis nytt marked og er preget av mange ulike teknologier og forretningsmodeller. Dette er utviklingstrekk som er typiske for markeder i en tidlig utviklingsfase, men til forskjell fra tekniske hindringer, som ulik sporbredde for tog og ulike spenninger i strømmennet, sikrer standardiseringsarbeidet på teleområdet, samt konvergensutviklingen og økt bruk av internett, at de ulike bredbåndsteknologiene kan fungere på tvers av ulike teknologier og nett.

Vi ser stadig ulike former for samordning i markedet gjennom konsolidering, fusjoner og oppkjøp. Et eksempel er at bredbåndstilbyderen Catch Communications kjøpte konkurrenten BlueCom og dermed ble den nest største tilbyderen i bedriftsmarkedet og tredje størst i privatmarkedet. Denne typen oppkjøp er vanligvis motivert av å sikre stordriftsfordeler, som igjen krever en betydelig samordning av infrastruktur og teknologi. Etter Regjeringens mening er et godt fungerende marked den mest effektive måten å samordne utbyggingen av bredbånd.

Det er en fare for at enkelte aktører kan tilegne seg en dominerende stilling i markedet gjennom oppkjøp. For å hindre en slik utvikling kan myndighetene, gjennom håndhevelse av den nye konkurransereguleringen, hindre de dominerende aktørene i markedet å konsolidere sin stilling på denne måten.

I bredbåndsdebatten er det viktig å skille mellom *fysisk nett* og såkalt *logisk nett*. Et fysisk nett består av fiberlinjer, radiosamband, kobberkabler etc., samt løsninger som leverer tjenester over nettet. Logisk nett er sammenhengende nett basert på avtaler om overføring over de fysiske nettene. På denne måten vil mange aktører ha mulighet for å

levere tjenester av en definert kvalitet uten å måtte ha et sammenhengende fysisk nett tilgjengelig (f.eks. Internett). Få aktører har egne fysiske nett og de samme nettene vil kunne brukes for ulike teknologier. Fasttelefoni, mobilkommunikasjon, bredbåndstjenester m.m. bruker alle ressurser i det samme transportnettet. Det blir derfor ikke bygget noen dedikerte parallelle fysiske nett for å bære de ulike teknologiene. Fremføringen skjer i hovedsak gjennom leieavtaler og samarbeidsavtaler mellom markedsaktørene. Dette er en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser og sikrer en effektiv bruk og oppgradering av den eksisterende infrastrukturen.

Under stortingsbehandlingen av bredbåndsmeldingen kom det frem at det ofte er dyrt og tidkrevende å etablere avtaler for å opprette et logisk nett med en rekke ulike eiere av fysiske nett. Telenor (som eier fysisk nett de fleste steder) har derfor et konkurransefortrinn når det gjelder å etablere et logisk nett som skal frem mange steder i landet. Det er ulike initiativer på gang i markedet for å redusere denne ulempen for de alternative tilbyderne. Bl.a. har en rekke tilbydere av transport- og aksessnett tatt til orde for en bredbåndsbørs etter modell av kraftbransjen. Bredbåndssalliansen (bestående av seks store kraftselskaper) er et annet eksempel på at det etableres samarbeidsmodeller for å hente ut stordriftsfordeler og nå ut til større områder.

Samferdselsdepartementet mener at et åpent og godt fungerende telemarked er det mest effektive virkemiddelet for å samordne utbyggingen av bredbånd i Norge. En effektiv samordning gjennom fusjoner, oppkjøp og ulike former for samarbeidsavtaler på kommersielt grunnlag er en sentral del av dynamikken i markedet.

2. Samordning gjennom etterspørsel

De statlige satsingene på utstrakt bruk av elektronisk kommunikasjon innen f.eks. undervisnings- og helsesektoren bidrar til en vesentlig teknisk, men også geografisk og forretningsmessig, samordning av nett i Norge. Uninett (undervisningssektoren) og etableringen av Helsenett gir føringer for nettstrukturer, sikkerhetsløsninger og kvalitet. Denne samordningen vil tilta ytterligere nå når disse tjenestene også skal kunne leveres i alle kommuner.

Vi har en rekke eksempler på kommuner som har gått sammen om å aggregere etterspørsel i sine områder for å få bedre og billigere tjenester til innbyggerne, næringsliv og egen virksomhet, f.eks. gjennom felles anbud. Slike tiltak bidrar til en betydelig grad av samordning lokalt.

Bruk av offentlig etterspørsel som samordningstiltak vil måtte forholde seg til regelverk for offentlige anskaffelser og Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, herunder EUs direktiver om elektronisk kommunikasjon (innarbeidet i lov om elektronisk kommunikasjon). Regelverket skal forhindre at det gis støtte til enkeltaktører i markedet på bekostning av andre. Det vises for øvrig til vurderingen av bruk av fond i besvarelsen av anmodningsvedtak nr. 250 (2003–2004).

Regjeringen vurderer en aktiv bruk av offentlig etterspørsel til å være et godt virkemiddel for å oppnå samordning av utbygging gjennom etterspørsel lokalt (kommunene), og for å fremme samordning av standarder og løsninger på tvers av ulike nett i Norge (sektorsatsingene). Gjennom etablering av Moderniseringsdepartementet vil denne form for samordning bli styrket.

3. Samordning gjennom regulering

I tillegg til de regulatoriske virkemidlene som er beskrevet i besvarelsen av vedtak nr. 245, og som benyttes for å sikre konkurransen ved bestemmelser om tilgang og prising av grossistledet, finnes det enkeltbestemmelser som er egnet til å fremme samordning av bredbåndnett. De mest aktuelle virkemidlene som kan benyttes er:

- Samtrafikk etter ekomloven § 4–2
- Samlokalisering etter ekomloven § 4–4
- Kommuner og etaters bruk av lov og regelverk for å samordne fremføring av ulike typer infrastruktur

Det stilles i dag en rekke krav i forskrifter som regulerer kvalitet og sikkerhet i offentlige telefonnett. F.eks. skal de kunne ivareta nødanrop, opprinnelsesmarkering og kommunikasjonskontroll. Det stilles også tekniske krav til støy, stråling etc. som er med på å sette visse standarder for utbyggingen.

Sentralt grunnlagsmateriale for vurderingen av samordning av utbygging av bredbånd er EU kommisjonens *Connecting Europe at High Speed: National Broadband Strategies*, Brussels 12.05.2004, OECD *The Development of Broadband Access in Rural and Remote Areas*, Paris 10.05.2004, og rapporten *Bredbånd og samordning*, Nærings- og handelsdepartementet/Telesafe Consulting 14.05.2004.

3.11.4 Anmodningsvedtak nr. 539 – avhending av statens eiendommer

Ved behandlingen av Dok. nr. 8:82 (2003–2004) om omgjøring av salg av Østre Bolærne, jf. Innst. S. nr.

276 (2003–2004), vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av statens eiendommer som skal avhendes, spesielt med tanke på hvilke eiendommer som er interessante i forhold til allmennhetens muligheter til friluftsliv og/eller kulturhistorie, og utarbeider en plan for hvordan allemannsretten og/eller vern av slike eiendommer best ivaretas.»

I denne forbindelse er det lagt opp til at hvert enkelt berørte departement gir en omtale av sin oppfølging av anmodningsvedtaket i respektive fagproposisjoner. For en mer fyllestgjørende omtale av hvordan allemannsretten og/eller vern av eiendommer som er interessante i forhold til allmennhetens muligheter til friluftsliv og/eller kulturhistorie best ivaretas, vises det til St.prp. nr. 1 (2004–2005) for Forsvarsdepartementet.

Statens vegvesen og Jernbaneverket forvalter mange statlige eiendommer. Eiendommene består i hovedsak av henholdsvis veggrunn og jernbane grunn, samt bygg i tilknytning til etatenes kjernevirksomhet. Etatene avhender i liten grad eiendommer. Avhending skal skje i henhold til bestemmelsene i Instruks om avhending av fast eiendom som tilhører staten og overføring av statseiendom mellom statsinstitusjoner (Avhendingsinstruksen). Når det gjelder kulturhistoriske eiendommer, har Statens vegvesen utarbeidet en egen verneplan for disse. Jernbaneverket har utarbeidet et forslag til nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen som er sendt på offentlig høring.

3.11.5 Anmodningsvedtak nr. 598 – TT-ordningen

Ved behandling av kommuneøkonomiproposisjonen for 2004 19.06.2003, fattet Stortinget følgende vedtak, jf. Innst. S. nr. 259 (2002–2003):

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2004 utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT – transporten og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT – transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.»

I St.meld. nr. 4 (2002–2003) orienterte departementet om arbeidet med å gjennomgå offentlige ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov, herunder TT-ordningen. Det ble opplyst at departementet ville rapportere om status for arbeidet i St.prp. nr. 1 (2004–2005).

På bakgrunn av St.meld. nr. 40 (2002–2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, ble det opprettet en interdepartemental arbeidsgruppe i januar 2004 som skulle gjennomgå offentlige ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov, herunder også TT-ordningen.

Arbeidsgruppen har i fase en kartlagt de ulike transportordningene for funksjonshemmede og analysert hvordan disse ordningene fungerer i sammenheng. Arbeidsgruppen konkluderer med at TT-ordningen og grunnstønad til transport ikke overlapper hverandre, men heller *løper ved siden av hverandre*. Begge ytelsene er i de fleste tilfellene nødvendige for at stønadmottakerne skal få tilnærmet de samme muligheter som den øvrige befolkningen, da grunnstønad alene sjelden vil kunne gi den muligheten innenfor dagens økonomiske rammer.

Basert på resultatene fra kartleggingen skal arbeidsgruppen nå utarbeide alternative forslag som kan gjøre de individuelt baserte transportordningene mer målrettet. Dette inkluderer også en vurdering av eventuelle tiltak som kan bidra til økt tilgjengelighet til den ordinære kollektivtransporten, som kan føre til redusert omfang av de individuelt baserte transportordningene. Stortingets vedtak knyttet til TT – ordningen vil bli fulgt opp av arbeidsgruppen i det videre arbeidet.

3.12 Om selskaper eid av Samferdselsdepartementet

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

Samferdselsdepartementet står i dag som ene-eier av fire selskaper, NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Mesta AS. Eierskapet til Flytoget AS ble overført til Nærings- og handelsdepartementet med virkning fra 01.07.2004. Departementet har i vårsesjonen 2004 lagt fram nye Eiermeldinger om virksomheten i Avinor AS og Posten Norge AS, og vil i løpet av høsten 2004 legge fram en ny Eiermelding om virksomheten i NSB AS. I Eiermeldingene blir bl.a. omtalt statens krav til avkastning samt politikk for utbytte fra selskapene.

Samferdselsdepartementet har i denne proposisjonen lagt fram opplegg for avkastningskrav og utbyttepolitikk for Mesta AS, jf. omtalen av Andre saker under vegformål.

4 Særskilte omtaler

4.1 Fornyning, organisasjons- og strukturendringer

I det følgende gis det en kort redegjørelse for sentrale fornyingstiltak og organisasjons- og strukturendringer under Samferdselsdepartementet. Omtalen må sees i sammenheng med de mer detaljerte omtalene av respektive sektorer og virksomheter under hver enkelt programkategori.

Sivil luftfart

Avinor AS – organisatoriske og bemanningsmessige tilpasninger

Pr. 01.01.2003 ble den tidligere forvaltningsbedriften Luftfartsverket omdannet til aksjeselskapet Avinor AS. Styret i selskapet fikk med dette større økonomisk ansvar og handlefrihet med tanke på markedsretting av virksomheten.

Styret har lagt opp til å tilby bedre og billigere tjenester til flyselskapene og flypassasjerene gjennom programmet *Take off 05*. Målsettingen for programmet er en permanent reduksjon i de årlige driftskostnadene på 400 mill. kr f.o.m. 2006 sammenlignet med kostnadene i 2002. Da størstedelen av kostnadene i Avinor er lønns- og personalkostnader, kommer over 75 pst. av besparelsen fra bemanningsreduksjon. Den totale reduksjonen i antall årsverk kan bli på om lag 700. De overtallige vil bli tilbudt sluttpakker for å stimulere til frivillig avgang. Eldre arbeidstakere vil kunne gå av med avtalefestet pensjon (AFP) kombinert med gavepensjon. I de tilfeller der oppsigelser viser seg nødvendig, vil de som blir berørt ha krav på ventelønn.

Vegformål

Statens vegvesen – effektivisering og omstilling

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

Forvaltningsorganet Statens vegvesen er organisert med Vegdirektoratet som hovedkontor, fem regionvegkontor og 30 distriktsvegkontor. I tillegg er det etablert et veg- og teknologisenter i Trondheim. For etaten samlet er det beregnet en vesentlig effektiviseringsgevinst. Effektiviseringsgevin-

sten knytter seg både til omstillingen på forvaltningssiden og konkurranseutsettingen av investeringer, drift og vedlikehold. Bemanningen i Statens vegvesen vil bli redusert gjennom tilbud om sluttpakker, stimulering til frivillig avgang og eventuelt ved oppsigelser med utløsning av rett til ventelønn. Det er etablert en egen enhet hvor overtallige gis praktisk bistand knyttet til karriereplanlegging, jobbsøking m.m.

Statens vegvesens tidligere produksjonsvirksomhet er skilt ut og etablert som eget aksjeselskap, *Mesta AS*. Etableringen åpner for full konkurranse om drift, vedlikehold og utbygging av vegnettet i Norge. For å tilpasse bemanningen til konkurransesituasjonen, ble bemanningen i 2003 redusert med om lag 800 årsverk. Det ble ved etableringen av selskapet bevilget midler til restrukturering som er benyttet til bl.a. frivillige avgangsordninger og førtidspensjon fra fylte 60 år. De ansatte som fulgte med fra Vegvesenet, vil kunne kreve ventelønn ved eventuelle oppsigelser.

Jernbane

Konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten i Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet arbeider med å konkurranseutsette og omstille Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet, jf. omtale i St.prp. nr. 62 (2003–2004). Departementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak.

Konkurranse om sporet

Programmet *Konkurranse om sporet* har til hensikt å legge til rette for konkurranse om statlig kjøp av persontransport på jernbane. Viktige mål for programmet er å bidra til at flere reiser med toget i Norge, en mer kostnadseffektiv tjenesteproduksjon og gode og attraktive togtilbud til de reisende.

Samferdselsdepartementet kunngjorde 30.04.2004 konkurranse for tildeling av kontrakt for enerett til å drive persontransport på Gjøvikbanen for en periode på 10 år, med planlagt trafikkstart i juni 2006. Søkere som fyller kvalifikasjonskravene vil høsten 2004 bli invitert til å delta som tilbydere i konkurranse om tildeling av kontrakten.

Erfaringer fra konkurranseutsetting av Gjøvikbanen vil bli benyttet i departementets videre arbeid med konkurranse om sporet. Planlagte utlysinger vil omfatte Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Kollektivtransport, transportsystemet

Drosjetransport

Samferdselsdepartementet ønsker økt konkurranse i drosjenæringen gjennom å fjerne dagens behovsprøving av drosjeløyver. Et forslag til endring av yrkestransportloven som åpner for dette, har vært sendt på høring. Gjennom de foreslåtte endringene legges det bl.a. til rette for et tilbud bedre tilpasset behovene for drosjetransport. Endringen vil medføre administrative forenklinger både for næringen og for berørte myndigheter.

Sjøtransportrute Bergen – Kirkenes

Samferdselsdepartementet har invitert interesserte i Norge og internasjonalt til å delta i en åpen anbudskonkurranse om tildeling av kontrakt for statlig kjøp av sjøtransporttjenester og ruteløyve for drift av en sammenhengende sjøtransportrute Bergen – Kirkenes. Anbudskonkurransen gjelder kontrakt for rutedrift i perioden 01.01.2005–31.12.2012.

Anbudskonkurransen er en oppfølging av Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2003–2004) Om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes. I anbudsdokumentene er det forutsatt at sjøtransportruten Bergen – Kirkenes, dvs. den trafikken som i dag betjenes av Hurtigruten, fortsatt skal være basert på dagens rutestruktur, med daglige og helårige seilinger med anløpsmønster i hovedsak som i dag. Interesserte som skal delta i anbudskonkurransen, må oppfylle gjeldende krav for drift av rutegående persontransport med skip i Norge. Videre er det bl.a. tatt inn krav som gjelder sikkerhetsmessige forhold og minstekrav til kapasitet for persontransport i grunnlaget for anbudskonkurransen.

Undersøkelse av ulykker og hendelser

Felles havarikommisjon for transport

Regjeringen går inn for å etablere en felles havarikommisjon for transport, med utgangspunkt i en utvidelse av dagens Havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane. Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har i dag ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart og jern-

bane i Norge. Kommisjonen ble i 2002 utvidet til å omfatte alvorlige hendelser og ulykker i jernbansesektoren. Utvidelsen innebar en ytterligere klargjøring av roller på jernbaneområdet. En utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte vegtrafikk, er under forberedelse og vil finne sted i 2005. Navnet på kommisjonen blir nå endret til Statens havarikommisjon for transport. En ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøfart er under forberedelse, og vil trolig finne sted i løpet av 2006.

Regjeringen har lagt frem en odelstingsproposisjon om endringer i sjøloven som åpner for å inkludere undersøkelse av sjøulykker i kommisjonens ansvarsområde. En egen arbeidsgruppe har vurdert hvilke typer ulykker i vegsektoren som bør undersøkes av en felles kommisjon. Tilrådingene fra gruppen ligger til grunn for pågående arbeid med nødvendige regelendringer for også å inkludere vegtransport i kommisjonens arbeidsområde. På dette grunnlaget forberedes nødvendig rekruttering av fagpersonell og administrativt personell.

Telekommunikasjon

Ny lovgivning om elektronisk kommunikasjon

Med grunnlag i lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) som trådte i kraft i 2003 og erstatter den tidligere teleloven, har Samferdselsdepartementet i februar 2004 fastsatt forskrift om elektronisk kommunikasjonsnett og –tjeneste. Forskriften erstatter flere tidligere forskrifter på området. Målet med det nye regelverket er å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser ved å legge til rette for bærekraftig konkurranse, samt stimulere til næringsutvikling og innovasjon. Det nye regelverket gjennomfører også EUs direktiver på området for elektronisk kommunikasjon i norsk lovgivning.

Det ble i juni 2004 fastsatt en veiledende frist på maksimalt fire måneder for behandling av klagesaker etter loven der vedtak er fattet av Post- og teletilsynet med Samferdselsdepartementet som klageinstans. Bakgrunnen er at lang saksbehandling i klagesaker tidligere har vært et problem for berørte parter. Den veiledende fristen løper fra klage mottas av Post- og teletilsynet til Samferdselsdepartementet fatter endelig vedtak. Dette er ment å gi økt forutsigbarhet for både for næringsliv, brukere og myndigheter.

Ny tillatelse til bruk av frekvenser til mobilkommunikasjon

I medhold av ekomloven tildeler Samferdselsdepartementet tillatelser til å tilby offentlig mobilkommunikasjon. Tillatelse til å nytte frekvenser i 450 Mhz-båndet ble i juni 2004 tildelt Nordisk Mobiltelefon AS ved auksjon. Konesjonæren er pålagt å bygge ut nettet i områder som i dag mangler eller har dårlig GSM-dekning.

Posttjenester

Økt konkurranse i postsektoren

Postens enerett omfatter i dag kun adressert brevpost med vekt inntil 100 gram og med pris inntil tre ganger grunntaksten for et brev i første vektklasse (18 kr). Fra 01.01.2006 vil eneretten, i tråd med tidligere vedtatt endring i postloven, omfatte adressert brevpost med vekt inntil 50 gram og to og en halv ganger grunntaksten. For sendinger fra Norge til utlandet ble markedet åpnet fullt ut for konkurranse med virkning fra 01.07.2003.

Et forslag om avvikling av Postens gjenværende enerett med virkning fra 01.01.2007 har vært ute på høring. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en stortingsproposisjon om saken før årsskiftet 2004/2005. Etter Departementets vurdering vil økt konkurranse og avvikling av eneretten gi bedre og mer varierte posttjenester til lavere pris, noe som bl.a. vil komme næringsliv og større brukere til gode. Det er lagt til grunn at landsdekkende posttjenester skal videreføres på dagens nivå og at avvikling av eneretten ikke svekker tjenestetilbudet i distriktene. Dette betyr bl.a. at kravet om postutdeling seks dager i uken skal opprettholdes, sammen med kravet om at det i postnettet skal være et landsdekkende tilbud av banktjenester og også en plikt til å levere pakker inntil 20 kg.

4.2 Forskning og utvikling

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

bærer ansvar for FoU-tiltak til nytte for befolkning, brukere og utøvere.

For å identifisere framtidige kunnskapsbehov og for å tydeliggjøre departementets sektoransvar for forskning, er det igangsatt et arbeid med en forskningsstrategi. Strategien vil bl.a. basere seg på en bred prosess der brukere, forskningsmiljøer og Norges forskningsråd vil delta for å få fram sektorens kunnskapsbehov. Det tas sikte på å ferdigstille strategien i løpet av første halvår 2005.

Departementet ønsker å fremme internasjonalt forskningssamarbeid innenfor samferdselssektoren, både gjennom å stille midler direkte til disposisjon og gjennom annet internasjonalt FoU-engasjement. Utvikling av forskningssamarbeidet med EU vil bl.a. bidra til en bredere tilgang til forskningsresultater og øke kunnskapsnivået for både forskere og brukere.

Gjennom bevilgningen til forskning og utvikling bidrar departementet til økt dybdekunnskap om drivkrefter, rammevilkår, effekter og teknologi innenfor telekommunikasjon og transport. Slik kunnskap er en grunnpilar i et moderne og komplekst samfunn. Bruk av forskningsresultater inngår som en viktig del av arbeidet med å få fram et best mulig kunnskapsgrunnlag for beslutninger i politikk og forvaltning. En stor del av Samferdselsdepartementets årlige bevilgningene til forskning og utvikling går til langsiktig kunnskapsutvikling, men det settes også av midler til utredninger og forsøksvirksomhet.

For å stimulere norske bedrifter i arbeidet med å utvikle avanserte telenett og -tjenester, samt å bidra til sikrere og mer effektiv transport er det bl.a. nødvendig å støtte forskning knyttet til området risiko og sikkerhet samt informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Det bør også satses på forskning knyttet til logistikk og transport, som kan bidra til å finne tiltak og metoder for å redusere transportkostnader, bedre servicen til brukere og videreutvikle teknologi. For 2005 foreslås det bevilget 100,4 mill. kr til samferdselsforskning. Midlene foreslås fordelt mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 36,9 mill. kr og 63,5 mill. kr.

Midlene til transportforskning planlegges bl.a. brukt til et næringsrettet program om tjenesteyting, handel og logistikk og til forskningsprogrammet om risiko og sikkerhet i transportsektoren. I tillegg videreføres støtten til støyforskning.

Midlene til telekommunikasjonsforskning planlegges bl.a. brukt til å støtte ulike forskningsprogrammer knyttet til IKT. Få andre teknologiområder har like stor betydning for samfunnsutviklingene generelt og for den enkeltes hverdag. IKT-forskningen og IKT-næringen kan bidra med nye

løsninger på utfordringer i næringslivet og den offentlige forvaltningen. Departementet ønsker å videreføre støtte til forskningsprogrammene om grunnleggende IKT-forskning, næringsrettet IKT-forskning og forskning som omhandler samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT. Andre viktige satsingsområder er forskningsprogrammet Tjenesteyting, handel og logistikk, der IKT/tjenesteyting står sentralt, og støtte til SIMULA-senteret på Fornebu. Dette senteret driver grunnleggende forskning rettet mot programvareutvikling og forsker på utfordringer knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester.

Forskningsbevilgningen fra departementet har eksempelvis bidratt til å utvikle en interaktiv kjøresimulator ved NTNU/SINTEF i Trondheim, som gjør det mulig å foreta virtuelle kjøreturer på en vegstrekning som er under planlegging. Med en slik simulator blir det lettere å gjennomføre en helhetlig planlegging av vegprosjekter der det bl.a. blir tatt hensyn til sikkerhet, miljø, trafikantadferd og visuelle kvaliteter.

Samferdselsdepartementet bidrar sammen med flere andre departementer i et spleiselag for å følge opp Norges ambisjoner innen IKT-forskning gjennom deltagelse i *eTen*, som er en del av EU-programmet Trans-European Networks (TEN) og *eEurope 2005*. *eTen* er forventet å vare til 2010, og Samferdselsdepartementets andel i spleiselaget vil utgjøre 2 mill. kr i 2005. Flere norske virksomheter deltar med egen finansiering i *eTen*. Deltagelsen i *eTen* øker mulighetene for at norske prosjekter vil få finansiering fra dette programmet, samt gjøre det enklere for norske virksomheter å komme i nærmere inngrep med forskningsarbeidet i EU på dette området.

Til generell forsknings- og utredningsvirksomhet for departementet foreslås det bevilget 17 mill. kr i 2005. Tema i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på analyser og metodeutvikling i forbindelse med transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt til utredninger knyttet til de enkelte transportsektorene. Departementet ønsker å utvikle en systematisk registrering av omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet for relevante geografiske områder. Det vil også settes av midler til gjennomføring av konkurranse om sporet.

Departementet ønsker å øke støtten til utvikling av hydrogen- og brenselcelleteknologi, og foreslår å benytte 22,6 mill. kr til forsøk på dette feltet i 2005. Økningen skal i all hovedsak rettes inn mot prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av hydrogen og nullutslippsteknologi i

transportsektoren. Departementet vil i samarbeid med andre berørte myndigheter legge til rette for at aktuelle prosjekter får en bred faglig vurdering for å sikre størst mulig nytte av den økte hydrogen-satsingen.

Transportinfrastrukturen er ikke godt nok tilrettelagt for alle. Regjeringen vil at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. Med basis i Nasjonal transportplan skal det i 2005 utarbeides et handlingsprogram for universell utforming/tilgjengelighet som skal inneholde en konkretisering av virkemidlene for å nå målene om bedre tilgjengelighet i transportsektoren. Tilgjengelighetsprogrammet skal gjennomføres i perioden 2006–2009.

Departementet ønsker også å videreføre ordningen med tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. I 2001 ble det iverksatt et ettårig forsøk med tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter. Forsøket, som er et samarbeidsprosjekt mellom Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, har vært forlenget flere ganger. Våren 2004 er det foretatt en presisering av vilkårene for å komme med i forsøksordningen. Det arbeides nå ut fra at gjennomgangen av ordninger og stønader for transport for funksjonshemmede vil bli presentert for Stortinget i statsbudsjettet for 2006.

Jernbaneverket viderefører en rekke mindre FoU aktiviteter i 2005 for å tilrettelegge for interoperabilitet. Etter hvert vil infrastrukturen reguleres gjennom direktiver og forskrifter fra EU for å bedre jernbanens konkurransekraft. Det er viktig å finne kostnadseffektive løsninger på utviklingen av det norske banenettet for å tilfredsstille de europeiske forskriftene.

Transportetatene samarbeider videre om utviklingen av analysemodeller og prognoseverktøy både for person- og godstrafikk.

Statens vegvesen avslutter i 2005 fem sentrale, 4-årige FoU-prosjekter innenfor vegformål som gjelder: Transportproblematikk i byer, gjenbruk av materialer til vegbyggingsformål, bedre utnyttelse av moderne datateknikk både med hensyn på data, datautnyttelse og trafikkstyring, ivaretagelse av vegkapitalen og trafikksikkerhet med utgangspunkt i nullvisjonen. Flere av disse prosjektene har gitt resultater og funn som må bearbeides videre i nye prosjekter. Trafikksikkerhet har høy prioritet i FoU-arbeidet. Med utgangspunkt i nullvisjonstenkingen legges det særlig vekt på å utvikle gode tiltak for å hindre møteulykker og utforkjøringsulykker.

Det er i 2004 startet opp to viktige prosjekter som vil fortsette i 2005: Miljøvennlige vegdekker

og effektivisering av energibruken. Miljøvennlige vegdekker, som omfatter både støy- og støveffekter, har en tidshorison på 4 år, etter et forprosjekt som ble gjennomført i 2003.

Det skal gjennomføres et etatsprosjekt for å finne brannsikre løsninger for vann- og frostsikring i tunneler. Bakgrunnen for dette er at Statens vegvesen har som mål å utvikle bruk av PE-skum som vann- og frostsikring i tunneler.

Statens vegvesen har planlagt å benytte om lag 120 mill. kr inkl. egeninnsats, til FoU i 2005. Av dette gjelder 100 mill. kr konsulentkjøp som er omtrent det samme som i 2004. Av disponible ressurser brukes om lag 35 mill. kr til miljø- og trafikksikkerhetsrelatert FoU.

4.3 Samferdsel og miljø

Utfordringer og generelle virkemidler

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene ved transport. Miljøutfordringene er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer. Kostnadseffektive og samordnede virkemidler er nødvendig for å møte miljøutfordringene. Redusert bruk av privatbil i byområdene er viktig for å redusere miljøulempene ved transport, og en større andel av persontransporten bør utvikles ved hjelp av kollektive transportmidler. Det vises til egen omtale av satsingen på kollektivtransport i pkt. 3.2 i proposisjonen.

For luftforurensning med globale og regionale skadevirkninger bestemmer internasjonale avtaler i stor grad ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Globale og regionale miljøproblemer bør så langt det er mulig reduseres ved tverrsektorielle, fortrinnsvis økonomiske, virkemidler som f.eks. avgifter og kvoter. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO₂-avgift, og SO₂-avgift.

Det foreslås å innføre ny differensiering av bensin- og autodieselavgiften fra 2005 for å gi incentiver til å markedsføre og benytte svovelfritt drivstoff, altså drivstoff som inneholder mindre enn 10 ppm svovel. Bakgrunnen er at et nytt EU-direktiv (2003/17/EF av 03.03.2003) stiller krav om at svovelfritt drivstoff skal være *geografisk balansert* tilgjengelig fra 01.01.2005. Innføring av svovelfritt drivstoff vil legge til rette for bruk av kjøretøy som oppfyller de nyeste rensekravene. Bruk av svovelfritt drivstoff vil også gi reduserte utslipp fra eksisterende kjøretøy.

Det foreslås videre å innføre ytterligere miljødifferensiering av vektårsavgiften for tunge kjøretøy, ved at det innføres avgift også for kjøretøy som ligger innenfor Euro III, IV og V-kravene. Det inn-

føres også en egen klasse for nullutslippskjøretøy, som ikke vil ilegges miljødifferensiert årsavgift.

Ved god kapasitetsutnyttning er kollektivtransport med buss mer miljøvennlig enn personbiltransport, spesielt i forhold til klimagassutslipp. Men bussene bidrar likevel vesentlig til lokal og regional luftforurensning gjennom relativt høye utslipp av partikler og NO_x. På landsbasis bidrar bussene med henholdsvis 12 og 17 pst. av eksospartikkel- og NO_x-utslippene fra vegtrafikken. For å overholde grenseverdiene i forskriften om luftkvalitet og de norske forpliktelsene i forhold til Gøteborg-protokollen, er det ønskelig at også utslipp fra busser reduseres. Busselskapene har i dag ingen incentiver til å redusere utslippene. Det foreslås derfor å innføre vektårsavgift, inkl. miljødifferensiert årsavgift også for busser. For at busselskapene ikke skal pålegges unødig ekstra utgifter for eldre reservebusser, åpnes det for dagsats for busser som benyttes i kollektivtransport. For nærmere omtale av de avgiftsmessige endingene viser vi til St.prp. nr 1 (2004–2005) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

En rekke tiltak som i mange tilfeller primært skal ivareta andre formål, kan også bidra til å redusere lokale miljøproblemer. Eksempler på slike tiltak er tidsdifferensierte bompengesatser, styrking av kollektivtransporten, samordnet areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjoner og andre typer trafikkregulering. Bruk av disse virkemidlene er i stor grad et kommunalt og fylkeskommunalt ansvar.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Miljøverndepartementet vurdere om det bør åpnes for såkalt tvunget frikjøp. Tvunget frikjøp betyr at det gjennom kommunale vedtekter kan fastsettes at utbygger ikke kan bygge parkering på egen eiendom, men må bidra økonomisk til utbygging av kommunale plasser i det aktuelle området. En slik ordning vil utvide kommunenes myndighet og mulighetsområde i areal- og transportpolitikken, og kan bidra til at kommunen kan bevare, og etter hvert øke, sin kontroll over parkeringstilbudet.

Regjeringens satsing på nullutslippsteknologi og alternative drivstoff

Overgang til alternative drivstoffer, som f.eks. naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, kan bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Statens viktigste bidrag til å framskynde utviklingen er finansiering av FoU og tilrettelegging gjennom generelle rammevilkår, spesielt avgiftspolitikken. Det betales i dag ikke særavgift på alternative drivstoffer som naturgass og biodrivstoff. Elbiler er fritatt for engangsavgift,

årsavgift, merverdiavgift, bompengavgift og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser. Som en forsøksordning kan elbiler fra 01.07.2003 kjøre i kollektivfelt i Oslo og Akershus. Departementet har siden 1991 støttet demonstrasjonsforskning med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi. De siste årene er bevilgningene økt betydelig, og hydrogen- og nullutslippsteknologi er spesielt prioritert.

Regjeringen vurderer løpende ulike tiltak for å redusere NO_x-utslipp fra riksvegferjer innenfor rammen av kostnadseffektiv oppfølging av Göteborg-protokollen. Bruk av ferjer drevet på naturgass reduserer utslippene vesentlig. Fra 2007 vil derfor to av landets største fergesamband (Mortavika-Årsvågen og Halhjem-Sandvikvåg) driftes med naturgassferger, jf. omtale under kap. 1320, post 72.

Det regjeringsoppnevnte hydrogenutvalget la fram sin rapport *Hydrogen som fremtidens energibærere* – NOU 2004:11, 01.06.2004. Oppfølging av denne, og av rapporten fra Samferdselsdepartementets ekspertgruppe for hydrogen i transportsektoren av 04.05.2004, gir grunnlag for å videreutvikle politikken for alternative drivstoff generelt, og hydrogen spesielt. Gruppen foreslår bl.a. at det satses på forskning, utvikling og demonstrasjonsprosjekter. Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å bevilge 22,6 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, og at midlene rettes mot prosjekter innen områdene hydrogen og nullutslippsteknologi, jf. omtale under kap. 1301, post 70.

Økt bruk av biodrivstoff vil kunne bidra til redusert miljøbelastning fra transportsektoren, særlig når det gjelder utslipp av drivhusgasser. Ved innblanding i konvensjonelt drivstoff, vil reduksjonen i CO₂-utslippene være tilnærmet proporsjonal med andelen biodrivstoff. Tilsvarende effekt vil oppnås ved bruk av biodrivstoff basert på organisk avfall.

Det satses i dag betydelig på biodrivstoff ved at det ikke betales autodieselavgift, CO₂-avgift eller svovelavgift for biodiesel og andelen biodiesel i konvensjonell diesel. Dette avgiftsincentivet tilsvarer om lag 1 270 kr pr. tonn CO₂. EU anslår kostna-

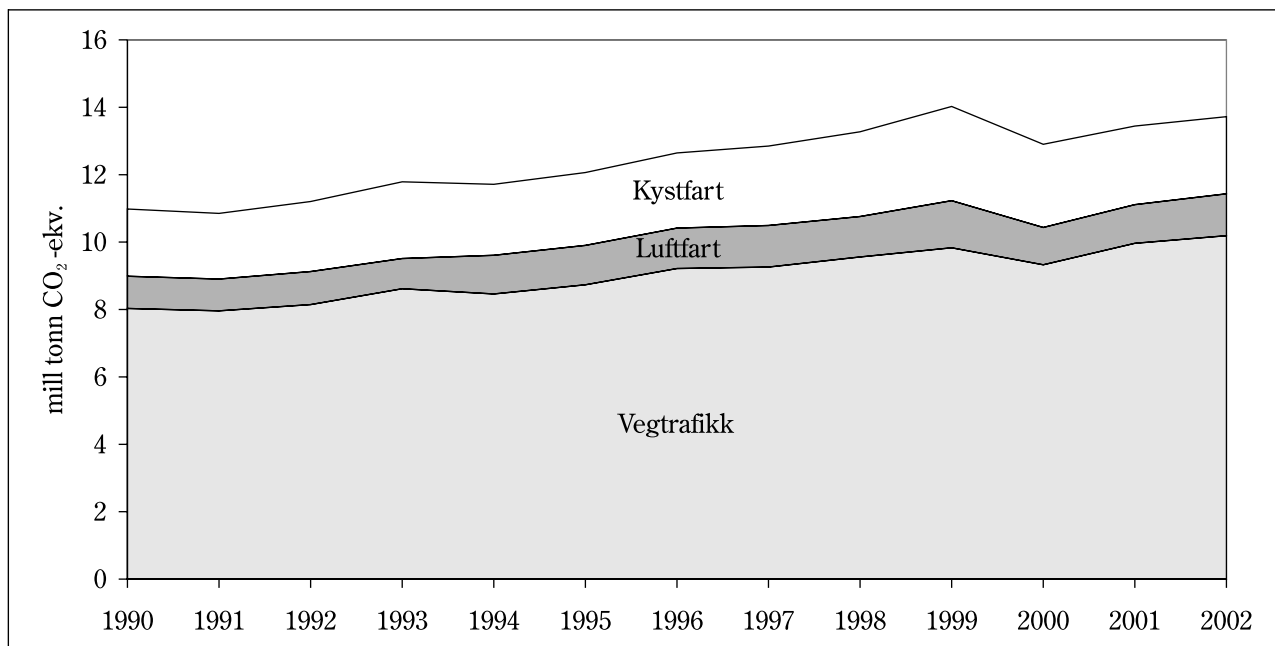
dene ved bruk av biodrivstoff som klimatiltak til å utgjøre om lag 780–1200 kr pr. tonn CO₂. Til sammenligning kan Norge trolig oppfylle Kyotoprotokollen innenfor en marginalkostnad på 50–125 kr pr. tonn CO₂.

Økt produksjon av biodrivstoff i Norge gir betydelige muligheter for næringsutvikling i distriktene. Erfaringstall fra Sverige tilsier at det kreves fra 300–500 årsverk per produsert TWh bioenergi. Ved å utløse dagens teknisk/økonomiske potensial for produksjon av biodrivstoff kan det skapes over tusen nye arbeidsplasser, mens mulighetene på sikt er betydelig større. Det er også en voksende interesse for biodrivstoff internasjonalt. F.eks. har EU som et ledd i sin klimapolitikk og politikk for økt energiforsyningssikkerhet, samt utvikling av landbruket, vedtatt et eget biodrivstoffdirektiv.

Regjeringen vil videreføre sin satsing på biodrivstoff som et klima- og landbrukspolitisk tiltak. Landbruks- og matdepartementet har vedtatt å åpne for støtte til utvikling av biodrivstoff gjennom sitt bioenergiprogram som forvaltes av Innovasjon Norge. I tillegg vil det bli avsatt 5 mill. kr over Landbruk- og matdepartementets budsjett til utviklingsprosjekter for flytende drivstoff med basis i råstoff fra landbruket (se nærmere omtale i St. prp. nr 1 for Landbruks- og matdepartementet). Andre mulige tiltak vil også bli vurdert. Regjeringen tar sikte på å komme tilbake med et forslag til en videre nasjonal satsing på biodrivstoff tilpasset norske forhold innen 01.07.2005. Mulighetene og utfordringene knyttet til økt produksjon og anvendelse av biodrivstoff er fordelt på ulike sektorer og kan ligge i alle ledd i verdikjeden fra produksjon av råvare til faktisk bruk. En slik vurdering må derfor skje på tvers av ulike sektorer og langsetter hele verdikjeden.

Klima

I perioden 1990–2002 har utslippene av klimagasser fra transportsektoren økt med 25 pst. Vegtrafikken står for om lag 19 pst. av nasjonale klimagassutslipp og transportsektoren samlet for 25 pst. CO₂-avgiften vil fortsatt være det viktigste klimavirkemiddelet i transportsektoren.



Figur 4.1 Klimagassutslipp fra transportsektoren 1990–2002

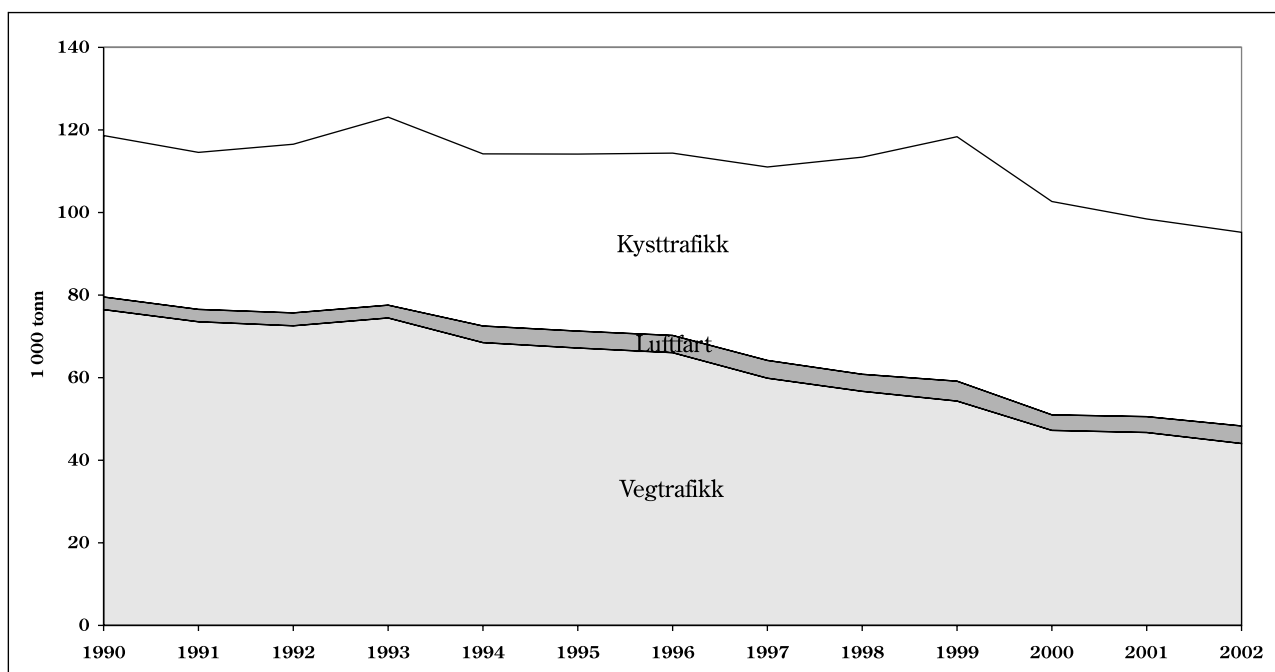
Kilde: SSB

Langtransportert luftforurensning

Utslippene som bidrar til regional forurensning, er samlet sett redusert betydelig de siste 10–15 årene. Strengere avgasskrav og utskifting av kjøretøyparken har i denne perioden redusert NO_x-utslippene fra vegtrafikken. Også NO_x-utslippene

fra kysttrafikken er redusert etter 1999. Transportsektoren står for om lag 45 pst. av de nasjonale utslippene av NO_x.

Strengere avgasskrav til kjøretøy fra 2005–2009 vil sammen med avgiftsendringene nevnt over gi fortsatt reduserte utslipp.

Figur 4.2 NO_x-utslipp fra transportsektoren 1990–2002

Kilde: SSB

Lokal luftforurensning

Eksosutslippene av svevestøv er redusert med 41 pst. i perioden 1990–2002, mens nedgangen for piggdekkstøv er på 26 pst. I de største byene – hvor helseproblemene knyttet til svevestøv er størst – har reduksjonen i piggdekkstøv vært langt større. Dette skyldes særlig mindre bruk av piggdekk enn ellers i landet. Luftkvaliteten i byene er derfor bedret, men det gjenstår fortsatt store utfordringer i flere av de største byene.

I 2003 var det overskridelser av grenseverdiene for NO₂ og PM₁₀ i Oslo og for PM₁₀ i Trondheim. Det derfor satt i gang tiltaksutredning i de to byene. I dette arbeidet vurderes effekten av de tiltakene som allerede er satt i verk, samt behovet for, og effekten av, nye tiltak. Tiltakene vurderes på tvers av sektorer, og det kan være aktuelt med tiltak overfor vegtrafikk og vedfyring m.m. Statens vegvesen deltar aktivt i dette arbeidet. Gjennomføringen av piggdekkgebyret i Oslo, og fortsatt

gebyr i Trondheim, vil bidra til å redusere utslippene av PM₁₀.

Samferdselsdepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe som vurderer regelverk for etablering av *lavutslippssoner* som virkemiddel mot lokal luftforurensning i byområder. En lavutslippssone er et avgrenset område hvor det gjelder særskilte krav til kjøretøy. Gruppen avslutter sitt arbeid i løpet av høsten 2004.

Støy

Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Tabellen viser støyplage i 1999 og 2002. Støyplageindeksen (SPI) er en indeks som brukes for å sammenlikne mellom ulike kilder, og for å se utviklingen over tid. Støy fra produkter (f.eks gressklipere o.l.) er ikke medregnet. Transportsektorens andel av støyplagene er derfor noe lavere enn det tallene antyder. Tallene representerer ikke antall støyplagede personer. Sammenliknbare tall mangler for vegtrafikk i 1999.

	SPI 1999	SPI 2002	Pst. av nasjonal støyplage 2002	1999–2002 (pst.)
Veitrafikk	–	459 103	79,0	–
Luftfart	26 710	23 375	4,0	-12,0
Jernbane	27 745	23 699	4,0	-15,0

Kilde: SSB.

Noe over halvparten av støyplagen fra vegtrafikken skyldes trafikk på riksvegnettet, mens resten skyldes trafikk på fylkesveger og kommunale veger. Reduksjonen i støyplage fra luftfart henger sammen med at antallet landinger og avganger er redusert i perioden. Utskiftninger i flyparken til nye og mer stillegående fly virker også inn. Utskifting av tog til nye og mer stillegående togtyper og skinnesliping bidrar til mindre støyplage fra jernbanen.

For å følge opp støykravene i forskriften om begrensning av forurensning, vil Statens vegvesen i perioden 2002–2005 ha brukt om lag 650 mill. kr til støytiltak langs riksveger. I løpet av perioden gjennomføres det støytiltak på 3 500 boliger. Med noen unntak bidrar dette til at grenseverdiforskriften for støy blir oppfylt i løpet av 2004. Arbeidet med å oppfylle grenseverdiforskriften har vært svært ressurskrevende for Statens vegvesen. Jernbaneverket og Avinor har også gjennomført støytiltak, og vil klare kravene i forskriften innen fristen.

Det gjenstår imidlertid et betydelig arbeid for å redusere antall støyplagede selv etter at grenseverdiforskriften er oppfylt. For i større grad å kunne redusere støy fra transportmidlene, har Statens vegvesen bl.a. igangsatt et større forskningsprosjekt for å utvikle vegdekker som er gunstige i forhold til støy- og støvforurensning. Videre er det satt i gang et arbeid for å vurdere mulige virkemidler for å stimulere til bruk av støysvake bildekk.

Biologisk mangfold og kulturminner

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

Hensynet til natur- og kulturmiljø skal integreres bedre i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Samferdselsmyndighetene vil søke å unngå inngrep i vernede naturområder, større sammenhengende naturområder uten tyngre inngrep, sårbare naturtyper og verdifulle kulturområ-

der, jf. St.meld. nr. 42 (2000–2001) Biologisk mangfold. Samferdselsdepartementet og etatene deltar i et interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.

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

Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeider med å følge opp verneplanen for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner.

Grønn stat

Jernbaneverket har praktisert et opplegg for miljøledelse siden 1998 og deltok for øvrig i pilotprosjektet Grønn stat. Samferdselsdepartementet og de øvrige samferdselsetatene er nå også med i prosjektet. Grønn stat innebærer å gjøre energibruk, transport, innkjøp og avfallshåndtering i egen virksomhet mer miljøvennlig.

4.4 Omtale av likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling mellom kjønnene er viktig på alle politikkområder. Der det er formålstjenelig skal også transportpolitikken bidra til likestilling mellom menn og kvinner. Videre skal menn og kvinner gis samme mulighet til å delta i planlegging og beslutninger innenfor transportområdet.

Likestilt transportsystem

Menns og kvinners bruk av transportsystemet i dag er forskjellig, bl.a. reiser kvinner oftere kollektivt enn menn. Årsaken til forskjellene gjenspeiler trolig i hovedsak generelle sosioøkonomiske ulikheter mellom menn og kvinner. Utjevning av disse ulikhetene er et mål for den generelle likestillingspolitikken. Regjeringens transportpolitikk slik den er utformet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004), bidrar til å legge til rette for kvinners valg av mer miljøvennlige transportformer. Dette er videreført i budsjettet. Det er bl.a. i Nasjonal transportplan et viktig mål å legge til rette for miljøvennlig bytransport med redusert bilavhengighet og økt kollektivtransport. Samferdselsdepartementet vil i forbindelse med forberedende arbeid til neste rulleplan av Nasjonal transportplan foreta en gjennomgang av transportpolitikken betydning for likestilling mellom kjønnene.

Deltakelse i planlegging og beslutninger

Kvinnens mulighet til å delta i utformingen av transportsystemet er også et viktig aspekt i arbeidet med å fremme likestilling mellom kjønnene. Flere kvinner i beslutende posisjoner er viktig for bredden i planarbeidet. I hele transportsektoren blir det lagt vekt på å øke kvinners deltakelse i planlegging og beslutninger. Dette arbeidet skal fortsette med sikte på lik deltakelse.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsfordelingen i Samferdselsdepartementet

Kjønnsfordelingen i departementet er svært jevn. Kvinneandelen var i 2003 på 48,5 pst., og den har holdt seg stabil rundt 50 pst. siden 2000.

Kjønn fordelt på ulike stillingskategorier

Kvinneandelen har de seneste årene økt og etter hvert flatet ut i rådgivergruppen, og kjønnsfordelingen i denne gruppen er nå ca. 50/50. I ledergruppen er det ikke en like god utvikling, noe som langt på vei skyldes lav turnover i gruppen. I 2003 var 10 av 35 ledere i departementet kvinner.

Lønn

Det er ingen vesentlige forskjeller i lønnsnivå mellom kvinner og menn innenfor hver enkelt stillingskategori. Mens kvinnelønnen blant avdelingsdirektørene f.eks. ligger noe over mannlønnen, ligger den noe lavere blant underdirektørene. I 2003 var således gjennomsnittlig brutto månedslønn kr 43 486 for de kvinnelige avdelingsdirektørene og kr 40 979 for de mannlige. Tilsvarende tall for underdirektørene var hhv. kr 33 167 og kr 35 640.

Overtid

Overtidsbruken fordeler seg forholdsvis jevnt mellom kvinner og menn. Inntil 100 timer er overtidbruken noe høyere hos kvinner enn hos menn, mens overtidbruken over 100 timer er noe høyere hos menn enn kvinner.

Målsetting

Samferdselsdepartementet har en målsetting om å øke rekrutteringen av kvinner til lederstillinger. Det er et mål at andelen kvinner i ledende stillinger i staten totalt skal være minst 40 pst. innen 01.07.2006. Ifølge mellomrapportering pr.

01.01.2004 er 26,2 pst. av lederstillingene i Samferdselsdepartementet med underliggende etater besatt av kvinner.

For å bidra til målet om 40 pst. totalt i staten innen 01.07.2006, er det fastsatt bestemte prosedyrer ved tilsetninger i topplederstillinger. Disse prosedyrene tar bl.a. sikte på at det i departementets

forslag til tilsetting før forslag fremmes for Regjeringen, så langt som mulig skal presenteres tre finalekandidater, hvorav minst én kvinne. Det er den enkelte virksomhets ansvar å følge disse prosedyrene, og Samferdselsdepartementet vil følge opp arbeidet i tråd med de sentralt fastsatte virkemidlene.

5 Diverse tabeller

Garantiordninger og –fullmakter

(i 1 000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2003	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2004	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2005
Lån til ferjer i riksvegsamband	05.12.2003	975 848	1 136 000	1 115 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	5 000	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	160 000	133 000	104 000
Sum		1 143 848	1 277 000	1 227 000

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

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Betegnelse	Fullmakt	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
1350	Jernbaneverket	Materiell	650	650
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

(i 1 000 kr)				
Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2004	Forslag 2005
1301	50	Samferdselsforskning	15 969	100 400
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	7 116	22 600
1301	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede mv.	15 803	15 700
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	2 000	13 400
1313	22	Flyttekostnader		47 700
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.		5 968 000
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekter		100 000
1320	60	Forsøk		420 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	17 565	1 166 000

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2004	Forslag 2005
1322	91	Lån	39 000	214 000
1350	23	Drift og vedlikehold		2 773 000
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen		74 000
1360	70	Beredskapslagring	531	600
1380	22	Flyttekostnader		38 300

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

For kap. 1320, post 23, post 29, post 60 og post 72, kap. 1350, post 23 og post 25, samt kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningene helt eller delvis benyttes til bygge- og anleggsarbeider som pågår over flere år, og/eller materiellanskaffelser. Innenfor Statens vegvesens budsjett

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

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

At lånet til Svinesundsforbindelsen AS, kap. 1322, post 91, er gjort overførbart, har også sammenheng med at det er vanskelig å anslå nøyaktig lånebehov på forhånd.

Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2004

					(i 1 000 kr)		
Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2004	Endring	Rev. budsj.	
1320	23	63	250	5 834 700	-80 000	5 754 700	
1320	30		250	4 467 200	73 000 ¹	4 540 200	
1330	74 (NY)		250	0	12 000	12 000	
1350	25	63	250	72 300	10 300	82 600	
1350	30	63	250	1 867 000	-38 596 ²	1 828 404	
1351	70	63	250	1 416 000	20 000	1 436 000	
Sum						-3 296	

¹ Beløpet er inkludert et kutt på 7 000 000 kr vedtatt i forbindelse med behandlingen av 2004-budsjettet.

² Beløpet er inkludert et kutt på 3 596 000 kr vedtatt i forbindelse med behandlingen av 2004-budsjettet.

Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2004

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2004	Endring	Rev. budsj
4320	2	63	250	294 300	47 700	342 000
4320	4 (NY)	63	250	0	19 400	19 400
4350	7	63	250	72 300	22 100	94 400
5618	80 (NY)	63	250	0	241 000	241 000
5619	80	63	250	476 500	-70 200	406 300
Sum					260 000	

Utgifter fordelt på postgrupper

(i 1 000 kr)

Post-gr.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
01–01	Driftsutgifter	421 126	417 400	446 600	7,0
21–29	Spesielle driftsutgifter	8 718 322	8 841 200	9 018 000	2,0
30–49	Nybygg, anlegg mv.	6 007 421	6 620 300	6 329 600	-4,4
50–59	Overføringer til andre statsregnskaper	96 712	97 600	100 400	2,9
60–69	Overføringer til kommuner		597 600	536 300	-10,3
70–89	Overføringer til private	4 111 226	4 297 100	4 180 300	-2,7
90–99	Utlån, avdrag mv.	11 078 601	290 000	227 000	-21,7
	Sum under departementet	30 433 408	21 161 200	20 838 200	-1,5

Del II
Nærmere om de enkelte budsjettforslag

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	794 276	123 600	129 200	4,5
1301	Forskning og utvikling mv.	127 792	136 100	155 700	14,4
	Sum kategori 21.10	922 068	259 700	284 900	9,7

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	3 068	2 000	2 100	5,0
	Sum kategori 21.10	3 068	2 000	2 100	5,0

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

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

Samlet budsjettforslag er på 284,9 mill. kr, en økning på 9,7 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Økningen skyldes først og fremst økt statlig tilskudd til nullutslippsteknologi, bl.a. til

bruk av hydrogen og brenselceller. Foreslått driftsbudsjett for Samferdselsdepartementet innebærer at det legges opp til om lag uendret aktivitetsnivå målt mot 2004. Departementets ordinære forsknings- og utredningsvirksomhet foreslås også holdt på om lag samme nivå i 2005 som i 2004.

Rapportering

St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, ble lagt fram 12.03.2004. Transportplanen som er utarbeidet av Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, er en tverrsektoriell plan der mål og prioriteringer for de ulike transportsektorene blir vurdert i sammenheng.

Departementet la 14.11.2003 fram St.meld. nr. 11 (2003–2004) Om virksomheten til Posten Norge

AS. Meldingen omfatter hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene.

Det er lagt ned et omfattende arbeid for å bedre trafikksikkerheten på norske veier. I 2003 var automatisk trafikk kontroll (ATK) i drift i alle fylker. Det ble fra 01.01.2004 innført et system med prikkbelastning av førerkort. Nye førerkortforskrifter og føreropplæringsforskrifter ble iverksatt 01.03.2004 som et ledd i å sikre et enklere regelverk og et bidrag til økt trafikksikkerhet.

Departementet har arbeidet aktivt for å forbedre kollektivtransportens stilling i storbyene. Gjennom arbeidet med belønningsordningen er det tildelt midler for å styrke drift og investeringer i lokal kollektivtransport i større byområder som iverksetter tiltak for overføring av trafikk fra personbil til buss og bane.

Samferdselsdepartementet arbeider for større konkurranse på samferdselssektoren. Konkurranse er et sentralt virkemiddel for å unngå unødvendig høy betaling for kjøp av transporttjenester, og bidrar til en mer effektiv produksjon som kommer transportbrukerne til gode. I 2004 har departementet lagt ned et omfattende arbeid med konkurranseutsetting av persontransport på jernbanen. Samferdselsdepartementet kunngjorde 30.04.2004 konkurranse for tildeling av kontrakt som gir enerett til å drive persontransport på Gjøvikbanen for en periode på 10 år, med planlagt trafikkstart i juni 2006.

St.meld. nr. 16 (2003–2004) Om transportstandarden og kjøp av tjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes, ble lagt fram 12.12.2003. Kyststrekningen Bergen – Kirkenes ble lagt ut på anbud 28.06.2004 for perioden 2005–2012.

Eierskapet til Flytoget AS ble fra 01.07.2004 overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Samferdselsdepartementet orienterte i St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, om viktige saker vedtatt eller gjennomført etter omdannelsen av Luftfartsverket til Avinor AS.

Rapportering vedrørende aktivitet innenfor forskning og utvikling i 2003 og 2004 er gjort rede for i postomtalen under omtalen av budsjettforslaget for kap. 1301.

Mål og prioriteringer

Samferdselsdepartementets overordnede mål og prioriteringer realiseres i første rekke ved den politikk som utformes for og ved de bevilgninger som stilles til disposisjon til de ulike formål som ligger under departementets ansvarsområde. Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av planen er grunnlaget for Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer i transportsektoren. For samferdselssektoren samlet, inklusive post og telekommunikasjoner, styres mål og prioriteringer også av andre såkalte prinsippmeldinger. Departementets bruk av midlene over driftsbudsjettet og til forskning og utvikling, støtter opp under de mål og prioriteringer som gjøres i forhold til den enkelte sektor.

Samferdselsdepartementet vil arbeide for mer miljøvennlig transport, med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk. Departementet ønsker å legge til rette for økt bruk av alternativ drivstoff og miljøvennlig teknologi. Det vil også bli fokusert på tiltak for å oppnå et mer effektivt transportsystem og bedre framkommelighet i og mellom regioner samt færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken.

Arbeid med anbud og konkurranse for persontransport med tog vil bli gitt høy prioritet i 2005. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med sikte på effektivisering av Jernbaneverkets produktionsvirksomhet. Ansvarsområdet til Statens havarikommisjon for transport (Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) vil utvides til også å omfatte alvorlige ulykker i vegtrafikken. Utvidelsen vil finne sted i 2005. En ytterligere utvidelse til også å omfatte sjøfart er under forberedelse.

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

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

Utredningsvirksomheten har til hensikt å bygge oppunder departementets overordnede politikk, mens store deler av forskningsaktiviteten vil bli kanalisert til programmer i regi av Norges forskningsråd.

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

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	95 919	94 300	98 300
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	11 657	12 000	13 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700	17 300	17 900
90	Kjøp av aksjer	670 000		
	Sum kap. 1300	794 276	123 600	129 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 98,3 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er videre satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Ved utgangen av 1. halvår 2004 hadde Samferdselsdepartementet 135 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 13 mill. kr. Bevilgningen skal dekke kontingenter angående Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon: Den europeiske transportministerkonferansen (ECMT), Internasjonale vegkon-

gresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF), International Railway Congress Assosiation (IRCA) og Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP). Økningen fra saldert budsjett 2004 skyldes deltakelse i to nye organisasjoner: Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA) og EU-programmet om forbedring av godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo). Kontingentene betales i det alt vesentlige i euro og sveitsiske franc.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget i alt 17,9 mill. kr.

Trygg Trafikk foreslås tildelt 17,5 mill. kr, en økning på 0,4 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett for 2004. Finansieringen av Trygg Trafikk framgår av tabell.

(i 1 000 kr)				
	Budsjett 2004	Finansiering i pst. 2004	Forslag 2005	Finansiering i pst. 2005
Trygg Trafikks inntekter				
Statstilskudd	16 900	36,0	17 500	36,4
Andre tilskudd og egne inntekter	29 968	64,0	30 567	63,6
Sum	46 868	100,0	48 067	100,0

Trygg Trafikk gir råd og veiledning om trafikkopplæring i skoler og barnehager gjennom utarbeidelse av undervisningsmaterieell og opplæringsstilbud, herunder Barnas trafikkklubb og Skolebarnas trafikkklubb som ble opprettet i 2002. Trygg Trafikk skal også bidra til å samordne innsatsen mot tra-

fikkulykker og har en sentral rolle i kampanjer og annet informasjons- og opplæringsarbeid, spesielt når det er rettet mot barn og unge. Videre fungerer Trygg Trafikk som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter. Trygg

Trafikk er en viktig aktør og pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.

Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 0,4 mill. kr, samme beløp som i saldert budsjett for 2004. Syklistenes Landsforening har de siste årene fått et årlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet. Tilskuddet var opprinnelig begrenset til årene 2000–2002, men ble videreført i 2003 i forbindelse

med Syklistenes Landsforenings innsats i Vegdirektoratets arbeid med nasjonal sykkelstrategi. Denne strategien ble lagt frem våren 2003. Driftstilskuddet til Syklistenes Landsforening ble videreført i 2004 på bakgrunn av foreningens arbeid for en sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at driftstilskuddet videreføres i 2005.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900	2 000	2 100
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	929		
18	Refusjon av sykepenger	239		
	Sum kap. 4300	3 068	2 000	2 100

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Dette forklarer inntektsanslaget på post 01. Beløpet gjel-

der 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. omtale av kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag andre FN-organisasjoner mv.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 989	15 500	17 000
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	96 712	97 600	100 400
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	14 315	12 200	22 600
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., <i>kan overføres</i>	1 776	10 800	15 700
	Sum kap. 1301	127 792	136 100	155 700

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 17 mill. kr til utredningsvirksomhet, en økning på 1,5 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2004.

Hovedformålet med Samferdselsdepartementets utredningsaktivitet er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik sett legge til rette for mer effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. Utredning av temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet står sentralt. Styrkingen i 2005 foreslås brukt til utvikling og

oppstart av en systematisk registrering av omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet for relevante geografiske områder, herunder forbedring av kollektivtransportstatistikken. Det vil også bli fokusert på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt utredninger knyttet til spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer.

Sentrale temaer som ble utredet i 2003 var bl.a. knyttet til forsøk med nye modeller for transportforvaltning i byene, bedret tilgang til busstransport for funksjonshemmede, Hurtigrutas framtid, strukturen på det regionale flyplassnettet, kartlegging av utbredelsen av bredbånd og reisevaneundersøkelser. Videre ble det brukt midler til evaluering av prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. I 2004 er det satt i gang nye utredninger bl.a. knyttet til trafikkikkerhet, utvikling av bedre prognoser for person- og godstransport, om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog og konkurranse om sporet.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 100,4 mill. kr for 2005, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004. Midlene foreslås fordelt mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 36,9 mill. kr og 63,5 mill. kr.

Norges forskningsråd har satt i gang en ordning med delfinansiering av egenandelen når forskningsinstituttene får tildelt prosjekt fra EU. For 2005 foreslår Regjeringen en økning på til sammen 50 mill. kr til delfinansiering av EU-prosjekt i det sjette rammeprogrammet. Midlene blir bevilget over budsjettene til Nærings- og handelsdepartementet, Olje- og energidepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet. I tillegg er det midler til ordningen på budsjettene til Utdannings- og forskningsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet som er videreførte fra 2004. Norges forskningsråd skal forvalte disse midlene som en felles ordning. Samferdselsdepartementets bidrag til dette tiltaket er 3,5 mill. kr i 2005.

For å identifisere framtidige kunnskapsbehov og for å tydeliggjøre departementets sektoransvar for forskning, er det igangsatt et arbeid med å utarbeide en forskningsstrategi. Strategien vil bl.a. basere seg på en inkluderende prosess der brukere, forskningsmiljøer og Norges forskningsråd vil delta for å få fram sektorens kunnskapsbehov. Det tas sikte på å ferdigstille strategien i løpet av første halvår 2005.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Hoveddelen av bevilgningen vil nyttes til å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. En betydelig del av midlene til transportforskning vil gå til å støtte det næringsrettede forskningsprogrammet PULS, som dekker tjenesteyting, handel og logistikk. Programmet finansieres med midler både fra transportforskning og fra telekommunikasjonsforskning. PULS finansierer prosjekter som kan bidra til FoU-basert nyskaping, innovasjonsprosesser i nettverk, mer effektive logistikk- og transporttjenester, kompetanseutvikling og internasjonalisering.

I 2002 ble det igangsatt et bredt anlagt forskningsprogram om risiko og sikkerhet i transportsektoren, RISIT. Programmets hovedmål er å gi befolkning, bedrifter, organisasjoner og myndigheter en bedre forståelse av risikoforhold og et best mulig grunnlag for god risikohåndtering innen samferdselssektoren. Departementet foreslår å videreføre støtten til RISIT i 2005. I tillegg vil midler brukes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og til nasjonal delfinansiering av prosjekter under EUs rammeprogram for forskning. I 2003 var det avsatt 34,4 mill. kr til transportforskning, mens det for 2004 er avsatt 36 mill. kr.

Telekommunikasjonsforskning

Formålet med telekommunikasjonsforskningen er å styrke kunnskapsgrunnlaget for å sikre en videre utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletjenester, samt å øke innsikten i samfunnsmessige virkninger av ny teknologi. Bevilgningen vil i hovedsak gå til programforskning under Norges forskningsråd. I 2003 ble det bevilget 60,4 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2004 er det satt av 61,6 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger opp til å støtte forskningsprogrammer under Norsk forskningsråd også i 2005, med vekt på forskning og utvikling som fremmer bredbåndnett og -tjenester. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger. Bevilgningen omfatter også Simula-senteret på Fornebu, som driver grunnleggende forskning rettet mot programvareutvikling samt forskning på problemstillinger knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester.

Det foreslås videre å støtte etableringen av en bredbåndsforbindelse mellom Longyearbyen og Ny-Ålesund. Dette vil sikre aktivitetene i Ny-Ålesund en effektiv kommunikasjon mot resten av verden via sjøkabelen som forbinder Svalbard med fastlandet.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Ordningen med tilskudd til utviklingsprosjekter for kollektivtransport er under utvikling og finansieres gjennom overførte midler. Bevilgningen for 2005 omfatter derfor utelukkende tilskudd til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi.

Formålet med tilskuddsordningen er å bidra til økt bruk av alternative drivstoff, og til utvikling og bruk av ny teknologi som kan bidra til å redusere miljøproblemene forårsaket av transport. Gjennom forsøksprosjekter finansiert via denne ordningen, i tillegg til generelt sett stor aktivitet på fagfeltet internasjonalt, har kunnskapen på området blitt god. Departementets vurdering er at for kommersielt tilgjengelige teknologier er vi nå i en fase der det i hovedsak bør være opp til markedet å ta i bruk alternative drivstoff og ny mer miljøvennlig teknologi. Myndighetenes viktigste rolle i denne sammenheng er å sørge for riktige rammevilkår for ulike typer drivstoff.

Samferdselsdepartementet ønsker å legge til rette for bruk av hydrogen og nullutslippsteknologi i transportsektoren, bl.a. bruk av hydrogen og brenselceller. Slik teknologi er viktig for på sikt å få bukt med samferdselssektorens utslipp av klimagasser. Samferdselsdepartementets ekspertgruppe for hydrogen i transportsektoren, som la fram sin rapport 04.05.2004, anbefaler en målrettet satsing på hydrogen både av hensyn til miljø og muligheter for norsk næringsutvikling. Gruppen mener det er behov for økt satsing både på forskning og utvikling og demonstrasjonsprosjekter. For å sikre en mest mulig målrettet satsing, er det av stor betydning at prosjekter vurderes i en bred faglig og tverrsektoriell sammenheng. De største barrierene er knyttet til utvikling av brenselcelle- og lagringsteknologi.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å bevilge 22,6 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi. Midlene vil i all hovedsak bli brukt til prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av hydrogen og nullutslippsteknologi i transportsektoren, og innebærer om lag en tredobling av innsatsen til forannevnte formål sammenlignet med

saldert budsjett 2004. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med andre berørte myndigheter legge til rette for at aktuelle prosjekter får en bred faglig vurdering for å sikre størst mulig nytte av den økte hydrogensatsingen.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv.

Posten inkluderer tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede samt tilskudd til investeringer i infrastruktur for å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Tilskuddene til tilgjengelighetstiltak er for 2004 budsjettet på kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport. Det foreslås en bevilgning på 15,7 mill. kr samlet til de to formålene i 2005.

Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

Ett viktig formål med forsøket er å sikre funksjonshemmede arbeidstakere og studenter muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning, samt å kompensere for merutgifter til transport i slike sammenhenger. Det er videre en målsetting å kartlegge hvilken betydning et bedre transporttilbud for funksjonshemmede vil kunne få for redusert tilgang til uførepensjon, og om forsøket fører til at flere funksjonshemmede kommer ut i arbeidslivet eller tar utdanning. Forsøket skal fange opp funksjonshemmede som faller utenfor etablerte stønadsordninger til transport (bilstønad, grunnstønad, tilrettelagt transport til arbeid og utdanning m.m.), og kommer ikke i stedet for etablerte ordninger. Forsøket er et samarbeidsprosjekt mellom Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Forsøket baseres på utprøving av to modeller. I om lag halvparten av landets fylkeskommuner er transporten knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene (som i dag er en del av de regionale helseforetakene). For resten av landet er tilbudet etablert som en utvidelse av den fylkeskommunale transporttjenesten for funksjonshemmede (tt). Samferdselsdepartementet har ansvar for denne delen av forsøket.

Forsøksperioden er forlenget flere ganger, senest i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. St.prp. nr. 63 (2003–2004). Da gjentok Regjeringen forslaget om å inkludere forsøket med arbeids- og utdanningsreiser i gjennomgangen av ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov, jf. St.meld. nr. 40 (2002–2003). Flertallet i finanskomiteen tok

dette til etterretning, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Samtidig forutsatte flertallet bl.a. at behovet for klargjøring og presisering av vilkårene for å komme med i forsøket blir vurdert i forbindelse med videreføring av ordningen. En nærmere presisering av forsøkskriteriene er gjennomført våren 2004. Det arbeides nå ut fra at gjennomgangen av ordninger og stønader for transport for funksjonshemmede vil bli presentert for Stortinget i statsbudsjettet for 2006.

Nordlandsforskning evaluerte forsøket ved utgangen av 1. halvår 2003. Evalueringen viste at 316 personer hadde søkt om å komme inn under ordningen, og at 211 personer hadde fått godkjent søknaden. Omtrent 85 pst. gjaldt arbeidsreiser. Evalueringen viste at forsøket i liten grad har lyktes med å få funksjonshemmede over fra trygd til arbeid eller utdanning. Dette hadde bare lyktes for en eller to personer. I forhold til hovedformålet, nemlig å redusere veksten i trygdeutbetalinger, må forsøket sies å ha vært mislykket. Rapporten viser til at ordningen likevel 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.

Nordlandsforskning har vurdert de to modellene i forsøket, og konkluderer med å tilrå at en ev. permanent ordning bør baseres på en statlig modell. Dette grunngis bl.a. med at forsøket synes å ha fungert bedre i trygdefylkene enn i tt-fylkene, bl.a. viste transportkostnadene seg å være høyere i tt-fylkene enn i trygdefylkene.

I statsbudsjettet for 2004 ble det bevilget 10,8 mill. kr til den delen av forsøket med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede som Samferdselsdepartementet har ansvar for.

Tilgjengelighet for alle

Transportinfrastrukturen er ikke utformet og tilrettelagt godt nok for alle. I 2003 og 2004 er det bevilget særskilte midler til investeringer i infrastruktur med formål å bedre tilgjengeligheten i kollektivtransporten over kap. 1330, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport. Midlene er nå omdisponert til kap. 1301, post 71, og nivået på innsatsen er foreslått videreført som i saldert budsjett 2004. Midlene fordeles i all hovedsak til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor, og benyttes til mindre investerings- og utbedringstiltak på eksisterende infrastruktur med sikte på bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Regjeringen ser det som spesielt viktig at prinsippet om universell utforming blir ivaretatt, og at enkle, kostnadseffektive løsninger blir prioritert. Ved å fjerne f.eks. hindringer for rullestolbrukere vil også andre, som personer med barnevogn, tung bagasje, gæstoler o.l. få et mer tilgjengelig transportsystem. Universell utforming av kollektivtransporten bidrar til økt reisekvalitet for alle passasjerer, i tillegg til et kvalitets- og kvantitetsmessig bedre tilbud til funksjonshemmede.

Samferdselsdepartementet vil understreke at det tilligger underliggende virksomheter gjennom de ordinære budsjettene et hovedansvar å sørge for universell utforming av transportinfrastrukturen med sikte på tilgjengelighet for alle. For 2005 kan spesielt nevnes at det innenfor Jernbaneverkets budsjett er foreslått en kraftig økning av innsatsen på programområdet Stasjoner og knutepunkter, hvor tilgjengelighet for alle er ett av flere siktemål.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1310	Flytransport	399 603	420 500	444 000	5,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	261 151	277 000	53 400	-80,7
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	130 696	164 200	179 800	9,5
1314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	20 454	23 300	31 800	36,5
1315	Etablering av Luftfartsverket som statsaksjeselskap	7 391 376			
	Sum kategori 21.20	8 203 280	885 000	709 000	-19,9
	Sum kategori 21.20 korrigert for innføring av merverdiavgift på luftfartens infrastruktur	8 203 280	885 000	959 000	8,4

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	76 266	87 600	90 600	3,4
4314	Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 1314)	250			
4315	Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket	7 391 376			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	436 461	476 500	402 600	-15,5
5622	Aksjer i Avinor AS			50 000	
	Sum kategori 21.20	7 904 353	564 100	543 200	-3,7

I Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004), er sentrale mål for luftfartspolitikken trukket opp. Viktige målsettinger er bl.a. å opprettholde sysselsetting og bosetting i distriktene ved å sikre befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til

regionale sentra, med videre forbindelser til andre landsdeler og utlandet via de kommersielle rutene.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering gjennom luftfartsloven med forskrifter og konsesjoner, direkte statlig kjøp av tjenester og tilskudd, samt

styring av departementets underliggende virksomheter i sektoren. Styringen av Avinor AS, som eier og driver de fleste norske lufthavnene, skjer bl.a. gjennom at staten kjøper regionale lufthavntjenester og ved at departementet fastsetter nivået på luftfartsavgiftene. Stortinget vil annet hvert år bli forelagt en melding om virksomheten i Avinor AS. Den første meldingen ble lagt fram våren 2004, jf. St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 709 mill. kr. Dette innebærer en økning på 8,4 pst. eller 74 mill. kr fra saldert budsjett 2004 etter korreksjon for virkningen av forslaget om å innlemme luftfartens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget. Det foreslås budsjettert med 444 mill. kr til kjøp av flyruter, en økning på 5,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Økningen skyldes bl.a. økte luftfartsavgifter som følge av tiltak mot terror og sabotasje.

I tilskudd til regionale flyplasser foreslås det budsjettert med 53,4 mill. kr, herav 40 mill. kr i tilskudd til Avinors regionale flyplasser. Korrigert for forslaget om å innføre merverdiavgift på luftfartens infrastruktur, øker tilskuddet til Avinors regionale flyplasser med om lag 10 pst. fra saldert budsjett 2004. Merverdiavgiftsendringen innebærer at de regionale lufthavnene heretter i større grad blir finansiert ved kryssubsidiering fra stamrutelufthavnene. Det er budsjettert med 13,4 mill. kr i tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

For Luftfartstilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 179,8 mill. kr, en økning på 9,5 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen skyldes nye oppgaver kombinert med flyttingen av tilsynet til Bodø. Det er satt av 47,7 mill. kr til flyttekostnader.

Foreslått budsjett for Statens havarikommisjon for transport (Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) er på 31,8 mill. kr, som innebærer en økning på 36,5 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Den store økningen skyldes utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte vegsektoren. Samtidig endres navnet.

Luftfartstilsynets inntektsbudsjett er foreslått til 90,6 mill. kr, en økning på 3,4 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Det er foreslått et utbytte på 50 mill. kr fra Avinor AS.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Overordnet politikk for luftfarten ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Luftfartsverket ble 01.01.2003 etablert som eget aksjeselskap eid av staten, under navnet Avinor AS, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Bud-

sjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002–2003). Selskapet har ansvar for drift og utbygging av 46 lufthavner, hvorav 18 stamruteplasser og 28 regionale lufthavner.

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

Sikkerhet skal ha høy prioritet innen alle deler av luftfarten. Innen ruteflyging er sikkerheten høy, og utfordringen ligger særlig i å opprettholde det høye sikkerhetsnivået. Innen øvrig lufttransport som passasjertransport med helikopter og klubb- og privatflyvirksomhet er det et lavere sikkerhetsnivå, og det er en utfordring å heve dette.

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart. Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har som oppgave å undersøke hendelser og ulykker i sivil luftfart, samt å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren. Kommisjonens ansvarsområde utvides nå til også å omfatte vegsektoren.

Det er en betydelig utfordring for Samferdselsdepartementet å legge til rette for at fordelingen av oppgaver og økonomiske ressurser mellom virksomhetene blir slik at resultatet for luftfarten samlet blir best mulig.

Flytilbudet i Norge er i dag basert på et landsomfattende og finmasket nett av flyplasser. Antallet flyplasser er høyt i forhold til trafikk og folketall sammenlignet med andre land. I samsvar med Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett, jf. Innst. S. nr. 269 (2001–2002), vil imidlertid de regionale flyplassene også i 2005 betjenes med anbudsruiter i hovedsak som i dag. Det vises for øvrig til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004).

I Nasjonal transportplan 2006–2015 ble Stortinget varslet om at Samferdselsdepartementet vurderer det som aktuelt å komme tilbake med en ytterligere vurdering av den framtidige regionale lufthavnstrukturen i løpet av 2005. Departementet la da bl.a. til grunn at konsekvensene av forskrift om store flyplasser var tiltrekkelig kjent. Etter en ny vurdering anser departementet det nå som lite sannsynlig at konsekvensene av forskriften om utforming av flyplasser vil være tilstrekkelig kjent

allerede i 2005. På den bakgrunn vil Samferdselsdepartementet bruke mer tid før det kommer tilbake med en ny gjennomgang av den framtidige regionale lufthavnstrukturen.

Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret har i samarbeid med Rygge Sivile Lufthavn AS søkt om konsesjon for drift av sivil lufthavn på Rygge flystasjon. Søknaden er til behandling i Samferdselsdepartementet på grunnlag av innstillingen fra Luftfartstilsynet.

Flere års nedgang i flytrafikken og svekket økonomi i flyselskapene innebærer fortsatt betydelige utfordringer, selv om trafikken nå er i ferd med å ta seg opp. Trafikkvikten og konkurranse fra nye aktører har gjort det nødvendig for de etablerte flyselskapene å gjennomføre tilpasninger og effektivisering. Utviklingen i flyreisemarkedet fører også til at hovedtilbyderen av infrastruktur-tjenester, Avinor, må redusere sitt kostnadsnivå. Departementets målsetting er at stamflughavnene og store deler av rutenettet innenriks fortsatt skal opereres på kommersielle vilkår, samt at effektiv konkurranse mellom flyselskapene skal bidra til å holde billettprisene nede. Det er videre viktig at Avinor driver de regionale lufthavnene mest mulig effektivt, samt at det er effektiv konkurranse om anbudsrutene, slik at statlige tilskudd til regional luftfart ikke blir høyere enn nødvendig.

På bakgrunn av Stortingets behandling av St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, legges det opp til at statlig kjøp av regionale lufthavntjenester i 2005 fastsettes ensidig av Samferdselsdepartementet. Det legges også opp til at Avinors tidligere praksis vedrørende luftfartsavgifter videreføres for 2005. Avgiftene vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet i egen forskrift. Det vises til at Regjeringen foreslår å innføre merverdiavgift med full sats for luftfartens infrastruktur, som vil gi avgiftslettelse for Avinor som i utgangspunktet er hentet inn igjen ved reduksjon i statens tilskudd til de regionale flyplassene. Det vises for øvrig til egen omtale av merverdiavgiftssaken i pkt. 3.3 i del I i proposisjonen, samt omtale under kap. 1311, post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser.

Både Luftfartstilsynet og Avinor har et miljøansvar. Luftfartstilsynets ansvar knytter seg særlig til overordnet regelverksutvikling, mens Avinors

ansvar knytter seg til rollen som flyplassseier. Luftfarten påvirker særlig miljøet gjennom utslipp av drivhusgasser, støy og utslipp av kjemikalier.

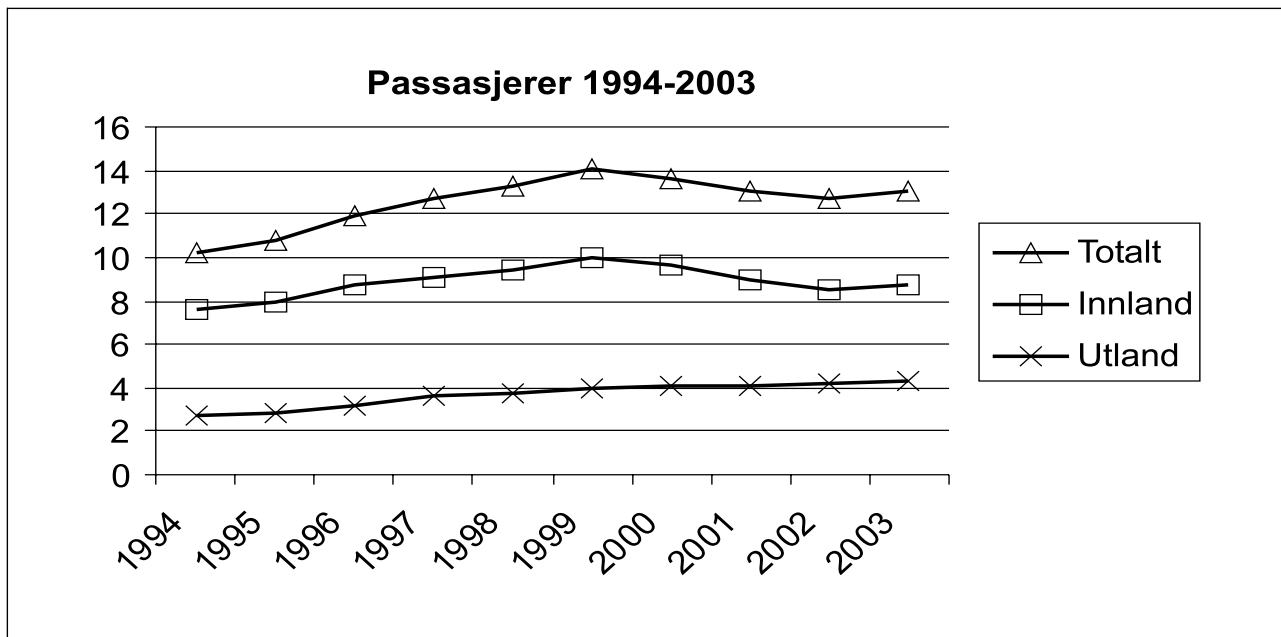
Det er igangsatt omfattende tiltak for å redusere konsekvensene av utslipp til vann og grunn ved flyplassene. Forutsatt gjennomføring av disse vil miljøpåvirkningen reduseres, selv med trafikkvekst. Imidlertid stiller forurensningsmyndighetene strengere og mer spesifikke krav til reduksjoner i utslipp i forbindelse med nye utslippssøknader.

Nye beregninger fra SSB viser at støyplagene som følge av flytrafikk er redusert med 12 pst. i perioden 1999 til 2002. Reduksjonen i støyplage fra luftfart kan ses i sammenheng med reduksjon i landinger og avganger i perioden. Utskiftinger i flyparken til nye og mer stillegående fly virker også inn. Til tross for forventet trafikkvekst forventer Avinor at støynivået vil fortsette å gå ned, men i mindre grad enn de siste årene.

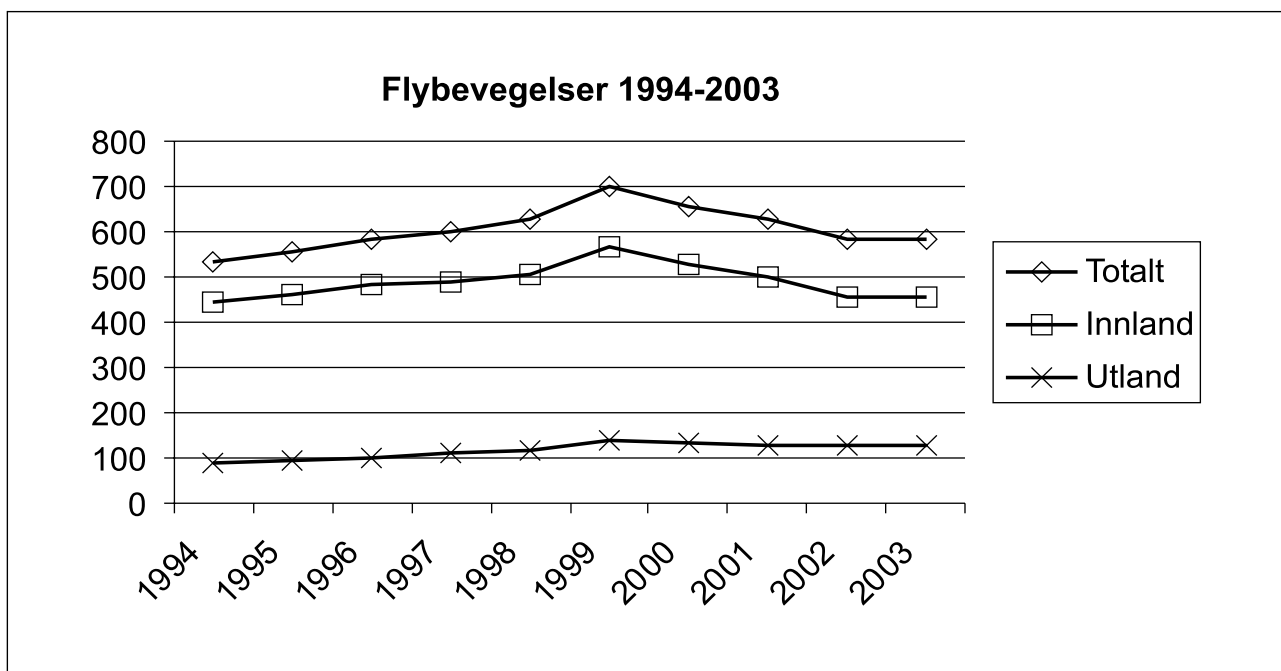
Luftfarten bidrar til drivhuseffekten direkte ved forbrenning av drivstoff med påfølgende utslipp av CO₂ og andre drivhusgasser. Økt belegg og nyere flytyper som er mer brensel effektive vil bidra til å motvirke økningen i CO₂-utslipp som vil komme av forventet trafikkvekst. Drivstoff som brukes til luftfart innenlands er ilagt CO₂-avgift. Departementet arbeider aktivt gjennom International Civil Aviation Organization (ICAO) for også å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten. Aktuelle virkemidler kan være avgifter, handel med utslippskvoter og frivillige avtaler.

Rapportering

Konkurransen i det norske luftfartsmarkedet er betydelig og berører både de etablerte selskapene og de nye lavprisaktørene. Denne utviklingen innebærer at selskapene legger stor vekt på pris og kapasitet i sin markedstilpasning. Til tross for at trafikken i 2003 ble negativt påvirket av utbruddet av sykdommen SARS, Irak-krigen og lav økonomisk vekst, har det vært en vekst i passasjertrafikken (innenlands), etter tre år med tilbakegang. Den langsiktige trenden for antall flypassasjerer og antall flybevegelser framgår av figur 6.1 og 6.2.



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner (antall i mill.)



Figur 6.2 Utviklingen i antall flybevegelser (antall i 1 000)

Trafikken, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen ble snudd fra annet halvår 1999. Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 2003 26,1 mill., som tilsvarer om lag 13 mill. reisende, en økning på 2,9 pst. fra året før. I ruteflygninger var det en økning på 2,6 pst. for innenlandstrafikk og en økning på 3,6 pst. for utenlandstrafikk fra 2002. Tallene inkluderer Oslo lufthavn, Gardermoen, der økningen i antall passasje-

rer innenriks og utenriks var på henholdsvis 5,9 pst. og 6,3 pst.

Antall kommersielle flybevegelser for rute, charter og frakt var i 2003 584 000, hvorav 454 000 innenlands og 130 000 utenlands. Dette var en økning på 0,5 pst. i forhold til 2002. Det ble i 2003 foretatt 24 000 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom), dvs. 1,5 pst. flere enn i 2002.

Luftfarten har i noen år vært inne i en usikker periode. Det hefter derfor stor usikkerhet ved

prognoser om framtidig trafikkutvikling. I følge Avinor er utviklingen framover avhengig av utviklingen i norsk og internasjonal økonomi, oljeprisen og utviklingen på tilbudssiden i markedet. Utviklingen hittil i år indikerer en ytterligere oppgang i antall flyreisende. Pr. juli 2004 hadde antallet passasjerer kommet og reist økt med 9 pst. i forhold til samme periode året før ved Avinors flyplasser. Trafikken til og fra utlandet økte mest med 14 pst., mens antallet innenlands passasjerer økte med 6 pst.

I 2004 har Avinor prioritert investeringer i tiltak mot terror og sabotasje. Videre har tiltak av betydning for flysikkerheten vært høyt prioritert, spesielt på de regionale lufthavnene. Selskapet har også startet arbeidet med oppgradering av Stavanger lufthavn, Sola. Tiltakene gjelder utbedringer både av flyoppstillingsområder og selve terminalbygningen. Bygging av nytt ekspedisjonsbygg på Kirkenes ble også påbegynt. Den trafikkmessige utviklingen som det vises til foran, innebærer en positiv økonomisk utvikling for Avinor AS.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2005 tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert gjennom etableringen av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport (Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) som egne forvaltningsorganer. Drift av lufthavner og lufttrafikk-tjenesten skjer i regi av Avinor AS, som ble etablert 01.01.2003, og staten yter et årlig tilskudd til Avinors regionale flyplasser. Sentrale spørsmål om Avinors virksomhet 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) Om virksomheten til Avinor AS.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på de treårige anbudene i rutedrif-

ten som ble gjort gjeldende fra 01.04.2003. I tillegg er det regnet med virkningen av nye kontrakter for rutene i Finnmark og Nord-Troms, og nye kontrakter for rutene på Lakselv og Andenes. Det er inngått nye kontrakter på disse ruteområdene med Widerøe's Flyveselskap ASA som operatør.

Regjeringen foreslår å innlemme luftfartens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget med full sats fra 01.01.2005. I utgangspunktet legges det opp til at avgiftsendringen skal være provenytnøytral, slik at statens provenytnap ved omleggingen trekkes inn ved å redusere statens tilskudd til Avinors regionale flyplasser tilsvarende. Målet med avgiftsendringen er først og fremst å legge til rette for bedre effektivitet i flyplassenes økonomi, herunder avgiftsmessig å sidestille eksterne kjøp av tjenester med egenproduserte tjenester. Reduksjonen i tilskuddet til Avinors regionale flyplasser, innebærer at underskuddet ved de regionale flyplassene i større grad må dekkes ved krysssubsidi-ering fra stamrutelufthavnene. Dette med bakgrunn i at gevinsten ved avgiftsomleggingen i all hovedsak er knyttet til stamrutelufthavnene, jf. nærmere omtale av merverdiavgiftssaken i pkt. 3.3 i del I i proposisjonen, samt omtale under kap. 1311, post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser.

Luftfartstilsynets utgiftsbudsjett er styrket i forbindelse med at tilsynet er tilført nye oppgaver og ekstra kostnader ved at tilsynet skal flytte til Bodø.

Statens havarikommisjon for transport (Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) har i dag ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Kommisjonens ansvarsområde vil i 2005 bli utvidet til også å omfatte vegtrafikken, samtidig som navnet på kommisjonen endres. Det vil i løpet av 2006 være aktuelt med ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøtransport.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	399 603	420 500	444 000
	Sum kap. 1310	399 603	420 500	444 000

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

For 2005 foreslås det avsatt 444 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Beløpet baserer seg i hovedsak på dagens anbudskontrakter for perioden 01.04.2003 til 31.03.2006. Anbud med avvikende kontraktsperiode er omtalt særskilt. Innenfor fore-

slått bevilgning er det regnet med kompensasjon til kontraktselskapene som følge av varslet endring i Avinors luftfartsavgifter som følge av krav knyttet til tiltak mot terror og sabotasje mot luftfarten i 2005. Endringene er ennå ikke fastsatt. I tillegg forventes også kompensasjon for prisstigning i henhold til kontraktsforpliktelsene. Endelig kompensasjon er derfor beheftet med usikkerhet.

		(i mill. kr)	
	Ruteområde	Selskap	
1	Interne ruter i Finnmark	Widerøe's Flyveselskap ASA	84,7
2	Hasvik/Sørkjosen – Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	5,0
5	Stokmarknes – Bodø ¹	Widerøe's Flyveselskap ASA	0
6	Svolvær/Leknes – Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	42,8
7	Røst – Bodø	KATO Airline AS	6,8
8	Narvik – Bodø	KATO Airline AS	8,0
9	Brønnøysund/Sandnessjøen – Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	39,1
10	Mo i Rana/Mosjøen – Bodø/Trondheim, Namsos/Rørвик – Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	69,2
11	Florø – Oslo/Bergen	Danish Air Transport AS	19,6
12	Førde – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	17,2
13	Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	59,0
14	Fagernes – Oslo	Coast Air AS	9,4
15	Røros – Oslo	Widerøe's Flyveselskap ASA	4,8
	Helikopterruten Værøy-Bodø	CHC Helikopter Service AS	19,1
	Andenes – Bodø/Tromsø, Lakselv – Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	30,6

¹ Ruten drives uten støtte fra staten, men med enerett.

Tabellen viser oversikt over de anbudskontraktene som løper gjennom hele 2005, basert på prisnivået i driftsåret 01.04.2004–31.03.2005. De inngåtte kontraktene følger av anbudene som ble utlyst i 2002 og gjelder for perioden 01.04.2003–31.03.2006, unntatt helikopterruten Værøy-Bodø der kontrakten gjelder for 01.08.2002–31.07.2005, rutene på Lakselv og Andenes der nye kontrakter med Widerøe gjelder for 01.01.2004–31.03.2006 og rutene på Finnmark og Nord-Troms der nye kontrakter med Widerøe gjelder fra 07.07.2004–31.03.2007. Prismøtning skal foretas pr. 01.04. for kontraktene 1,2,5–15, Andenes-Bodø/Tromsø, Lakselv-Tromsø, og Finnmark og Nord-Troms. Før kontraktsfestet konsumprisregning summerer alle kontraktene seg til 415,3 mill. kr.

For helikopterruten Værøy-Bodø utløper nåværende kontrakt med CHC Helikopter Service 31.07.2005. Godtgjørelse til selskapet for denne perioden er beregnet til om lag 19 mill. kr. Nytt

anbud vil tre i kraft fra 01.08.2005. Samferdselsdepartementet har i budsjettet for 2005 lagt til grunn gjeldende kontrakts tilskuddsbeløp.

Widerøe's Flyveselskap ASA sa opp kontraktene på Finnmark og Nord-Troms med virkning fra og med 07.07.2004, og Samferdselsdepartementet har derfor gjennomført en ny anbudskonkurranse på disse rutene. Det kom inn bud fra tre flyselskaper. Widerøe ble tildelt begge kontraktene, siden selskapet oppfylte kravene i innbydelsen og hadde det laveste kravet om godtgjøring fra staten. I følge kontraktene skal selskapet ha en samlet godtgjøring for hele kontraktsperioden (dvs. 07.07.2004–31.03.2007) på 246,6 mill. kr. For budsjettåret 2005 summerer disse kontraktene seg til 89,7 mill. kr.

Kato Airline AS har med virkning fra 08.03.2004 sagt opp kontrakten selskapet har inngått med Samferdselsdepartementet for ruten Narvik-Bodø. Selskapet ble høsten 2002 tildelt kontrakten for drift av denne strekningen i perioden 01.04.2003–

31.03.2006, med et gjennomsnittlig årlig statlig driftstilskudd på til sammen 8 mill. kr. Oppsigelsen av kontrakten betyr at Kato Airline AS vil trafikere strekningen fram til 08.03.2005. Departementet vil gjennomføre en ny anbudskonkurranse for drift av denne strekningen, med virkning fra 08.03.2005.

Nyutlysningene på Værøy og Narvik representerer usikkerhet om statens endelige kontraktfor-

pliktelser for kjøp av flyrutetjenester i 2005, ikke minst ettersom godtgjørelseskravene har variert betydelig for de seneste anbudskonkurransene. I tillegg kommer usikkerhet som følge av at den årlige prisomregningsfaktoren er ukjent ved framlegging av budsjettet, samt krav om reforhandling fra anbudsselskapene på grunn av økte luftfartsavgifter som følge av skjerpede krav til tiltak mot terror og sabotasje mot luftfarten.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	250 000	264 000	40 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	11 151	13 000	13 400
	Sum kap. 1311	261 151	277 000	53 400
	Sum kap. 1311 korrigert for innføring av merverdiavgift på luftfartens infrastruktur	261 151	277 000	303 400

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser

I St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, trekkes hovedlinjene i Regjeringens politikk overfor Avinor opp. I tråd med signalene i stortingsmeldingen fastsettes tilskuddet for 2005 ensidig av Samferdselsdepartementet.

Regjeringen foreslår nå å innlemme luftfartens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget fra 01.01.2005. Det legges opp til at avgiftsomleggningen skal være provenynøytral, slik at anslått provenytnytap for staten på 250 mill. kr i utgangspunktet er trukket inn igjen ved å redusere tilskuddet til Avinors regionale flyplasser tilsvarende. Dette innebærer at det legges opp til økt krysssubsidierting fra stamrutelufthavnene til de regionale lufthavnene siden avgiftsletten ved å inkludere flyplassene i merverdiavgiftsopplegget i all hovedsak er knyttet til stamrutelufthavnene. Stortinget støttet prinsippet om økt krysssubsidierting ved behandlingen av første Eiermelding om Avinor.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Avinor har beregnet et underskudd på de regionale lufthavnene på om lag 420 mill. kr for 2005.

Foreslått bevilgning på 40 mill. kr er forutsatt å dekke den del av underskuddet ved de regionale lufthavnene som ikke dekkes ved krysssubsidierting. Korrigert for avgiftsendringen innebærer forslaget en styrking av statens tilskudd på om lag 10 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004.

Avinors takstregulativ for 2005 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Samferdselsdepartementet foreslår et budsjett på 13,4 mill. kr. Av dette utgjør særskilt driftstilskudd til Skien lufthavn 1 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 128 (1994–95), mens resten gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved andre ikke-statlige flyplasser med rutetraffikk.

I St.meld. nr. 15/Innst. S. nr. 128 (1994–95) ble det besluttet at Skien lufthavn fra og med 1995 skulle få støtte på 1 mill. kr årlig inntil 10 år. Dvs. at budsjettåret 2005 blir det siste året for driftstilskudd til Skien lufthavn.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	130 696	121 000	132 100
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>		43 200	47 700
	Sum kap. 1313	130 696	164 200	179 800

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i sivil norsk luftfart. Dette arbeidet tar utgangspunkt i Regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren.

I tillegg til ordinære tilsynsområder vil sikkerhetstiltak ved lufthavnene og arbeidsmiljøet i luftfarten være viktige satsningsområder for Luftfartstilsynet i 2005. Gjennom deltakelse i Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, arbeides det med sikkerhetsfremmende tiltak for helikoptertrafikken og for å fremme forskning på området.

På det internasjonale området vil høy aktivitet i regelverksutvikling og medlemsdeltakelse i internasjonale fora som bl.a. EASA, JAA, ECAC og Eurocontrol fortsatt kreve mye ressurser. Norsk deltaking i EASA gjennom EØS-avtalen vil medføre økte kontingentforpliktelser for Luftfartstilsynet. Viktige europeiske forskrifter skal innføres også i 2005, bl.a. på området for styring av flytrafikken. Et eksempel er Group of Aerodrome Safety Regulation (GASR), som er et uformelt forum for harmonisering av spørsmål om regelverksutvikling og tilsynsmetodikk for flyplasser. Innen GASR som arbeider med flysikkerhet på flyplasser er det også aktiv virksomhet med utvikling av et felleseuropeisk regelverk.

Luftfartstilsynet har foreslått å endre forskrift om utforming av store flyplasser. Forskriften er revidert på bakgrunn av en omfattende risikoanalyse og det er bl.a. foreslått strengere krav til sikkerhetsområder langs og i enden av flyplassens rullebane. Utfordringen knyttet til de nye kravene vil gjennomgående være størst for de regionale flyplassene. Der det viste seg svært kostbart å tilfredsstille de foreslåtte kravene, åpnet høringsutkastet for kompensierende tiltak. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil forslaget ha betydning for investeringsbehovet eller transportstandarder på mange lufthavner. Som redegjort for i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, kapittel 6.1.5, har Luftfartstilsynet,

etter høringen, foretatt en ny vurdering av grunnlaget for kravene til sikkerhetsområder på kortbane-flyplassene. Konsulentselskapet som utførte risikoanalysen fastholder i tilleggssanalysen de konklusjonene de presenterte i hovedanalysen fra 2001. Luftfartstilsynet tar derfor sikte på å basere bestemmelsene om sikkerhetsområder i forskriften på risikoanalysen slik det ble gjort i høringsutkastet. Luftfartstilsynet vil foreta en ny høring av forskriften i løpet av høsten 2004, med sikte på ikrafttredelse av forskriften tidligst 01.01.2005. Departementet vil komme tilbake til ev. konsekvenser for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester.

Luftfartstilsynet har arbeidet med å utvikle en internetbasert portalløsning som legger til rette for bedre servicenivå og mer effektive løsninger i forholdet mellom Luftfartstilsynet og den enkelte bruker, spesielt på sertifikatområdet. Luftfartstilsynet vil i 2005 arbeide for å innarbeide portalen i markedet. Det vil også bli arbeidet med å ta portalen i bruk på andre områder. Arbeidet krever ekstra ressurser, men vil bety effektivisering og bedre kundeservice.

Det ble i 2003 satt en ramme på 145 årsverk i Luftfartstilsynet. Det foreslås at denne rammen nå økes med tre årsverk til 148. Økningen skal dekke nye stillinger til nye utvidede tilsynsområder innen meteorologi og beredskap mot terror og sabotasje mot luftfarten.

Det foreslås bevilget kr 132,1 mill. kr til ordinær drift, en økning på 9,2 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen skyldes nye oppgaver og økning i omfanget av eksisterende tilsyn.

Post 22 Flyttekostnader

Stortinget vedtok at Luftfartstilsynet skal flyttes til Bodø, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Det foreslås avsatt 47,7 mill. kr til flyttekostnader i 2005, en økning på 10,4 pst. målt mot saldert budsjett 2004.

Flytteprosessen er allerede igangsatt, bl.a. med rekruttering av personell til Bodø til erstatning for

dem som ikke ønsker å flytte. I 2005 vil Luftfartstilsynets virksomhet i stor grad være preget av arbeidet med flyttingen, samtidig som det løpende tilsynsarbeidet skal fortsette mest mulig normalt. Luftfartstilsynet legger stor vekt på å beholde eksisterende personell i perioden fram til 31.12.2006, noe som bl.a. er viktig i forbindelse med opplæring av de nyansatte.

Samferdselsdepartementet legger opp til at Luftfartstilsynet skal stå relativt fritt til å iverksette de tiltak som anses nødvendig for at tilsynsvirksomheten skal fungere tilfredsstillende i flytteperioden. Da det er usikkerhet knyttet til når de ulike kostnadene kommer til utbetaling, er bevilgningen foreslått gjort overførbart. Det vises for øvrig til en samlet omtale av flyttingen av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet i pkt. 3.4 i del I i proposisjonen.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Gebyrinntekter	71 254	87 600	90 600
02	Refusjon av diverse utgifter	2 478		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 575		
18	Refusjon av sykepenger	960		
	Sum kap. 4313	76 266	87 600	90 600

Post 01 Gebyrinntekter

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

I St.meld. nr. 38 (1996–97) Norsk luftfartsplan 1998–2007, ble det bl.a. lagt til grunn at Luftfartstilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende. Videre ble det i St.prp. nr. 66 (1998–99) Om tilsyn og myndighet i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket, vist til at departementet vil vurdere om også Luftfartstilsynets myndighetsoppgaver kan brukerfinansieres, slik at Luftfartstilsynet blir selvfinansierende. Grader av brukerfinansiering må vurderes i forhold til luftfartsnæringens økonomiske bæreevne. Luftfartstilsynets inntekter dekker ennå ikke kostnadene, og det vil være en utfordring å etablere hensiktsmessige gebyrsystemer som muliggjør dette. I Ot.prp. nr. 40/Innst. O. nr. 84 (2002–2003) ble det bl.a. besluttet at departementet kan gi forskrifter om at flyselska-

per eller andre operatører skal betale gebyr for finansiering av luftfartsmyndighetens arbeid med sikkerhet innen luftfarten. Dette innebærer at bl.a. regelverksarbeid, herunder utarbeiding av nye forskrifter og implementering av et relativt sett omfattende internasjonalt regelverk, samt analyser av årsakssammenhenger med hensyn til ulykker og hendelser blir finansiert av markedet.

I statsbudsjettet for 2003 ble Luftfartstilsynets selvfinansiering økt med drøyt 40 mill. kr, fra 41 mill. kr i 2002 til 84,6 mill. kr. Økningen ble foretatt innenfor rammen av den tradisjonelle gebyrfinansieringen, og medførte en betydelig økning av noen av gebyrene i gebyrregulativet for 2003. Luftfartstilsynet klarte likevel ikke inntektskravet i 2003, og endte opp med en mindreinntekt på om lag 13 mill. kr. Det betydde en økning av noen av gebyrene, også i 2004, ut over prisstigningen.

Den budsjetterte gebyrinntekten er beregnet til 90,6 mill. kr i 2005, som er en økning på 3,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	20 454	23 300	31 800
	Sum kap. 1314	20 454	23 300	31 800

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart og jernbane i Norge. Havarikommisjonen ble i 2002 utvidet til å omfatte alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Utvidelsen innebar en ytterligere klargjøring av roller på jernbaneområdet. En utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte vegtrafikk, er under forberedelse og vil finne sted i 2005. Samtidig endres navnet på institusjonen til Statens havarikommisjon for transport. En ytterligere utvidelse

av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøfart er under forberedelse, og vil trolig finne sted i løpet av 2006.

Utvidelsen av kommisjonens ansvarsområde har medført at det har vært nødvendig med oppføring av et tilbygg. For 2005 foreslås det bevilget 31,8 mill. kr til kommisjonen, som er en økning på 36,5 pst. målt mot saldert budsjett for 2004. Økningen skyldes i hovedsak utvidelsen av ansvarsområdet til også å omfatte vegsektoren. Departementet vil følge opp budsjettutviklingen etter at organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
80	Renter	436 461	476 500	402 600
	Sum kap. 5619	436 461	476 500	402 600

Post 80 Renter

Oslo Lufthavn AS er fra og med 2003 innvilget tre års avdragsfrihet på selskapets statslån, mens ren-

tene på lånet løper. Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 402,6 mill. kr.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
80	Utbytte			50 000
	Sum kap. 5622			50 000

Post 80 Utbytte

I St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, trekkes Regjeringens utbyttepolitikk opp. Utgangspunktet er at utbytte fra Avinor beregnes som statens innlånsrente multiplisert med egenkapitalen, begrenset oppad til 40 pst. av overskuddet etter skatt. Avinor opplyser at en prognose for morselskapets overskudd etter skatt for 2004 er forbundet med stor usikkerhet, men at dette forsiktig kan anslås til om lag 120 mill. kr. Et utbytte basert på innlånsrenten multiplisert med selskapets egenkapital, innebærer et utbytte på i størrelsesorden 250 mill. kr. På bakgrunn av forannevnte utbyttepolitikks regel om at utbytte skal begrenses oppad til 40 pst. av overskuddet etter skatt, foreslår imidlertid Regjeringen et utbytte på 50 mill. kr. Endelig utbytte i Avinor AS fastsettes av selskapets generalforsamling.

Andre saker**Avinors omstillingsprogram (Take-off 05)**

Det er redegjort for Avinors program for kostnadsreduksjoner i St.meld. nr. 36 (2003–2004) Om virksomheten til Avinor AS, jf. Innst. S. nr. 262 (2003–2004). Omstillingsarbeidet pågår fortsatt i tråd med denne redegjørelsen. Departementet følger nøye omstillingen og særlig selskapets oppfølging av krav til flysikkerhet og beredskap mot terror og sabotasje.

Eventuelt salg av Nordian AS

Samferdselsdepartementet orienterte i St.prp. nr. 67 (2002–2003) om stiftelsen av Nordian AS som et heleid datterselskap under Avinor AS, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Stiftelsen skjedde i forbindelse med kjøp av det tidligere statlige trenings- og kompetansesenteret under Nordic Aviation Resources AS. Formålet med selskapet er å produsere, formidle og selge læremateriell for operativt personell innen luftfarten.

Internasjonalt er det konkurranse på dette markedet i forhold til utdanningsinstitusjoner og andre leverandører av lærebøker og materiell på området. Dette er også en virksomhet som faller utenfor Avinors ordinære virksomhetsområde.

Nordians salg av læremateriell har ikke gitt tilstrekkelig lønnsomhet for videre drift. Underskuddet var i 2003 på ca. 2,5 mill. kr, noe mer enn budsjettet. Styret i selskapet har vurdert selskapets situasjon med svak likviditet og negativ utvikling som vanskelig. Avinor AS har tidligere gitt selskapet et ansvarlig lån på 4 mill. kr. Etter sonderinger er de ansatte vurdert som eneste reelle kjøper. Nordian AS har ført forhandlinger med de ansatte om å overdra selskapet med eksisterende rettigheter og forpliktelser til dem. Avinor AS anser at overdragelse til de ansatte er den beste løsning. Nordian AS selges derfor til de ansatte i selskapet, alternativt avvikles selskapet.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 986 407	12 225 900	12 507 000	2,3
1321	Mesta AS	2 257 000	356 500	380 100	6,6
1322	Svinesundsforbindelsen AS	317 225	290 000	227 000	-21,7
	Sum kategori 21.30	13 560 632	12 872 400	13 114 100	1,9

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	397 376	311 900	379 300	21,6
5620	Aksjer i Mesta AS	363 547	160 000	71 000	-55,6
	Sum kategori 21.30	760 923	471 900	450 300	-4,6

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001) og videre i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). De overordnede målene er å øke framkommeligheten på vegnettet i og mellom regioner, redusere antall drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og vri transporten i byområder fra bruk av privatbil til økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Til vegformål samlet er det foreslått bevilget om lag 13,1 mrd. kr. Foreslått budsjett for Statens vegvesen er på 12 507 mill. kr, en økning på 2,3 pst. eller om lag 280 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2004. Foreslått budsjett til drift og vedlikehold og riksveginvesteringer innebærer en økning på henholdsvis 2,3 pst. og 2,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Det er forutsatt at bompengeselskapene stiller til disposisjon om lag 3 060

mill. kr i bompenger til riksveginvesteringer i 2005. I tilskudd til restrukturering av Mesta AS er det avsatt 380,1 mill. kr, mens det er avsatt 214 mill. kr og 13 mill. kr som henholdsvis lån og opptreksrenter til Svinesundsforbindelsen AS.

På inntektssiden er det bl.a. budsjettert med et utbytte på 71 mill. kr fra Mesta AS.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringene innen vegsektoren er på lik linje med målene i vegpolitikken omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), og St.meld. nr. 24 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004).

Det er viktig å sikre god framkommelighet i alle deler av landet for å bidra til velferdsutvikling, bosetting og næringslivsutvikling. Samtidig er det nødvendig å redusere de trafikksikkerhetsproblemene vegtransporten skaper. Dette innebærer i

noen tilfeller vanskelige avveininger mellom målsettingen om bedret framkommelighet og nullvisjonen, f.eks. ved vurderinger av nedsettelse av fartsgrenser. Det er videre en utfordring å redusere de negative miljømessige effektene av vegtrafikken, vegbygging og drift og vedlikehold av vegnettet.

I byområdene er det viktig å skape gode alternativer til bruk av privatbil. Dette er avgjørende for å redusere trafikkveksten og de ulemper biltrafikken skaper for miljø, helse og trafiksikkerhet. Bedre forhold for kollektivtrafikken er her et viktig tiltak. Et godt utbygd og velfungerende kollektivtilbud gir en rekke samfunnsmessige fordeler som mindre køer, bedre framkommelighet for næringslivets transporter, redusert behov for nye veginvesteringer i storbyområdene, samtidig som det bidrar til en forbedring av miljøet. Regjeringen ser det derfor som viktig å øke markedsandelen for kollektivtransporten i forhold til personbil, samtidig som veksten i transportbehovet begrenses.

Framkommelighet

Det er store utfordringer knyttet til å kunne tilby en akseptabel framkommelighet på vegnettet. På det sentrale Østlandet, og i andre storbyregioner, fører problemer med trafikkavviklingen, først og fremst på innfartsårene i rushtiden, til økte kostnader og større uforutsigbarhet for gods- og persontransporten. Regjeringen legger opp til at transportsystemet må utformes med en balanse mellom kapasiteten på innfartsvegene og den trafikkbelastningen som det sentrale byområdet tåler. Det er verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk riktig, i mange tilfeller heller ikke praktisk mulig, å bygge ut et hovedvegnett som fjerner bilkøene i rushtiden. Hensynet til miljø, arealbruk, framkommelighet og trivsel tilsier at en økende del av persontransporten bør gjennomføres med kollektive transportmidler, sykkel og gange.

Størstedelen av transportarbeidet skjer på stamvegnettet. Regjeringen mener derfor det er

viktig med et godt utbygd stamvegnett. Dette vil også komme distriktene til gode. Et ledd i utbyggingen av stamvegnettet er å se lengre strekninger i sammenheng. Dette gjelder for eksempel viktige stamvegstrekkninger som E6 fra Oslo gjennom Østfold til Sverige, E18 fra Oslo til Sørlandet og E6 fra Gardermoen nordover til Lillehammer hvor all videre utbygging skal ta høyde for firefelts standard.

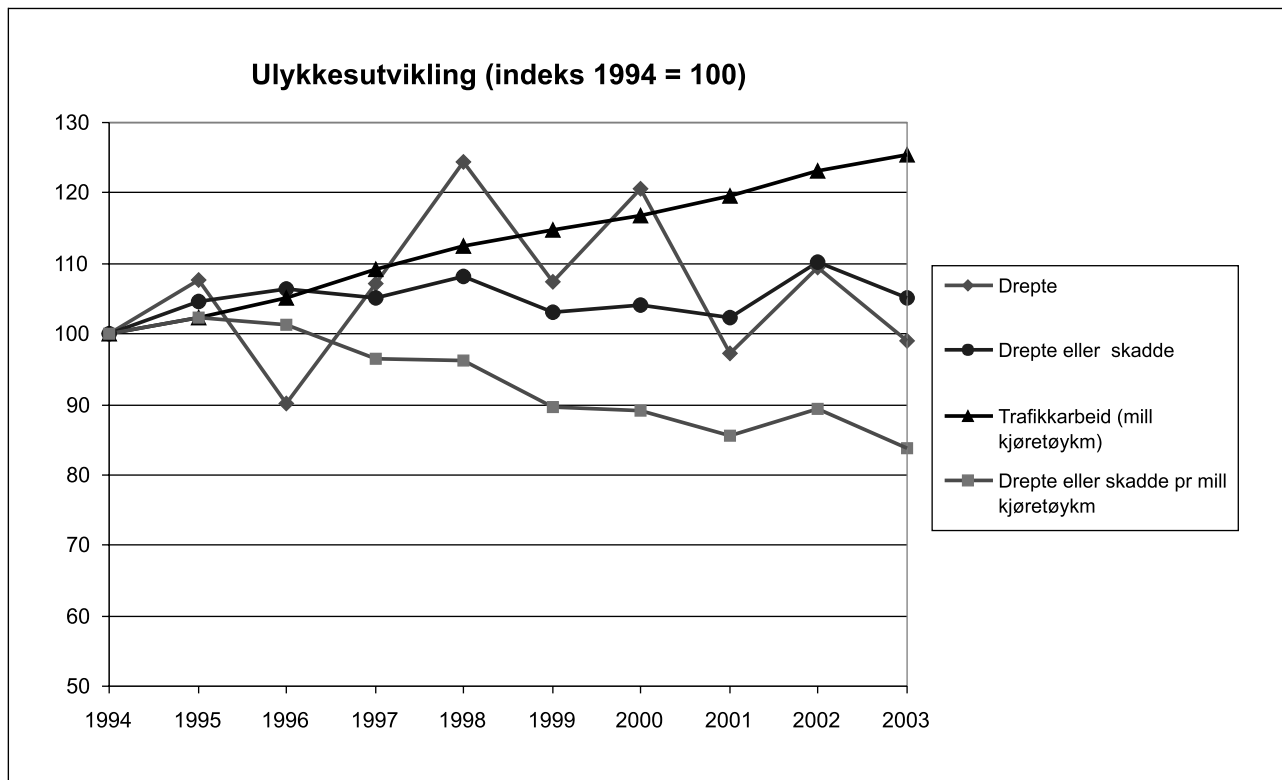
En del vegstrekkninger fremstår som flaskehalser, bl.a. på grunn av mangelfull vegbredde og dårlig kurvatur. Veger med stor stigning, fjellovergang med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte vegstrekkninger kan ha begrenset framkommelighet i deler av året. Det er en utfordring å gjøre transporten på vegnettet mer forutsigbar.

Riksvegferjene utgjør en betydelig del av vegtransportsystemet, og er derfor viktig for de reisende og næringslivet langs hele kysten. Det er en utfordring å bedre ferjetilbudet både for stamveg-samband, viktige regionale samband og viktige distriktssamband, samtidig som nivået på tilskuddet til riksvegferjedriften holdes på et akseptabelt nivå.

Drift og vedlikehold av vegene skal sørge for god og sikker framkommelighet både sommer og vinter. Vekst i bevilgningene og effektivisering har vært nødvendig for å tilby en god vegstandard. Vedlikeholdsbehovet har økt betydelig som følge av økt trafikkmengde, økte veglengder og vedlikehold av mer teknisk komplisert utstyr, f.eks. i tunneler.

Trafiksikkerhet

Ulykkesituasjonen på vegnettet er en hovedutfordring i samferdselssektoren. Vegtrafikken har i gjennomsnitt de siste ti årene krevd 300 menneskeliv pr. år. Skaderisikoen, dvs. drepte eller skadde i forhold til trafikkmengden, har imidlertid vist en svak nedadgående tendens. I 2003 var antallet drepte noe lavere enn gjennomsnittet de siste årene, dvs. 280 personer.



Figur 6.3 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1994 = 100)

Regjeringen har i St.meld. nr. 46 (1999–2000) lagt til grunn en visjon for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet om at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i vegtrafikken. Nullvisjonen er videreført i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. For å bedre trafikksikkerheten på vegnettet er det nødvendig med en målrettet og omfattende innsats. Regjeringen vil i årene framover legge spesiell vekt på å øke trafikksikkerheten, og i første rekke prioritere tiltak som kan redusere de alvorligste ulykkene. Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres.

Oppfølgingen av nullvisjonen tilsier større oppmerksomhet knyttet til veg- og trafikksystemets utforming. Gjennomgående sikkerhetstenking vil derfor i sterkere grad enn tidligere være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av investeringstiltak og vegtrafikktiltak.

Miljø

Utslipp fra vegtrafikken bidrar til globale og regionale miljøproblemer, samt betydelige lokale støy- og luftforurensningsproblemer. Mindre utslipp fra nyere kjøretøy bidrar til å redusere mange av disse problemene, men dette motvirkes av trafikkvekst, økt andel dieselskjøretøy og større og tyngre kjøretøy. Dieselskjøretøy har høyere utslipp av NO_x og

partikler enn bensindrevne kjøretøy, men har lavere klimagassutslipp. Det er en utfordring å begrense trafikkveksten og få en mer miljøvennlig trafikkavvikling, spesielt i byene.

Oppfølging av kravene i forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for støy vil i hovedsak være innfridd innen 2005. Det foreligger noen dispensasjonssøknader på grunn av forsinkelser i gjennomføringen av forutsatte tiltak og på grunn av vegomlegginger, som vil føre til redusert støy i løpet av relativt kort tid. Piggfriandelen i de største byene må øke for å redusere problemene med svevestøv.

Natur- og kulturminneverdier reduseres av vegutbygging. Det er viktig å begrense de negative konsekvensene.

Rapportering

Framkommelighet

I 2003 ble 53 km nye strekninger på stamvegnettet og 94 km nye strekninger på det øvrige riksvegnettet åpnet for trafikk, hvorav følgende større prosjekter (over 100 mill. kr):

Stamvegnettet:

- E6 Patterød-Akershus grense i Østfold (rute 1)
- E6 Beisfjord bru-Sjømannskirka i Nordland (rute 4)
- E6 Skardalen-Bånes i Troms (rute 5)

- E18 Ørje-Eidsberg grense i Østfold (rute 6)
- Rv 35 Lunner-Gardermoen i Akershus og Oppland (rute 17)

Det øvrige riksvegnettet:

- Rv 4 Gjelleråsen-Slattum i Akershus
- Samleveg Lørdagsrud-Strømmen kirke i Akershus
- Rv 650 Dyrkorn-Visettunnelen i Møre og Romsdal

Til sammen ble 74 km nye gang- og sykkelveger åpnet for trafikk i 2003. Dette er 75 pst. mer enn planlagt, og avviket skyldes i hovedsak avtaler om forskudd og tilskudd til bygging av en rekke prosjekter.

Videre ble det utbedret 45 rasutsatte punkt, noe som bl.a. medførte at 14 rasutsatte strekninger ble eliminert. Dette var mindre enn planlagt, og avviket skyldes i hovedsak merforbruk på prosjekter i 2002.

I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det lagt opp til å gjennomføre et program for legging av fast dekke på de aller fleste riksveger med grusdekke innen utgangen av 2003. Unntakene var rv 258 Gamle Strynefjellsveg, rv 252 Tyin – Eidsbugarden, rv 886 Bjørnstad – Jakobselv og enkelte strekninger av kulturhistorisk verdi i henhold til nasjonal verneplan for veier og bruer. Som planlagt ble det i 2003 lagt fast dekke på 84 km riksveg som hadde grusdekke. Til sammen er det lagt fast dekke på om lag 200 km riksveg i perioden 2000–2003, og grusvegprogrammet er dermed fullført i tråd med forutsetningene.

Vegdekkenes tilstand følges opp gjennom overvåking av sporutviklingen og overflatens jevnhet. For stamvegene, som omfatter om lag 8 600 km, har jevnhetstilstanden vært forholdsvis stabil. Utviklingen av spor har vært negativ for den høytrafikkerte delen av stamvegnettet, mens den har vært positiv for den lavtrafikkerte delen. For det øvrige riksvegnettet, som utgjør om lag 18 400 km, har utviklingen av både spor og jevnhet vært negativ.

Med bakgrunn i en evaluering av utvalgte forsøksstrekninger med fartsgrense på 100 km/t, vil nye og eksisterende motorveger kunne gis fartsgrense 100 km/t. Motorvegene må imidlertid ha fire eller flere felt og samtidig oppfylle nærmere angitte standard- og sikkerhetskrav.

Tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtransporten er i all hovedsak konsentrert til de store byområdene, særlig Oslo-området med oppfølging av Oslopakke 1 og 2. I 2003 var videreføring av arbeidene på T-baneringen og tiltak for å øke hastigheten og sikkerheten på T-banenettet de

viktigste oppgavene. Videre ble det satset på prioriteringstiltak i kryss, bl.a. signalprioritering. Om lag halvparten av riksvegnettet som trafikkeres av kollektivtransport i Oslo og Trondheim, hadde signalprioritering ved utgangen av 2003. Andelen er lavere på kommunale veier.

I kontrakten med entreprenørene om drift av vegnettet er det fastsatt krav til bl.a. brøyting og strøing, inklusive gang- og sykkelveger. Med få unntak har entreprenørene gjennomført arbeidet i henhold til inngåtte kontrakter.

Eksisterende standard i riksvegferjedriften måles ved åpningstid, frekvens og oversitting, jf. langsiktige mål for driftsstandard beskrevet i St.meld. nr. 34 (1992–93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97. Måloppnåelsen i 2003 var om lag den samme som i 2002, men med noe tilbudsforbedringer i enkelte samband. Dette gjelder fem samband i Region nord, i tre samband i Region midt og i to samband i Region vest.

Trafikksikkerhet

I 2003 ble det registrert 574 færre drepte eller skadde enn i 2002. Det ble gjennomført tiltak med en samlet beregnet effekt på rundt 120 færre drepte eller skadde. Dette var 12 pst. mindre enn forventet. Det meste av avviket skyldes lavere innsats enn forutsatt innen trafikant- og kjøretøyområdene. Det er imidlertid knyttet betydelig usikkerhet til de beregnede virkningene. Det legges opp til en betydelig økning av denne innsatsen i 2005.

Investeringsiltak har bidratt til det meste av trafikksikkerhetsvirkningen av gjennomførte tiltak i 2003. Mindre investeringsiltak med god trafikksikkerhetseffekt har bidratt til en betydelig del av denne virkningen, herunder strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsrevisjoner. Strakstiltak er tiltak som ikke krever grunnerverv eller formell planbehandling. Eksempler er oppsetting av rekkverk, fjerning av sidehindre, oppretting av feil tverrfall og kryssutbedring. For å hindre møteulykker ble det bygd 14 km midtrekkverk på stamvegnettet i 2003. Ved årsskiftet 2003/2004 var det totalt satt opp midtrekkverk på 24 km på to- og trefelts veier.

Undersøkelser i 2003 viser at 78 pst. av de tunge kjøretøyene hadde gode nok bremses, mens 87 pst. hadde godkjent sikring av last. Dette er en økning på henholdsvis 6 og 4 prosentpoeng fra 2002. I handlingsprogrammet for 2002–2005 er det lagt til grunn at det i perioden i gjennomsnitt skal gjennomføres om lag 300 000 tungransportkontroller pr. år. Det ble i 2003 gjennomført 215 000 kontroller.

I 2003 ble det gjennomført 713 000 bilbeltekontroller mot planlagt 800 000. Undersøkelser i 2003 viser at 85 pst. brukte bilbelte i tettbygd strøk og 93 pst. brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk. Undersøkelsen omfattet både førere og passasjerer og viste bl.a. at små barn ofte er feil sikret i bil.

Antall kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrifter utført i 2003 oppfyller Vegvesenets forpliktelser i henhold til EU-direktiv 88/599/EØF, dvs. at det utføres minst 220 000 kontroller.

Det er flere årsaker til at målene for bilbelte- og tungtransportkontroller i 2003 ikke ble nådd. Målene har vært ambisiøse, og endring i organisering har medført utfordringer bl.a. når det gjelder planlegging og samordning av utekontrollvirksomheten. En del av den økte kontrollaktiviteten for perioden 2002–2005, var forutsatt finansiert ved uttak av effektiviseringsgevinster innenfor trafikkant- og kjøretøyområdene. Noen av disse tiltakene er forsinket, og de forventede effekter er dermed ikke oppnådd. I 2004 og 2005 legges det opp til en opptrapping for bilbeltekontroller i forhold til handlingsprogrammet. Det legges også opp til en økt og mer målrettet kontroll av tunge kjøretøy i 2005.

Virkingen på fart og ulykker der fartsgrensen er redusert, er undersøkt. På de rundt 700 km riksveg som i 2001 fikk nedsatt fartsgrense fra 80 til 70 km/t, har farten gått ned med mellom 2 og 4 km/t. Antall personskadeulykker er her redusert med 20 pst. Nye kriterier for fartsgrenser innenfor tettbygd strøk ble fastsatt i mars 2003.

I 2003 var automatisk trafikkontroll (ATK) i drift i alle fylker, med 286 fotobokser fordelt på over 550 km veg. Fotoboksene brukes nå langt mer aktivt enn tidligere. Det tradisjonelle fotoutstyret vil i løpet av fem år bli byttet ut med digitalt kamerautstyr. Alle nye punkter får digitalt fotoutstyr.

Miljø

Det arbeides med å redusere de negative miljøkonsekvensene av veger og vegtrafikk, og minimalisere nye inngrep i natur- og kulturmiljø. Dette skjer bl.a. gjennom miljømessig kvalitetssikring av planer, miljøoppfølgingsprogram for store utbyggingssjekter og før- og etterundersøkelser for å finne fram til mer miljø- og kostnadseffektive miljøtiltak.

Det utvikles nye løsninger for mer miljøvennlig drift og vedlikehold, herunder renhold og skjøtsel av grøntanlegg. Samferdselssektoren deltar i et nasjonalt program for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold. Programmet vil gjøre det enklere å ivareta hensynet til biologisk mangfold i

planarbeidet, ved at innsatsen knyttet til kartlegging og overvåking av truede og sårbare arter og naturtyper etc. økes og koordineres.

Statens vegvesen arbeider med å følge opp verneplanen for veger, bruer og vegrelaterede kulturminner. Statens vegvesen fikk i 2003 Norsk Forms hederspris.

I 2003 ble det utbedret 9,8 km riksveg med landskapsbelastninger, mot forutsatt 14,6 km.

Beregninger viser at i løpet av 2003 ble om lag 4 800 færre personer, bosatt langs riksveg, utsatt for overskridelser av det nasjonale målet for svevestøv (PM₁₀). Antall personer beregnet utsatt for overskridelser av det nasjonale målet for nitrogen-dioksid (NO₂) ble redusert med om lag 1 100. Oslo har ikke hatt den samme forbedringen i 2003, som de tre foregående årene. Det ble målt overskridelser av grenseverdiene i forskrift om lokal luftkvalitet både for svevestøv og NO₂. Også i Trondheim var det overskridelser av grenseverdiene for svevestøv. Det er derfor satt i gang arbeid med tiltaksvurderinger i disse byene. Overskridelsene kan delvis skyldes piggfriandeler på om lag 70 pst. i Oslo og om lag 60 pst. i Trondheim, og relativt høye eksosutslipp som følge av økt trafikk og økt andel dieslbiler. Høye strømpriser har også gitt økte utslipp fra vedfyring. Videre gir klimatiske forhold store variasjoner i luftkvaliteten fra år til år. Målinger av svevestøv er blitt utvidet til å omfatte flere byer, bl.a. Skien og Tromsø. I disse to byene er det målt et relativt høyt antall dager med mye svevestøv.

Pr. 01.01.2004 var om lag 6 300 personer bosatt langs riksvegene utsatt for innendørs støynivå over grenseverdien på 42 dBA. Dette er en reduksjon på 1 100 personer i 2003. Om lag 84 600 personer var svært støypaget pr. 01.01.2004, og dette er en reduksjon på 1 200 personer i 2003.

Vegdirektoratet gjennomførte i 2003–2004 forprosjektet *Miljøvennlige vegdekker*, der mulighetene for å utvikle vegdekker som er gunstige i forhold til støy- og støvforurensning, ble vurdert. I tillegg kartlegger Statens vegvesen ulike typer bildekk og sammenligner støyegenskapene på norske vegdekker med tester utført på utenlandske vegdekker.

Mål og prioriteringer

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001) og videre i St.meld. nr. 24 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Det overordnede målet er å øke framkommeligheten på vegnettet over hele landet. Samtidig er det viktig at de negative konsekvensene av vegtrafikken med hen-

syn til trafikksikkerheten og miljøet blir minst mulig.

Innenfor trafikktilsyn er det i 2005 bl.a. planlagt gjennomført 875 000 bilbeltekontroller og 275 000 tungtransportkontroller. Hovedtemaene for trafikantkampanjer i 2005 vil være bruk av bilbelte, fartsgrenser og kjørefart samt tiltak for å forebygge søvnrelaterte ulykker. Bruken av automatisk trafikkontroll (ATK) vil bli økt.

Innenfor drift og vedlikehold vil tiltak med betydning for trafikksikkerheten ha høyeste prioritet også i 2005. Nødvendige driftsoppgaver for å opprettholde trafikksikkerheten blir gjennomført. Dette gjelder bl.a. vinterdriften. Det ventes i hovedtrekk samme standard på driften av vegnettet som i 2004. Dekkelegging prioriteres også om lag på samme nivå som i 2004. I løpet av 2005 forventes om lag 75 pst. av Statens vegvesens ordinære drifts- og vedlikeholdsoppgaver å være konkurranseutsatt.

Innenfor investeringsbudsjettet gis det høy prioritet til særskilte trafikksikkerhetstiltak. Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som f.eks. møteulykker, prioriteres. I 2005 legges det bl.a. opp til å bygge om lag 15 km midtrekkverk på eksisterende to- og trefeltsveger. Det er planlagt å bygge 43 km med gang- og sykkelveger. Tiltak for å styrke konkurransekraften til den lokale kollektivtransporten, særlig i storbyområdene, er et satsingsområde for Regjeringen også i budsjettet for 2005. De statlige midlene til kollektivtransport innenfor vegbudsjettet øker fra saldert budsjett 2004. De samlede midlene som går til kollektivtransport innenfor Statens vegvesens ansvarsområde (inkl. bompenger), vil i stor grad gå til å styrke kollektivtransporten i Osloområdet gjennom oppfølging av Oslopakke 1 og 2.

I 2005 er det på miljøsidan bl.a. planlagt utbedret 7,3 km riksveg med landskapsbelastninger. Det er innenfor investeringsbudsjettet satt av midler til bl.a. utbedring av Rennfasttunnelene i Roga-

land og tunnelene mellom Ålesund og de nærliggende øyene.

I 2005 vil det bli startet opp mange nye prosjekter både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Det legges opp til oppstart av følgende ti større prosjekter:

Stamvegnettet:

- E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård) i Østfold (rute 1)
- E39 Sørås – Hop i Hordaland (rute 8)
- E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier i Hordaland (rute 8)
- E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipe-tjørn) i Hordaland (rute 9)
- E16 Wøyen – Bjørum i Akershus (rute 12)

Øvrige riksveger:

- Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo
- Rv 44 Stangeland – Skjæveland i Rogaland
- Rv 544 Halsnøysambandet i Hordaland
- Rv 55 Stedjeberget i Sogn og Fjordane
- Rv 668 Ellingsøy- og Valderøytunnelene i Møre og Romsdal

I tillegg legges det opp til oppstart av om lag 15 mindre prosjekter. Det er i budsjettforslaget lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift. For nærmere omtale av disse og andre prosjekter som er foreslått med bevilgning i 2005, henvises det til omtalen av investeringsprogrammet lenger bak i proposisjonen.

I 2005 er det bl.a. planlagt å utbedre 7 rasutsatte strekninger og 11 rasutsatte punkt.

I 2005 forventes det at 55 pst. av landets riksvegferjesamband tilfredsstillende alle eksisterende langsiktige mål for driftsstandard. Dette er en økning på om lag 8 pst. fra 2002. Både frekvens og åpningstid har fått økt måloppnåelse. Statens vegvesen tar sikte på at det blir lyst ut 10–15 riksvegferjesamband på konkurranse i 2005. Det er lagt opp til en takstøkning på 3,6 pst. fra 01.01.2005.

Oppfølging av handlingsprogrammet 2002–2005 for Statens vegvesen

		(i mill. 2005-kr)		
Kap./ post	Betegnelse	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2005	Bevilgninger 2002, 2003 og 2004, samt forslag 2005 i pst. av handlings- program 2002–2005
1320	Statens vegvesen			
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	23 671	5 968,0	100,8
29	Vederlag til OPS-prosjekter	–	100,0	–
30	Riksveginvesteringer	21 987	4 592,0	93,8 ¹
31	Rassikring	–	184,2	–
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	434	46,1	65,3 ²
35	Vegutbygging i Bjørvika	–	30,7	–
60	Forsøk	–	420,0	–
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	5 059	1 166,0	92,9
	Sum statlige midler	51 151	12 507,0	96,7
	Annen finansiering	9 404	3 270,0	111,2
	Totalt	60 555	15 777,0	99,0

¹ Oppfølging av handlingsprogrammet etter fire år er inkludert postene 29, 31, 35 og deler av post 60.

² Oppfølging av handlingsprogrammet etter fire år er inkludert deler av post 60.

Bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 gir sammen med forslaget for 2005 en oppfølgingsgrad i forhold til handlingsprogrammet for 2002–2005 på 96,7 pst. for kap. 1320 Statens vegvesen.

Regjeringen har lagt vekt på å prioritere trafikk-sikkerhet høyt i perioden. Dette gjelder tiltak innen trafikanter- og kjøretøyområdene, drift og vedlikehold og investeringer. Videre er det i perioden lagt vekt på tiltak for å styrke konkurransekräften til den lokale kollektivtransporten.

Trafikktilsyn, drift og vedlikehold har ved utgangen av fireårsperioden en oppfølgingsgrad på 100,8 pst. Til tross for en økonomisk oppfølging på vel 100 pst., har det ikke vært mulig fullt ut å nå de mål som var forutsatt i handlingsprogrammet. Dette skyldes at behovet for midler til drift og vedlikehold av vegnettet har økt i forhold til det som var forutsatt, jf. nærmere omtale under post 23.

Oppfølgingsgraden for investeringer (post 29, 30, 31, 35 og deler av post 60) er etter fire år 93,8 pst. av rammen i handlingsprogrammet. I forhold til handlingsprogrammet for 2002–2005 er oppfølgingsgraden for særskilte trafikk-sikkerhetstiltak og særskilte kollektivtrafikktiltak, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler, henholdsvis 110 og 125 pst. I tillegg er det i perioden lagt vekt på at grenseverdiforskriften til forurensningsloven innfris. Lovpå-

lagte oppgaver og økt satsing på foran nevnte tiltak har ført til utsatt anleggsstart for flere store prosjekter. Videre har det ført til nedprioritering av en del mindre investeringstiltak.

Den økonomiske oppfølgingsgraden for den samlede innsatsen til rassikring er 92 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002–2005, mens den fysiske oppfølgingen er 112 pst. for antall strekninger og 99 pst. for antall punkt etter fire år.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, har en oppfølgingsgrad på 92,9 av rammen i handlingsprogrammet. I 2005 forventes det at 55 pst. av landets riksvegferjesamband tilfredsstillende alle langsiktige mål for driftsstandard.

Virkninger på sentrale måleparametre

Handlingsprogrammet gir en oversikt over hvilke virkninger som forventes i perioden 2002–2005, med de prioriteringer som er gjort basert på St.meld. nr. 46 (1999–2000), og Stortingets behandling av meldingen. I tabellen er beregnede virkninger av vedtatt budsjett 2002, 2003, 2004 og forslag til budsjett for 2005, sett i forhold til beregnede virkninger av handlingsprogrammet. For enkelte områder er det ikke beregnet virkninger for 2004 og 2005, og disse inngår ikke i tabellen.

	Forventet status	Virkninger		
	01.01.2005	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2005	Oppnådd i 2002 og 2003, forventet 2004 samt forslag 2005 i pst. av handlings- program 2002–2005
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. 2005-kr)		-9 390	-3 000	80
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. 2005-kr)		-5 900	-1 700	85
Antall drepte	300	-62	-12	91
Antall drepte eller skadde	12 000	-1 140	-270	89
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	0,217	-9,3 %	-2,2 %	89
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill. tonn)	9,4	-0,05	–	100
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 50mg/m ³ mer enn 7 døgn/år (Nasjonalt mål for 2010)	13 500 ¹	-18 000 ²	-1 800	38 ⁴
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 150 mg/m ³ mer enn 8 timer/år (Nasjonalt mål for 2010)	8 000 ¹	-10 000	-1 800	85
Antall personer svært plaget av støy	84 800 ³	-5 500	-700	118
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. 2005-kr)		-4 000	-1 560	86

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

² Forutsetter 80 pst. piggfriandel i de største byene.

³ Status er høyere enn innmeldt for 01.01.2004 fordi datagrunnlaget er oppdatert.

⁴ Lav måloppnåelse skyldes lavere piggfriandel enn forutsatt i handlingsprogrammet 2002–2005.

Framkommelighet

I handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 var det forutsatt gjennomført tiltak som skulle gi en reduksjon i samfunnets totale transportkostnader med om lag 9,6 mrd. kr. Det vesentligste bidraget til reduksjonen var forutsatt å komme fra strekningsvise investeringer. Andre tiltak som styrket vintervedlikehold og vinterdrift samt mindre investeringer var også forutsatt å bidra noe til reduksjon i transportkostnadene. Forutsatte reduksjoner i fartsgrenser i perioden ville imidlertid bidra til å øke transportkostnadene i perioden.

Tiltak gjennomført i 2002 og 2003 samt planlagt gjennomført i 2004 og 2005 er beregnet å gi en reduksjon på 7,5 mrd. kr. Dette gir en oppfølgings-

grad på 80 pst. Hovedårsaken til manglende måloppnåelse er at flere anlegg er utsatt/åpnet for trafikk senere enn opprinnelig forutsatt.

En del mindre investeringstiltak har ikke inngått i beregningene på grunn av mangler i beregningsverktøyet. Dette gjelder tiltak som retter seg direkte mot ulike framkommelighetsutfordringer, f.eks. kollektivtrafikktiltak og rassikringstiltak. Kjøp av riksvegferjetjenester er av samme grunn heller ikke inkludert i beregningene. Måleparameteren samfunnets transportkostnader gir derfor ikke et helt utfyllende bilde av de tiltak Statens vegvesen gjennomfører for å bedre framkommeligheten på vegnettet. Det pågår imidlertid et arbeid i etaten for å utvikle flere måleparametre på dette området.

Trafikksikkerhet

I handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 ble det lagt til grunn at tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde ville gi om lag 940 færre drepte eller skadde i 2006, sammenlignet med en situasjon uten nye tiltak. I tillegg kommer innføring av prikkbelastning for førerkort fra 01.01.2004, og nye fartsgrensekriterier i byer og tettsteder. Dette er til sammen beregnet å bidra til ytterligere om lag 200 færre drepte eller skadde, og inngår i den totale virkningen på 1 140 færre drepte eller skadde for perioden 2002–2005. Trafikksikkerhetstiltak som utføres av fylkeskommuner og kommuner, inngår ikke i virkningsberegningene.

Det er i handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 lagt spesielt vekt på å prioritere tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene. Riksvegnettet er blitt inndelt i sikkerhetsklasser. I den sammenheng er det lagt stor vekt på tiltak på den delen av vegnettet hvor det skjer mest ulykker og skader. Det er lagt opp til en betydelig økt innsats i gjennomføring av mindre investeringstiltak, herunder strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsrevisjoner. I tillegg vil utbygging av nye veger, spesielt utbygging til fire felt på høytrafikkerte strekninger, bidra positivt. Når det gjelder trafikant- og kjøretøytiltak, er det lagt opp til økt innsats innenfor sju definerte tiltaksområder. Det meste av trafikksikkerhetsvirkningen er ventet som følge av økt innsats av bilbeltekontroller og andre aktiviteter knyttet til bruk av bilbelte, økt og målrettet kontroll av tunge kjøretøy og trafikantpåvirkning med hovedfokus på landsdekkende kampanjer.

Gjennomføring av handlingsprogrammet er nå beregnet å bidra til om lag 1 010 færre drepte eller skadde, inkl. 200 færre skadde og drepte som følge av prikkbelastning av førerkort og endrede fartsgrenser i byer og tettsteder. Dette tilsvarer 89 pst. av det som var forutsatt for perioden 2002–2005.

Tiltak som er planlagt gjennomført innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2005 ventes å gi en nedgang i antall drepte eller skadde på om lag 170 personer. Investeringstiltak ventes å bidra til det meste av virkningen. Medregnet innføring av prikkbelastning av førerkort, og endrede fartsgrenser i byer og tettsteder, er den samlede virkningen av planlagte tiltak i 2005 beregnet til om lag 270 færre drepte eller skadde.

Miljø

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

Den lave oppfølgingsgraden for svevestøvbelastning (PM₁₀) skyldes lavere piggfriandel enn forutsatt i handlingsprogrammet for 2002–2005. Grenseverdien for svevestøv i forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet skal være oppfylt innen 01.01.2005. Statens vegvesen samarbeider med kommunene om dette. Oslo kommune gjeninnfører ordningen med piggedekkgebyr fra 01.11.2004. Dette vil redusere noe av svevestøvproblemet. De største problemene i Oslo knytter seg imidlertid til stamvegene. Her skaper kombinasjonen av stor trafikk, bruk av piggedekk og høy hastighet høyt svevestøvnivå på dager med tørt vær og lite vind. En piggfriandel på 80 pst. er trolig ikke tilstrekkelig til å overholde forutsatt grenseverdi. Forsøk med renhold og salting viser at dette kan ha effekt på svevestøv, men at effekten er relativt liten på veger med stor trafikk og høyere hastighet. Forsøk med nedsatt vinterfartsgrense på rv 4 gjennomføres vinteren 2004/2005. Det vil bli vurdert om dette også skal innføres på andre veger med høy hastighet.

I Trondheim er det svevestøvproblemer på E6 gjennom sentrum. Det er innført piggedekkgebyr, og satsingen på renhold og salting er økt. Likevel er det stor sannsynlighet for at dette ikke er tilstrekkelig til å innfri grenseverdien. Den pågående tiltaksutredningen i Oslo og Trondheim vil vise hvilke tiltak som er nødvendige overfor vegtrafikk, vedfyring m.m. for å overholde grenseverdiene. Også i Skien og Tromsø er det aktuelt å gjennomføre tiltak mot svevestøv. Statens vegvesen legger opp til å videreføre satsingen på målinger, varsling og forskning på samme nivå som i 2004.

Reduksjonen i antall personer som er svært plaget av støy skyldes hovedsakelig omfattende fasadetiltak og støyskjerming av boliger. Dette er tiltak som først og fremst er gjennomført for å innfri grenseverdiforskriftens krav pr. 01.01.2005. Tiltak for de som er mest utsatt for støy, dvs. de som er utsatt for støy over 42 dBA inne i boligen, hjelper bare et fåtall av de støyplagete. Statens vegvesen igangsatte i 2004 et større forskningsprosjekt for å utvikle vegdekker, som er gunstige i forhold til støy- og støvforurensning. Etaten følger opp den kartleggingen av ulike typer bildekk som ble gjennomført i 2003–2004.

CO₂-utslippene fra vegtrafikken ventes å bli om lag på samme nivå i 2005 som i 2004. Reduserte utslipp fra nye biler vil oppveies av trafikkveksten. CO₂-avgiften vil fortsatt være det viktigste virkemiddelet for å begrense utslippene.

Nærmere om budsjettforslaget

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004 ¹	Forslag 2005
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>	5 542 057	5 834 700	5 968 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>			100 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 285 408	4 467 200	4 592 000
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	3 604	181 300	184 200
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	68 741	45 300	46 100
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	10 239	30 200	30 700
60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>		512 200	420 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 076 358	1 155 000	1 166 000
	Sum kap. 1320	10 986 407	12 225 900	12 507 000

¹ Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004): Post 23 er redusert med 80 mill. kr og post 30 er økt med 80 mill. kr. Post 30 er også redusert med 7 mill. kr i forbindelse med et tidligere generelt ramme-kutt på statsbudsjettet, som ble teknisk fordelt i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2004.

Med begrunnelsen økt fleksibilitet og best mulig utnyttelse av de årlige bevilgningene til Statens vegvesen samlet, er det nå foreslått noen tilføyelser av nye stikkord til postene under kap. 1320. Post 23 er tilføyd *kan nyttes under post 31*, post 31 er tilføyd *kan nyttes under post 60*, post 33 er tilføyd *kan nyttes under post 60* og post 60 er tilføyd *kan nyttes under post 31 og post 33*.

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

Det foreslås en bevilgning på 5 968 mill. kr, en økning på 133,3 mill. kr eller 2,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004.

Bevilgningene for 2002, 2003 og 2004 utgjør sammen med forslag for 2005 en oppfølgingsgrad på 100,8 pst. i forhold til handlingsprogrammet. Til tross for en økonomisk oppfølging på vel 100 pst., har det ikke vært mulig fullt ut å nå de mål som var forutsatt i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Behovet for midler til drift og vedlikehold har økt i forhold til det som var forutsatt i handlingsprogrammet. Videre har effektiviseringsgevinster, som følge av

omstillingen i Statens vegvesen, kommet senere enn forventet, jf. omtale under Andre saker.

Trafikktilsyn

Til oppgaver knyttet til trafikkstasjonene, utekontroller og lignende er det satt av 830 mill. kr. Dette innebærer en økning på 30 mill. kr i forhold til 2004.

I handlingsprogrammet ble det for perioden 2002–2005 forutsatt en dobling av innsatsen til trafikksikkerhetsarbeid innenfor trafikant- og kjøretøyområdene i forhold til 2001. Det ble særlig lagt opp til økt innsats av bilbelte- og tungbilkontroller samt trafikantpåvirkning. Deler av den økte kontrollaktiviteten var forutsatt finansiert ved effektiviseringsgevinster innen trafikant- og kjøretøyområdene. Disse tiltakene er forsinket og har derfor ikke gitt de forventede effekter i perioden. Se omtale av dette under Rapportering foran. Det er i 2005 planlagt gjennomført 875 000 bilbeltekontroller og 275 000 tungtransportkontroller. For bilbeltekontroller er dette i overkant av målet for 2005 i handlingsprogrammet. I St.meld. nr. 24 (2003–

2004) legges det opp til en ytterligere økning av kontrollvirksomheten.

Tiltak rettet mot unge førere og særlig ulykkesutsatte grupper, som tungbilførere og motorsykkelførere, har vært spesielle satsingsområder i perioden. Ny modulbasert føreropplæring for alle klasser er et sentralt element i denne satsingen. Videreutvikling av dagens føreropplæring skal bidra til at nye bilførere blir sikrere, og dermed redusere de høye ulykkestallene for denne gruppen.

Ny føreropplæring blir iverksatt for alle førerkortklasser 01.01.2005 og innebærer bl.a.:

- Nye læreplaner i alle førerkortklasser
- Samordnet opplæring av alle førerkortklasser
- Obligatorisk opplæring i alle førerkortklasser. Sikring av last blir et krav i de fleste klasser.
- 2-hjuls moped blir egen førerkortklasse

Oppdateringskurs for eldre førere tilbys nå over hele landet. I perioden 2002–2005 er det et mål at 20 pst. av de som hvert år fyller 70 år og har førerkort skal gjennomføre oppdateringskurset 65+.

Innenfor trafikantpåvirkning er informasjon og holdningsskapende arbeid viktig. Statens vegvesen legger særlig vekt på å etablere og følge opp sentrale informasjonskampanjer, og informasjonstiltak rettet mot spesielt ulykkesutsatte trafikantgrupper. Hovedtemaene for kampanjer i 2005 vil være bruk av bilbelte, fartsgrenser og kjørefart samt tiltak for å forebygge søvnrelaterte ulykker.

Bruken av automatisk trafikkontroll (ATK) for kontroll av fart skal økes. Dette skjer bl.a. gjennom å installere flere kamera, å investere i flere digitale kamera samt å bedre billedkvaliteten. Pr. 01.09.2004 er 43 av i alt 286 fotobokser tilrettelagt for digitale kameraer. I samarbeid med Politidirektoratet vil Statens vegvesen også gjennomgå rutiner for bruk av kameraene, personvern og forenkling av prosedyrer mv. Regjeringen vil ved en senere anledning komme med et fremlegg for Stortinget knyttet til erfaringer med tidligere bruk samt en vurdering av fremtidig bruk av ATK.

Bruken av ATK er i dag basert på målinger av fart i enkeltpunkter. I forbindelse med det nasjonale demonstrasjonsprosjektet for nullvisjonen, *Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte*, vil det bli startet opp et forsøksprosjekt hvor ATK benyttes til gjennomsnittsmålinger av fart. Statens vegvesen og Politidirektoratet er i dialog med Datatilsynet om de tekniske løsningene knyttet til slik bruk av ATK.

Drift og vedlikehold av riksveger

Til drift og vedlikehold av riksvegnettet er det avsatt 4,1 mrd. kr, om lag det samme som i 2004. Det vil bli utført arbeid av entreprenører ute på vegnettet for om lag 3,4 mrd. kr. Av dette vil om lag 1,3 mrd. kr bli brukt til vedlikehold, mens 1,8 mrd. kr vil bli brukt til drift av riksvegnettet. De øvrige 300 mill. kr vil i stor grad gå med til skiltfornying og strakstiltak for å bedre trafikksikkerheten. De resterende 700 mill. kr går med til å utføre byggherrevirksomheten innen drift og vedlikehold og øvrig forvaltning av riksvegnettet.

Driften av vegnettet omfatter tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikes på en sikker, effektiv og miljømessig tilfredsstillende måte. De driftsoppgavene som er nødvendige for å opprettholde trafikksikkerheten, vil bli gjennomført. Også støvdempingstiltak i byer med alvorlige problemer med svevestøv vil bli gjennomført.

Vinterdriften er skjermet av hensyn til trafikksikkerheten. Enkelte krav i gjeldende standard vil bli revurdert. Dette gjelder bl.a. fjerning av slaps, rutiner for preventiv salting og vinterdriften av gang- og sykkelvegnettet. Statens vegvesen vil også gjennomgå vegnettet på nytt for å vurdere hvilke veger som skal driftes som *bar veg*, dvs. saltes, og hvilke veger som fortsatt skal driftes som vinterveg. For øvrige driftsoppgaver vil det ikke være mulig å prioritere alle oppgaver så høyt som ønskelig. For 2005 forventes i hovedtrekk samme standard i driften som i 2004.

Vedlikeholdet av vegnettet omfatter tiltak som skal sikre at vegdekker, bruer, tunneler, ferjekaiar og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt.

Innenfor de rammer som lå til grunn i handlingsprogrammet 2002–2005, var det forutsatt at vegkapitalen skulle opprettholdes på nivå som i 2001. Vegkapitalen har likevel hatt en negativ utvikling. Dette skyldes flere forhold. Vegnettet har eksempelvis hatt en sterk utnyttelse ved at tillatt aksellast ikke har vært redusert i teleløsningen. Nye og kompliserte veganlegg krever en rekke installasjoner som er dyrere å vedlikeholde. Det har også vært en sterkere trafikkøkning enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2002–2011. Det er dessuten innført økt standardkrav for vinterdrift fra 2003 og stamvegnettet er utvidet fra 2004.

Til asfaltlegging i 2005 foreslås avsatt 600 mill. kr, om lag på samme nivå som i 2004. Dette er lavere enn det som over tid bør være et standardnivå. Vegdirektoratet har beregnet dette til om lag 800 mill. kr. Det er da tatt hensyn til effektiviseringsgevinster innen asfaltlegging som følge av konkurranseutsetting. Samferdselsdepartementet

mener det er et siktemål å kunne øke beløpet til asfaltlegging framover, jf. at det i St.meld. nr. 24 (2003–2004) er lagt opp til en ramme for vedlikehold som vil medvirke til at utviklingen i vegkapitalen kan snus.

Til vedlikehold av tunneler er det avsatt 250 mill. kr som er noe høyere enn tidligere. Det forutsettes brukt om lag 220 mill. kr i 2005 til vedlikehold av bruer og ferjekaier.

God trafikkskilting er viktig for å kunne utnytte trafikkanleggene på en sikker, effektiv og økonomisk måte. Midt på 1970-tallet ble det gjennomført et nasjonalt nyskiltingsprogram. Registreringer viser nå at mange skilt har minimal refleksstyrke, farger er falmet og mange skilt er ikke lengre nødvendige. Skilting og god skiltstandard er av stor betydning for trafikksikkerheten og trafikkkavviklingen. Det vil derfor bli startet opp et eget skiltfornyingsprogram i 2005 som vil gå over seks år.

Riksvegnettet er inndelt i ulike *sikkerhetsklasser*, fra 1 til 5, avhengig av antall ulykker og deres alvorlighetsgrad. I handlingsprogrammet ble det satt mål for antall km riksveg hvor det skal gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjon og påfølgende strakstiltak, knyttet opp mot inndelingen i sikkerhetsklasser. Aktuelle strakstiltak finansieres dels over investeringsbudsjettet og dels over drift- og vedlikeholdsbudsjettet. I de to første årene av planperioden har omfanget av strakstiltak vært lavere enn forutsatt i handlingsprogrammet. I 2005 er det derfor lagt opp til en økning av slike tiltak innenfor rammen til drift og vedlikehold.

Konkurransetsettingen for de ordinære drifts- og vedlikeholdsoppgavene skjer gjennom funksjonskontrakter over en periode på fire år fram til 2006. I løpet av 2005 vil om lag 75 pst. av kontraktene være konkurransesatt. Gjennom disse kontraktene, og overgangskontraktene med Mesta AS, bindes årlig om lag 1,5 mrd. kr av budsjettet til drift og vedlikehold. Prisene i de nye funksjonskontraktene, indikerer at Statens vegvesens kostnader reduseres i forhold til tidligere. Besparelsene forventes i 2005 å bli om lag 180 mill. kr. En slik besparelse forutsetter at kontraktene blir gjennomført slik som forventet av Statens vegvesen ved kontraktsinngåelse. Besparelsene knyttet til funksjonskontraktene går til å dekke helt nødvendige utgifter innen andre deler av vedlikeholdet. For å kunne nå de målene som er satt, er det en forutsetning både i inneværende Nasjonal transportplan og i Nasjonal transportplan 2006–2015 at effektiviseringsgevinster beholdes i etaten og at de økonomiske rammene til disse formålene ikke reduseres.

Kvalitetskravene som settes til drift og vedlikehold av riksvegnettet, vil bli gjennomgått. En viktig

del i dette arbeidet er å finne effekten av forskjellige innsatsnivå. De første resultater forventes å foreligge i løpet av 2005.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås en bevilgning på 100 mill. kr.

Gjennom behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999–2000) gikk Stortinget inn for at det skal gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS (Offentlig privat samarbeid). Vegdirektoratet inngikk i april 2003 kontrakt for det første prøveprosjektet, E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag. For prosjektet E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble det inngått kontrakt i april 2004. For prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand arbeides det med sikte på kontraktsinngåelse i første halvår 2006. Det er i St.meld. nr. 24 (2003–2004) lagt til grunn 400 mill. kr i gjennomsnitt pr. år til å dekke samlede årlige kostnader for de tre prøveprosjektene.

I OPS-modellen får et privat selskap helhetsansvar for å levere en veg til avtalt kvalitet over et langt tidsrom. OPS-selskapet skal sørge for at nye vegprosjekter på strekningen først blir bygget. Deretter skal det sørge for at strekningen blir vedlikeholdt, driftet og rehabilitert i hele driftsperioden (25 år). Selskapet har etter den norske modellen krav på årlige vederlag fra det tidspunktet vegen åpnes for trafikk, til driftsperiodens slutt. Den årlige basisbetalingen er splittet i betaling for *tilgjengelighet*, basert på at vegen er åpen og tilgjengelig, og betaling for *driftsstandard*, basert på at vegen leveres med avtalt kvalitet for drift og vedlikehold. I tillegg betales en mindre trafikksikkerhetsbonus samt en tilleggsbetaling ved evt. ekstra slitasje. Vederlaget vil bestå av statlige midler og bompenger så lenge innkrevingen varer.

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Øysand – Thamshamn startet i april 2003. Det bygges 22 km ny veg. Strekningen er planlagt åpnet for trafikk 01.09.2005. Totalt 27 km veg inngår i OPS-prosjektet. Driftsperioden for strekningen Klett – Bårdshaug blir etter dette fram til 01.09.2030. Prosjektet er nærmere omtalt i St.prp. nr. 83 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 298 (2001–2002).

Betaling for *tilgjengelighet* er kontraktsfestet til 115,78 mill. kr pr. år de 12 første årene etter åpning. Deretter blir beløpet redusert til 69,48 mill. kr pr. år de siste 13 årene av kontraktsperioden. Beløpene skal ikke indeksreguleres. Betalingsprofilen er valgt for å jevne ut statens utbetalinger, da bidraget fra bompengene opphører 12 år etter åpning. Betaling for *driftsstandard* er kontraktsfestet til 28,95 mill. kr pr. år. Dette beløpet skal indeksreguleres. I tillegg kommer merverdiavgift på betalingene. For dette prosjektet er det

avtalt en tidlig betaling av til sammen 300 mill. kr av investeringskostnadene, fordelt med 100 mill. kr i hvert av årene 2005, 2006 og 2007, forutsatt at strekningen åpnes for trafikk som planlagt.

Vederlaget til OPS-selskapet i 2005 blir etter dette på til sammen 150 mill. kr, fordelt med 100 mill. kr i statlige midler og 50 mill. kr i bompenger. Forutsatt merverdiavgift i 2005 er stipulert, og det tas forbehold om skattemyndighetenes tilslutning til de forutsetninger som er lagt til grunn for beregning av denne avgiften.

Bompengeinntektene har så langt vært noe lavere enn forutsatt i opprinnelig finansieringsplan. Dette skyldes i hovedsak mer utstrakt bruk av rabatter og færre tunge kjøretøyer enn forutsatt. Statens vegvesen vil i nært samarbeid med bompengeselskapet følge utviklingen, og vurdere ev. behov for takstøknings for å sikre at selskapet blir i stand til å dekke forutsatt bompengebidrag.

Anleggsarbeidet på prosjektet E39 Handeland-Feda startet i april 2004. Det bygges 17,5 km ny

veg. Strekningen er planlagt åpnet høsten 2006. Totalt 38 km veg inngår i OPS-prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med betalingsplan for dette prosjektet i statsbudsjettet for 2006.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 4 592 mill. kr til riksveginvesteringer, en økning på 2,8 pst. eller om lag 125 mill. kr målt mot saldert budsjett 2004.

I handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 er planrammen for post 30 inkl. post 31, post 35 og post 60. Bevilgningen for 2002, 2003, 2004 og forslag 2005 for postene 29, 30, 31, 35 og deler av post 60 til sammen, utgjør 93,8 pst. av planrammen.

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

	Handlings- program 2002–2005 ¹	Forslag 2005	(i mill. 2005-kr)
			Pst. oppfyllelse av handlings- program 2002–2005 etter fire år ¹
Stamveger	10 038	2 137,0	86,4
Fylkesfordelt ramme	10 792	2 080,8	98,1
– Øvrige riksveger	3 875	897,2	81,7
– Mindre investeringstiltak m.m. ²	6 917	1 183,6	107,6
Øvrig post 30 ³	1 157	374,2	118,1
Sum post 30	21 987	4 592,0	93,8

¹ Inkl. postene 29, 31, 35 og deler av post 60. Post 29 omfatter både investerings- og kapitalkostnader, drift og vedlikehold.

² Omfatter mindre investeringstiltak (oppfølgingsprosjekter i parentes) som mindre utbedringer (91), bygging av gang- og sykkelveger (77), trafikksikkerhetstiltak (110), miljø- og servicetiltak (90), kollektivtrafikktiltak (125) og rassikringstiltak (92). I tillegg inngår alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging og grunnverv m.m.

³ Omfatter bl.a. midler til oppgradering av eksisterende tunneler, tiltak på nasjonale turistveger og FoU.

Tabellen viser at fylkesfordelt ramme har en høyere oppfølgingsgrad enn strekningsvise investeringer på stamveger. Dette skyldes bl.a. at mindre investeringstiltak, som er en del av fylkesfordelt ramme, er prioritert spesielt i perioden 2002–2005. Disse tiltakene består bl.a. av viktige områder som trafikksikkerhet, gang- og sykkelveger, kollektivtrafikk og rassikring. Mindre investeringstiltak omfatter også tiltak på stamvegnettet.

Med budsjettforslaget for 2005 er det rom for oppstart av flere større prosjekter både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet, jf. nærmere omtale under Nærmere om investeringsprogram-

met. Det er i forslaget lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Innenfor den fylkesfordelte rammen prioriteres mindre investeringstiltak og da særlig tiltak som har positiv effekt for trafikksikkerheten og tiltak for å styrke kollektivtrafikken.

Pr. 01.01.2005 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter om lag 9 mrd. kr, hvorav om lag 6,5 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Med budsjettforslaget for 2005 utgjør bin-

dingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 11,2 mrd. kr, hvorav om lag 7,5 mrd. kr skal dekkles ved statlige midler. Inkl. refusjonsforpliktelser, vil de totale bindingene pr. 01.01.2006 utgjøre om lag 12 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker.

I det følgende gis det en nærmere omtale av prioriteringene. For å få et mer helhetlig bilde av satsingen innenfor de ulike områder i 2005, omtales prioriteringene innenfor post 30 og post 60 samlet. Forsøkene, som finansieres over post 60, innebærer at det skapes rom for større fleksibilitet lokalt i prioriteringen av midler til transportformål. Dette gjør at midler avsatt på post 60, og som omtales under henholdsvis trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, tiltak for den lokale kollektivtransporten og miljøtiltak, kan prioriteres til andre formål innenfor rammene for det enkelte forsøk. Forsøkene intensjon er nettopp at det fra statens side skal åpnes for at man lokalt får større handlingsrom i forhold til hva statlige midler kan brukes til innenfor dagens forvaltningsorganisering. Oppfølging i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 for de enkelte stamveggruter og de enkelte fylker framgår under Nærmere om investeringsprogrammet.

Trafikksikkerhetstiltak

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 470 mill. kr i statlige midler til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 540 mill. kr. Samlede statlige midler i planperioden 2002–2005 gir en oppfølgingsgrad på 110 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden. Det må imidlertid presiseres at det er opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om midlene avsatt til trafikksikkerhetstiltak på post 60 faktisk skal brukes til dette. 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 kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikk kontroll m.m. Gjennomføring av strakstiltak på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de mest ulykkesutsatte vegstrekningene, vil bli gitt høy prioritet.

For tofelts veger med årsdøgntrafikk større enn 10 000 kjøretøy er det behov for utbygging til

fire felt, både for å bedre framkommeligheten og for å bedre trafikksikkerheten, særlig fordi antallet alvorlige møteulykker reduseres kraftig. Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. I perioden 2002–2005 åpnes om lag 60 km ny firefelts veg. I tillegg påbegynnes byggingen av 62 km firefelts veg i perioden 2002–2005.

Et viktig tiltak for å redusere antall møteulykker er å bygge fysiske skiller mellom kjøreretningene på veger med færre enn fire felt, jf. bl.a. St.meld. nr. 24 (2003–2004). Bygging av midtrekkverk er mest aktuelt på eksisterende veger med mange møteulykker. Dette vil i praksis bety den delen av vegnettet der trafikkmengden tilsier utbygging til firefelts veg, men der en slik utbygging ligger langt fram i tid.

I 2005 legges det opp til å bygge om lag 15 km midtrekkverk på eksisterende to- og trefelts veger, fordelt med om lag 2 km på E6 i Oppland, om lag 5 km på E18 i Vestfold og Telemark, om lag 6 km på E39 i Vest-Agder og Rogaland og om lag 2 km på rv 111 i Østfold. Det er beregnet at dette vil føre til tre færre møteulykker pr. år. Investeringskostnadene er anslått til om lag 75 mill. kr.

Statistikk for årene 1996–2000 viser at 35 pst. av alle drepte i vegtrafikken omkom i møteulykker, mens 14 pst. ble drept ved utkjøring på venstre side av vegen i forhold til fartsretningen. Disse ulykkene blir så å si borte ved anlegg av midtrekkverk. Byggingen av om lag 75 km midtrekkverk i perioden 2002–2005 vil sannsynligvis bidra til å redusere antall møteulykker med om lag 15 pr. år, og ulykkeskostnadene vil bli redusert med om lag 100 mill. kr pr. år. Investeringskostnadene er anslått til om lag 260 mill. kr.

Bygging av midtrekkverk er et prioritert område for å bedre trafikksikkerheten. Utbyggingen er imidlertid inne i en oppstartsfasen sett i forhold til det samlede behovet. En oversikt utarbeidet av regionene i Statens vegvesen, viser at det kan være et ytterligere behov for bygging av midtrekkverk på vel 500 km av riksvegnettet til en investeringskostnad på i størrelsesorden 5–6 mrd. kr. Vegdirektoratet har anslått det som aktuelt å bygge midtrekkverk på om lag 80 km riksveg i perioden 2006–2009. Investeringskostnadene er anslått til vel 600 mill. kr. Det endelige omfanget vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Omfanget av midtdelere må avveies mot bygging av veg med høyere standard og prioriteres på veger som ikke er planlagt for fire felt.

Bruk av midtrekkverk ved bygging av nye veger vurderes i pågående revisjon av normalene for veg- og gateutforming. Dette arbeidet ventes fullført i løpet av 2005. Andre tiltak kan også være aktuelle for å redusere faren for møteulykker, bl.a. oppmerking av en bred, profilert midtlinje. Statens vegvesen har startet forsøk med slik oppmerking.

Det nasjonale demonstrasjonsprosjektet for nullvisjonen, *Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte*, videreføres i 2005. I prosjektet utprøves trafikksikkerhetstiltak som er rettet mot hele trafikksystemet, både trafikanter, kjøretøy og vegnett. Prosjektet har en total kostnadsramme på om lag 100 mill. kr og var opprinnelig planlagt fullført i 2005. Det legges nå opp til å utvide prosjektperioden til også å omfatte 2006. Etter dette vil prosjektet bli evaluert.

Gang- og sykkelveger

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 210 mill. kr i statlige midler til bygging av gang- og sykkelveger i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger slik at det totalt benyttes 310 mill. kr. Sammenlignet med 2004 gir dette en økning i statlige midler. Samlede statlige midler i planperioden 2002–2005 gir en oppfølgingsgrad på 77 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden. Det må imidlertid presiseres at det er opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om midlene avsatt til gang- og sykkelveger på post 60 faktisk skal brukes til dette. I tillegg kommer bygging av gang- og sykkelveger som inngår i strekningsvise tiltak.

Et sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder skal prioriteres spesielt sammen med sikring av skoleveger. I Oslo skal et sammenhengende sykkelvegnett stå ferdig i 2008. Det vil også bli gjennomført punkttiltak, bl.a. bygging av planstilte kryssinger. I tillegg prioriteres fullføring av igangsatte prosjekter og oppfølging av inngåtte avtaler med lokale aktører om samfinansiering.

I 2005 er det planlagt å bygge 43 km gang- og sykkelveger. Sammen med utbyggingen i 2002–2004 utgjør dette om lag 220 km gang- og sykkelveger.

Tiltak for den lokale kollektivtransporten

Styrking av kollektivtransporten er et viktig satsingsområde for Regjeringen. For å styrke kollektivtransportens konkurransevne mener Samferdselsdepartementet det er viktig at tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet prioriteres, spesielt i de store byene. Som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten, ble Statens vegvesen i St.meld. nr. 26

(2001–2002) Bedre kollektivtransport, tillagt flere oppgaver og et økt ansvar. Det er nå utarbeidet en nasjonal, samt flere regionale handlingsplaner i etaten hvor disse oppgavene konkretiseres. I 2005 vil det bli arbeidet målrettet for å bedre framkommeligheten for buss og trikk i byene.

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 305 mill. kr i statlige midler til særskilte tiltak for kollektivtransporten i 2005 på post 30 og post 60 samlet, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler. Dette innebærer en økning av de statlige midlene fra budsjettet for 2004. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes om lag 660 mill. kr på tiltak for kollektivtransporten innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2005. Beregningsmessig er det i beløpene foran lagt inn halvparten av beløpet som er avsatt til Ringveg vest/Bybanen, jf. omtalen av Hordaland under omtalen av fylkesfordelt ramme. Samlede statlige midler i planperioden 2002–2005 gir en oppfølgingsgrad på 125 pst. i forhold til handlingsprogrammet i perioden. Det må imidlertid presiseres at det er opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om midlene avsatt til kollektivtrafikktiltak på post 60 faktisk skal brukes til dette. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak, som medfører bedre forhold for kollektivtransporten.

Det forutsettes benyttet om lag 330 mill. kr, inkl. bompenger, til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2005, og om lag 180 mill. kr, inkl. bompenger, til kollektivtrafikktiltak i Akershus. Midlene vil i all hovedsak gå til å styrke kollektivtransporten i Oslo-området gjennom oppfølging av Oslopakke 1 og 2. I tillegg til videre utbygging av T-baneringen og Nationaltheatret terminal, vil innsatsen i hovedstadsområdet bli konsentrert om å øke hastigheten for buss og trikk. Målet er å øke hastigheten med 20 pst. på de viktigste delene av linjenettet innen utgangen av 2005. Statens vegvesen har fått i oppdrag å koordinere arbeidet med å bedre framkommeligheten for buss og trikk i Oslo. Dette er et arbeid som innebærer at det må gjennomføres tiltak innenfor både statlig og kommunalt ansvarsområde. Dersom målet skal nås, er det nødvendig at lokale myndigheter tar sin del av finansieringen av de aktuelle tiltakene i tråd med gjeldende ansvarsdeling. Det vises ellers til nærmere beskrivelse av prioriteringene i Oslo og Akershus under Nærmere om investeringsprogrammet.

I Bergen er innsatsen konsentrert til tiltak for å bedre framkommeligheten for buss i sentrum og til Kokstad-/Sandslidområdet der det satses på å bygge kollektivfelt langs rv 580 Flyplassvegen. Det planlegges bybane finansiert med statlige midler og bompenger, se nærmere omtale av dette i fylkesomtalen for Hordaland. På Nord-Jæren satses det

på å følge opp prioriteringene i Nord-Jærenpakken. Det arbeides her med knutepunktutvikling og tiltak for å bedre framkommeligheten, bl.a. gjennom bygging av kollektivfelt langs Hanavegen i Sandnes. I Trondheim satses det på å bedre framkommeligheten, bl.a. gjennom signalprioritering.

Høgskolen i Molde (HSM) er tildelt et profesorat i bytransport. HSM og Statens vegvesen er enige om å utvikle et opplegg for etter- og videreutdanning innen bl.a. kollektivtransport. Dette vil både være innen etatens ansvarsområder og mer generelle fagområder innen driftsøkonomi, planlegging m.m.

Miljøtiltak

Det er lagt til grunn at det totalt benyttes om lag 170 mill. kr i statlige midler til særskilte miljø- og servicetiltak i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 180 mill. kr. Samlede statlige midler i planperioden 2002–2005 gir en oppfølgingsgrad på 90 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden. Det må imidlertid presiseres at det er opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om midlene på post 60 faktisk skal brukes til dette. I tillegg kommer miljø- og servicetiltak som inngår i strekningsvise tiltak.

Kravene i forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for støy vil i hovedsak være innfridd pr. 01.01.2005. Det er søkt om dispensasjon for om lag 230 boenheter, som tilsvarer om lag 500 personer. Dispensasjonssøknader for om lag 70 boenheter, eller om lag 150 personer, er på strekninger der fullføring av pågående vegomlegginger vil føre til redusert støy i løpet av relativt kort tid. De øvrige dispensasjonssøknadene skyldes forsinkelser i gjennomføringen av forutsatte tiltak.

I 2005 er det planlagt å gjennomføre utbedring av 7 km riksveg med landskapsbelastninger. I forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 gir dette, sammen med det som er utført i 2002–2004, en oppfølgingsgrad på 62 pst.

Statens vegvesen vil sørge for at kulturminnene i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner blir ivaretatt. Alle objekter som skal fredes og er i statens eie, vil bli fredet i løpet av 2005. Disse utgjør halvparten av objektene i verneplanen.

Opprusting av tunneler

Det foreslås avsatt 65 mill. kr til sikkerhetsmessig opprusting av eksisterende tunneler i 2005. Sammen med bevilgningene i 2002, 2003 og 2004, gir dette en oppfølgingsgrad på 100 pst. i forhold til

handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg kommer midler som prioriteres til dette formålet innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen.

De sentralt avsatte midlene vil i hovedsak gå til installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukningsapparater, rød blink og ev. bomber utenfor tunnelen, inkl. signaloverføring mellom tunnel og vaktentral, samt ventilasjonsanlegg. Kommunikasjon/nødsamband inngår ikke i opprustingsprogrammet. Her forventes det en nærmere avklaring av valg av felles kommunikasjonssystem for alle utrykningsetater. Statens vegvesen har i samråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, utarbeidet en plan for bruken av den økonomiske rammen i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Målet er at samtlige tunneler, som mangler basisutstyr i forhold til brannsikkerhet, skal bli utrustet med dette innen utgangen av 2011.

De nærmeste årene er det behov for utskifting av vann- og frostsikring og gammelt tunnelutstyr i en rekke tunneler. Statens vegvesen vil kartlegge omfanget av nødvendige utbedringer og utskiftinger, inkl. kostnaden knyttet til dette. I 2005 foreslås det benyttet midler til finansiering av pågående utbedringer av Rennfasttunnelene på E39 i Rogaland, og til å starte pålagte utbedringer av tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal. For nærmere omtale vises det til omtale under Nærmere om investeringsprogrammet.

Et Europaparlaments- og Rådsdirektiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler på det transeuropeiske vegnettet (TERN) ble vedtatt i april 2004. Direktivet vil bli implementert i norsk regelverk. Vegdirektoratet vil i 2005 utarbeide nødvendige oppgraderingsplaner for tunneler. Direktoratet vil revidere retningslinjene for nye og eksisterende tunneler når direktivet er implementert i norsk lov.

Nasjonale turistveger

Det foreslås avsatt 60 mill. kr til nasjonale turistveger i 2005. For å sikre samme kvalitet på turistveg-strekningene, vil det bli foretatt en harmonisering av alle prosjektene ut fra felles kvalitetskriterier. Det vil gjennom dette arbeidet tas endelig stilling til hvilke turistvegprosjekter som skal realiseres. Samferdselsdepartementet vil før endelig vedtak fattes bli orientert om forslagene og hvilke vurderinger som ligger til grunn. Arbeidet utføres av Vegdirektoratet i samråd med et kvalitetsstyre med representanter fra Reiselivsbedriftenes Landsforbund, Direktoratet for Naturforvaltning, Kommunenes Sentralforbund, Innovasjon Norge og Norges Automobilforbund. Samferdselsdeparte-

mentet har bedt Vegdirektoratet trekke de berørte kommunene inn i prosessen gjennom en lokal høring.

I samsvar med St.meld. nr. 24 (2003–2004) legges arbeidet opp med sikte på å fullføre turistvegprosjektet innen utgangen av 2015. I tråd med gjeldende transportplan er Atlanterhavsvegen, Lofoten, Geiranger-Trollstigen, Ryfylke og Hardanger prioriterte områder i perioden 2002–2005. Dette følges opp i 2005. Videre forutsettes noe av midlene benyttet til prioriterte tiltak på andre strekninger, samt til utarbeidelse av forstudier.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 184,2 mill. kr til rassikringstiltak på post 31. Dette er en økning på 1,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004. I tillegg er det lagt til grunn at det benyttes totalt om lag 270 mill. kr i statlige midler til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst samlet på post 30, post 33 og post 60. Den samlede rassikringsinnsatsen i 2005 utgjør om lag 450 mill. kr i statlige midler. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt benyttes om lag 490 mill. kr. Det må imidlertid presiseres at det er opp til det lokale forsøksorgan å beslutte om midlene avsatt til rassikring på post 60 faktisk skal brukes til dette. Sammen med bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 gir dette en oppfølgingsgrad på 92 pst. for post 30, post 31, post 33 og post 60 samlet i forhold til handlingsprogrammet for 2002–2005.

Midlene som bevilges over post 31 kan nyttes til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet. Ved fordeling av midlene har Samferdselsdepartementet lagt vekt på prioriteringen av rassikringstiltak i fylkenes handlingsprogram for perioden 2002–2005. De fylkesvise budsjettforslagene for 2005, plansituasjonen samt hvilke bindinger til delingene vil føre til i 2006, er også vektlagt.

Følgende større prosjekter med rassikringsgevinst foreslås prioritert i 2005:

- Rv 43 Aunevik – Bukkesteinen i Vest-Agder
- Rv 503 Gloppedalen i Rogaland
- E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipe-tjørn) i Hordaland (oppstart)
- Rv 550 Syreflot – Aga i Hordaland
- Rv 55 Stedjeberget i Sogn og Fjordane (oppstart)
- Rv 617 Gotteberget – Kapellneset i Sogn og Fjordane (oppstart)
- E12 Umskaret i Nordland
- E6 Bånes – Birtavarre i Troms
- Rv 91 Ura i Troms (oppstart)

I 2005 er det samlet planlagt å utbedre 7 rasutsatte strekninger og 11 rasutsatte punkt. I forhold til

handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 gir dette sammen med utførte tiltak i 2002–2004 en oppfølgingsgrad på 112 pst. for antall strekninger og 99 pst. for antall punkt etter fire år.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 46,1 mill. kr.

I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det som en del av kompensasjonen for at enkelte næringer måtte betale økt arbeidsgiveravgift, lagt opp til å bevilge om lag 600 mill. 2000-kr til vegformål over en seksårsperiode. Sammen med bevilgningene i årene 2000–2004, gir forslaget for 2005 en oppfølgingsgrad på 75,5 pst. etter seks år.

Midlene i 2005 foreslås i sin helhet brukt til å følge opp prosjektet E12 Umskaret i Nordland, jf. nærmere omtale under Nærmere om investeringsprogrammet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås en bevilgning på 30,7 mill. kr.

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 (1987–88) og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), side 73–74.

Første etappe av prosjektet omfatter ny E18 i en om lag 1 200 meter lang tunnel under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen, hvorav om lag 700 meter som senketunnel. Tunnelen skal bygges med to løp og tre kjørefelt i hver retning. Det skal bygges kryss ved Havelageret og på Sørenga. I andre etappe skal det bygges nytt vegsystem i området. Nyland allé blir vegsystemets hovedgate i retning øst/vest. Fra denne skal det bygges gater til kryssene ved Havelageret og Sørenga. Bispelokket skal rives og rv 4 Nylandsveien senkes ned til kryss i plan med Nyland allé. Det skal etableres en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaards gate. Første etappe må fullføres før andre etappe kan realiseres. Det foreligger godkjent reguleringsplan for hele prosjektet.

Prosjektet avlaster området for gjennomgangstrafikk og legger til rette for byutvikling i Bjørvika. Transportsystemet blir forbedret og integrert i landets største kollektivknutepunkt og gir et bedre trafikkmiljø. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag -2,9 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,7. Internrenten er beregnet til 2 pst. Bedre transportmiljø og bidrag/tilrettelegging for byutvikling inngår ikke i beregningene.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i henhold til retningslinjene for store prosjekter. Det er i all hovedsak enighet mellom den eksterne konsulenten og Statens vegvesen om styringsramme og kostnadsramme for prosjektet. Samferdselsdepartementet foreslår en kostnadsramme på 4 510 mill. kr, og legger til grunn en korresponderende styringsramme på 3 920 mill. kr.

Usikkerheten er større enn i vanlige vegprosjekter. Dette skyldes hovedsakelig prosjektets kompleksitet og lange tidshorizont.

Oslo kommune behandlet brukerfinansieringen av prosjektet i møte i bystyret 17.03.2004. Bystyret gikk inn for at dette løses ved at dagens bomring erstattes med et annet trafikantbetalings-system når bomringen etter planen avvikles fra årsskiftet 2007/2008. Dersom nytt trafikantbetalings-system ikke er etablert på dette tidspunktet, forutsettes dagens bomring opprettholdt inntil nytt system er innført. Bystyret ba samtidig byrådet legge fram sak om Oslopakke 3, herunder ny trafikantbetaling fra 01.01.2008. Samferdselsdepartementet viser til at Statens vegvesen arbeider med et opplegg for Oslopakke 3 i samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Dersom dagens bomring opprettholdes etter 01.01.2008, vil dette innebære at bompengene skal fordeles mellom Oslo og Akershus i henhold til avtalen for Oslopakke 1 om 60/40 pst. fordeling.

I avtale mellom Statens vegvesen og Oslo kommune av juni 2003, er det enighet om at kostnadsøkninger ut over opprinnelig overslag på 2,8 mrd. 2001-kr skal deles mellom Oslo kommune, økt brukerfinansiering og økt tilskudd over statsbudsjettet. Oslo kommune har økt sin andel fra 150 mill. kr til 300 mill. kr (330 mill. 2005-kr).

Vegdirektoratet vil utarbeide et forslag til fordeling av resten av kostnadsøkningen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at en vesentlig del av resten av kostnadsøkningen bør dekkes gjennom brukerfinansieringen. Et forslag til fordeling vil bli drøftet med Oslo kommune.

I St.meld. nr. 28 (2001–2002) ble det lagt til grunn at 350 mill. kr skal bevilges innenfor transportplanrammen. Statens resterende andel er forutsatt å komme i tillegg til transportplanrammen. Jf. også omtale i St.meld. nr. 24 (2003–2004). Forutsatt avklart finansieringsplan, legges det opp til anleggsstart våren/sommeren 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig tidligst i 2012. Samferdselsdepartementet legger til grunn en statlig investeringsramme på 30,7 mill. kr for 2005. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 180 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og 150

mill. kr i tilskudd fra Oslo kommune, til sammen 360,7 mill. kr til prosjektet. Det vil imidlertid ikke bli anleggsstart før Stortinget er forelagt endelig finansierings- og framdriftplan for prosjektet.

Post 60 Forsøk

Det foreslås en bevilgning på 420 mill. kr for 2005.

Fra 01.01.2004 ble det iverksatt forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering av transport-systemet og forsøk i fylkeskommuner med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdselsområdet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003–2004). Hovedformålet med forsøkene er å oppnå bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre samlet offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene for veg- og kollektivtransport.

Forsøkene har kun pågått i kort tid og erfaringene med ordningene er derfor i all hovedsak begrenset til arbeidet med budsjettet for 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003–2004) er det bl.a. forutsatt at både forsøksområdene og Statens vegvesen bidrar aktivt til å komme i dialog om utarbeidelsen av de årlige budsjetter på et tidlig tidspunkt og at denne dialogen tilpasses Statens vegvesens prosesser for dette arbeidet. Samferdselsdepartementet har inntrykk av at samarbeidet om utarbeidelse av budsjettforslagene for 2005 i hovedsak har fungert bra. For forsøket i Bergen er det imidlertid behov for å utvikle bedre samarbeidsrutiner mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Det foreslås bevilget 420 mill. kr i statlige midler over Samferdselsdepartementets budsjett til forsøkene i de enkelte fylker og storbyområder. I tillegg er det forutsatt 119 mill. kr i annen finansiering til forsøkene. Flere av forsøkene forutsetter også fylkeskommunale og kommunale midler. I tilknytning til forsøk i Bergen og Trondheim, omdisponeres midler fra kap. 572 post 60 Rammetilskudd til fylkeskommuner, til kap. 571 post 60 Rammetilskudd til kommuner, over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Beløpene for 2005 er basert på rammetilskudd for 2004 som er framskrevet. Uttrekkene inkluderer ikke midler til investeringer i fylkesvegnettet, da investeringer i fylkesvegnettet i det vesentlige er finansiert gjennom låneopptak. Midler til investeringer i fylkesvegnettet skal inngå i forsøkene. Dette innebærer at kommunene skal ha prioriteringsansvar for rammen som fylkeskommunen har satt av til investeringer i fylkesvegnettet i forsøksperioden. Fordeelingen framgår av tabell.

	(i mill. kr)			
	Statlige midler	Annen finansiering	Fylkeskommunale midler	Totalt, ekskl. kommunale midler
BTV ¹	153,0			153,0
Vestlandsrådet ²	145,0	31,0 ³		176,0
Kristiansandsregionen	34,0		9,2	43,2 ⁵
Bergen	50,0	88,0 ⁴	55,8 ⁶	193,8 ⁷
Trondheim	38,0		63,2 ⁶	101,2 ⁸
Sum	420,0	119,0	128,2	667,2

¹ Buskerud, Telemark, Vestfold.

² Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane.

³ Fylkeskommunalt forskudd til rv 503 Gloppedalen i Rogaland.

⁴ Bompenger fra Bergensprogrammet til tiltak på øvrig riksvegnett.

⁵ Inkluderer ikke kommunale midler. I følge Kostra har kommunene benyttet om lag 11,5 mill. kr til transportformål i 2003.

⁶ Rammetilskudd til Bergen og Trondheim over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett er basert på rammetilskudd for 2004 framskrevet med en deflator på 3,25.

⁷ Inkluderer ikke kommunale midler. I følge regnskapstall har kommunen benyttet om lag 185 mill. kr til transportformål i 2003.

⁸ Inkluderer ikke kommunale midler. I følge regnskapstall har kommunen benyttet om lag 59 mill. kr til transportformål i 2003.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Ekstern finansiering totalt (forskudd, tilskudd og bompenger) i 2002–2005 ventes å utgjøre om lag 111 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden.

Bompenger

Finansiering av nye veganlegg med bompenger bidrar til at nye vegprosjekter gjennomføres raskere slik at trafikantene får tilgang til et bedre vegnett enn om vegene i sin helhet skulle finansieres over statsbudsjettet. Om lag halvparten av dagens bompengordninger er med på å finansiere bruer eller tunnelløsninger som erstatter ferjesamband. Det innebærer at varig brukerbetaling på ferjer erstattes med en tidsavgrenset ordning som på sikt vil bli gratis for brukerne. Inntekter fra bomringer i by brukes til å finansiere både vegprosjekter og infrastruktur for lokal kollektivtrafikk.

Pr. 01.01.2004 var det 46 bompengeprosjekter som enten var i drift eller vedtatt utbygd. Det ble vedtatt tre nye prosjekter i 2003, mens ett prosjekt ble vedtatt utvidet. To prosjekter ble avvirket.

Trafikantene betalte 3 455 mill. kr i bompenger i 2003. Dette er tilnærmet likt året før. I 2003 ble 2 330 mill. kr stilt til rådighet til bygging. For 2004 er det anslått at om lag 2 570 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag 3 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2003–2004) og skyldes bl.a. at Stortinget har gitt tillatelse til

låneopptak i tilknytning til oppstart av prosjektet rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus. For 2005 forutsettes om lag 3 060 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at statens gjeld ved utgangen av 2003 var på 705 mill. kr. I 2004 ventes det innbetalt om lag 70 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 120 mill. kr. I 2005 er det ventet innbetalt om lag 30 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 70 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2005 ventes følgelig å utgjøre om lag 620 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil Statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 01.01.2006 utgjøre om lag 720 mill. kr.

I tillegg innebærer ordningen med betingede refusjoner at staten pr. 01.01.2005 har påtatt seg et ansvar for eventuelt å refundere 560 mill. kr innenfor rammene for det enkelte fylke. I 2005 forutsettes ordningen avvirket for prosjektene E69 FATIMA i Finnmark (rute 5), E39 Trekantsambandet i Hordaland (rute 8) og rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud (rute 18). For prosjektet rv 35 Lunner – Gardermoen i Akershus og Oppland (rute 17) foreslås ordningen forlenget til utgangen av perioden 2006–2009. Det vises til nærmere omtale under Nærmere om investeringsprogrammet.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000–2001), sluttet Stortinget seg til at det i forbindelse med de årlige budsjetter fastsettes en ramme som Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. Det foreslås at fullmakten for 2005 settes til 1 500 mill. kr. Dette innebærer at departementet i 2005 kan inngå nye forskutteringsavtaler, slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overskrider 1 500 mill. kr. Fullmaktsgrensen er ekskl. betingede refusjoner. For 2005 kan det dermed inngås nye avtaler for inntil 700 mill. kr.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000–2001) sluttet Stortinget seg til at det i forbindelse med de årlige budsjetter fastsettes en ramme som Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. Det foreslås at fullmakten for 2005 settes til 1 500 mill. kr. Dette innebærer at departementet i 2005 kan inngå nye forskutteringsavtaler slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overskrider 1 500 mill. kr. Fullmaktsgrensen er eksklusive betingede refusjoner. For 2005 kan det dermed inngås nye avtaler for inntil 700 mill. kr.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 1 166 mill. kr til riksvegferjedriften. Dette er en økning på om lag 1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004. Det er lagt til grunn en takstøkning på 3,6 pst. fra 01.01.2005.

For 2005 foreslås det at det kan gis tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 115 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivingskostnader. Ferjer anskaffet i konkurranseutsatte samband får ikke tilsagn om statsgarantier. Foreslått totalramme for statsgaranti i 2005 er lavere enn for 2004. Dette må sees i sammenheng med at alle nye ferjer vil bli bygget i tilknytning til konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften. Statens nye garantiforpliktelser vil derfor bare være knyttet opp til oppgradering av eksisterende ferjer omfattet av rammetilskuddsordningen.

Det var en uttrykt målsetting for perioden 2002–2005 at ferjetilbudet skulle økes. Denne målsettingen er oppfylt. I 2005 forventes det at 55 pst. av landets riksvegferjesamband tilfredsstiller alle langsiktige mål for driftsstandard, jf. St.meld. nr. 34 (1992–93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97. Dette er en økning på om lag 8 prosentpoeng fra 2002. Både frekvens og åpningstid har fått noe økt måloppnåelse. Årsaken til dette er bl.a. en mer effektiv utnyttelse av ferjene og tilføring av 8 nye

ferjer i årene 2002–2005. Dette har bidratt til utskifting av eldre ferjer, og gitt en økning av kapasiteten i flere samband.

Samferdselsdepartementet forventer et stabilt ferjetilbud i 2005 sammenlignet med 2004. Det endelige tilbudet vil imidlertid være avhengig av Statens vegvesens forhandlinger med ferjeselskapene.

Bla. ut fra den store økningen i tilskudd til ferjedriften de senere årene er det svært viktig med effektivisering på dette området. Anbudsutsetting er et viktig virkemiddel for å oppnå økt effektivisering. I løpet av 2004 er det forventet at 10 riksvegferjesamband blir lyst ut på anbud. Oppstart for nye løyvehavere er fra 2005 til 2007. For alle riksvegferjesamband som konkurranseutsettes, vil en søke å tilfredsstille funksjonsrettede krav i samsvar med ny langsiktig standard for riksvegferjedriften, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004). Utgiftene til kjøp av ferjetjenester må tilpasses Vegvesenets samlede økonomiske rammer slik at det ikke går utover andre områder som omfattes av Statens vegvesen sin virksomhet, som f.eks. drift og vedlikehold av veger.

Statens vegvesen tar sikte på full konkurranseutsetting av ferjedriften innen utgangen av 2009 i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Det legges opp til å utlyse grupper av samband og enkeltsamband. Dette er en opptrapping av konkurranseutsettingen i forhold til det som tidligere er signalisert. Bakgrunnen for denne opptrappingen må også sees i lys av at arbeidet med alternative måter å effektivisere riksvegferjedriften ikke har gitt ønskelige resultater. Tempoet i anbudsutsettingen må likevel vurderes i lys av de erfaringer en etter hvert får.

Samferdselsdepartementet antar at et høyt tempo i anbudsutsettingen lettest lar seg realisere ved å legge ut pakker med et antall samband. Dersom en operatør har løyve for flere samband i et område, vil det være enklere for operatøren å tilpasse ferjedisponeringen ved driftsavbrudd.

Potensialet for effektiviseringen antas først og fremst å være knyttet til bemanningen av ferjene. Samferdselsdepartementet forventer derfor at rederiene vil bygge kostnadseffektive og fleksible ferjer, som vil kunne operere med differensierte sertifikater og redusert bemanning i de deler av driftstiden hvor trafikken er liten.

Statens vegvesen tar sikte på at det blir lyst ut 10–15 riksvegferjesamband på konkurranse i 2005. Utlysningen vil omfatte enkeltsamband og grupper av samband.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått å innføre ny forskrift om redningsredskaper for passasjerskip.

Kravene i forslaget til forskrift innebærer investeringer i nye redningsredskaper i riksvegferjedriften på om lag 200 mill. kr. Kravene kan i sin ytterste konsekvens medføre at et betydelig antall ferjer må bygges om eller erstattes med nye ferjer. Vegdirektoratet er i dialog med Sjøfartsdirektoratet for å utarbeide en plan for tiltak som må gjøres med de enkelte ferjene. Det er uklart om disse investeringene i økt sikkerhetsutstyr vil gi grunnlag for redusert bemanning, og dermed en effektivisering av driften.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) ble det orientert om at sambandet Hjellevad – Klokkevik, etter Samferdselsdepartementets vurdering, burde nedklassifiseres til fylkeskommunalt samband. Alle berørte kommuner, og Hordaland fylkeskommune, har gått imot en slik nedklassifisering. Samferdselsdepartementet fastholder sin tilråding, men vil vente til det er foretatt en vurdering av klassifisering av vegnettet.

Riksvegferjedriften vil få tilført et nybygg ved årsskiftet 2004/2005. Det er en ny standard pendelferje for lukket farvann. Ferjen skal settes inn i sambandet mellom Hollingsholmen og Aukra i Møre og Romsdal. Den nye ferjen skal bidra til å opprettholde et tilstrekkelig tilbud i sambandet, i en periode da det er forventet betydelig trafikkøkning som følge av utbyggingen av ilandføringsanlegget til Ormen Lange.

Den nye standardferjen er prosjektert i forskjellige størrelser, og vil kunne betjenes med to manns besetning. Prosjektet er et ledd i prosessen for å effektivisere ferjedriften. Til tross for at ferjen er vesentlig sikrere enn det regelverket krever, vil

en reduksjon av bemanningen kreve tilslutning også fra andre faginstanser.

Samferdselsdepartementet har besluttet at riksvegferjesambandene E39 Mortavika – Arsvågen og E39 Halhjem – Sandvikvåg konkurransesettes. Valg av operatør skjer etter en forhandlet konkurranse. Forutsetningen er at sambandene fra 01.01.2007 skal driftes med nye ferjer drevet med flytende naturgass (LNG). Dette er i tråd med Regjeringens målsetting om økt bruk av naturgass innenlands og en mer miljøvennlig ferjeflåte.

I alt er seks løyvesøkere prekvalifisert, og dermed invitert til å gi tilbud. Løyve for drift av sambandene vil bli tildelt innen utgangen av oktober 2004.

Regelverket som de nye gassferjene skal bygges etter, er under utarbeidelse av Sjøfartsdirektoratet. Utkastet til forskrift er basert på det midlertidige regelverket som MF Glutra ble bygget etter. Det er imidlertid lagt inn en del skjerpelser i den foreslåtte forskriften som isolert sett vil øke kostnadene for bygging av passasjerskip drevet med gass.

I Innst. S. nr. 240 (2003–2004) til St.meld. nr. 24 (2003–2004) blir spørsmålet om å gi rederier som investerer i gassferjer, lengre konsesjonsperioder, og spørsmålet om lovendring i den forbindelse, tatt opp. Departementet frarår ordninger med ulike konsesjonslengder avhengig av driftsform. Det legges opp til stor grad av konkurranseutsetting av riksvegferjedriften, og det er i den forbindelse neppe aktuelt med lengre perioder enn 10 år som er maksimal lengde i dag. Det kan være tvilsomt om en kan ha lengre perioder i henhold til EØS-avtalen.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004 ¹	Forslag 2005
01	Salgsinntekter m.m.	41 668	17 600	18 200
02	Diverse gebyrer	260 547	294 300	350 000
03	Innbetaling fra Mesta AS	13 000		
04	Tilgodehavende fra fylkeskommunene			11 100
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	14 782		
17	Refusjon lærlinger	505		
18	Refusjon av sykepenger	66 875		
Sum kap. 4320		397 376	311 900	379 300

¹ Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004): Post 02 er økt med 47,7 mill. kr til 342 mill. kr. Det er opprettet en ny post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunene, med 19,4 mill. kr.

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med 18,2 mill. kr, en økning på 3,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

I denne posten inngår inntekter av salg av håndbøker, programvare, tjenester fra det sentrale motorvognsystem m.m.

Det er usikkerhet knyttet til etterspørselen etter tjenester og produktene som inngår i posten. Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med 350 mill. kr, en økning på 18,9 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

I posten inngår inntekter fra utstedelse av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennermerker, myndighetskontroller og betaling for lisenser for gods- og persontransportører innen EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske kjøretøykontroller, samt påskiltingsgebyr.

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

Gebyrene for disse tjenestene fastsettes med utgangspunkt i selvkostprinsippet. Statens vegvesen er inne i en effektiviseringsprosess som kan

føre til endrede kostnader for de gebyrbelagte tjenester. Riktig kostnadsnivå vil derfor først kunne begrunnes når resultatet av den pågående effektiviseringsprosessen er nærmere avklart. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en grundigere gjennomgang av gebyrnivået i St.prp. nr. 1 (2005–2006).

Post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunene

I forbindelse med at Mesta AS ble etablert fra 01.01.2003, ble kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon, regnskapsmessig avsluttet pr. 31.12.2002. Statsregnskapet for 2002 viste en merutgift. Dette skyldtes i hovedsak regnskapsmessige forhold knyttet til etableringen av Mesta AS, men noe gjaldt også underskudd i arbeid utført for fylkeskommunen i 2002. Staten hadde derfor et krav pr. 01.01.2003 på 40 mill. kr mot 12 fylkeskommuner. Det foreligger en tilbakebetalingsplan for fylkeskommunene hvor det fremgår at de skal betale inn til sammen 19,4 mill. kr i 2004, 11,1 mill. kr i 2005 og 9,5 mill. kr i 2006. 11,1 mill. kr er således nå budsjettert som inntekt.

I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. St.prp. nr. 63 (2003–2004) og Innst. S. nr. 250 (2003–2004) ble det for postering av disse inntektene opprettet ny post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunene.

Kap. 1321 Mesta AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
71	Tilskudd til restrukturering	357 000	356 500	380 100
90	Innskudd egenkapital	1 900 000		
	Sum kap. 1321	2 257 000	356 500	380 100

Post 71 Tilskudd til restrukturering

Det foreslås en bevilgning på 380,1 mill. kr, en økning på 23,6 mill. kr i forhold til saldert budsjett for 2004.

Mesta AS ble etablert 01.01.2003 og opererer i et marked hvor selskapet konkurrerer med private aktører om oppdrag. Mesta har siden etableringen satt i gang store omstillings- og effektiviseringstiltak for at selskapet skal kunne fremstå som mest mulig konkurransedyktig. Restruktureringsiltakene vil fortsette i 2005.

Det er i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002–2003) lagt til grunn samlede restruktureringforpliktel-

ser for Mesta AS på 1 468 mill. 2003-kr, og at tilskudd til dette skal bevilges over tre år. I saldert budsjett 2004 er det satt av 356,5 mill. kr i tilskudd til restrukturering av Mesta. Pr. i dag foreligger det ingen nye anslag på de totale restruktureringkostnadene sammenlignet med de vurderingene som ble gjort ved etableringen av selskapet. Departementet foreslår at det bevilges 380,1 mill. kr i tilskudd til restrukturering av Mesta i 2005. Med utgangspunkt i de anslåtte totale restruktureringmidlene til Mesta, gjenstår en bevilgning på om lag 440 mill. kr etter 2005.

Kap. 5620 Aksjer i Mesta AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
80	Utbytte		160 000	71 000
	Sum kap. 5620		160 000	71 000

Post 80 Utbytte

Det foreslås budsjettert med 71 mill. kr i utbytte.

2003 var første driftsår for Mesta AS. Regnskap for 2003 og balanse pr. 31.12.2003 ble fastsatt i ordinær generalforsamling 08.06.2004. Driftsresultatet for Mesta for 2003 var på 211 mill. kr. Selskapets årsresultat etter skatt for 2003 viste et overskudd på 204 mill. kr. Resultatet var bedre enn anslag

utarbeidet i forbindelse med etableringen av selskapet, men i tråd med anslag gjengitt i St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Mesta forventer et positivt årsresultat i 2004. I tråd med den foreslåtte utbyttepolitikken, jf. omtale under Andre saker, legges det til grunn et utbytte i 2005 på 71 mill. kr. Endelig utbytte fra Mesta AS fastsettes av selskapets generalforsamling.

Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
91	Lån, <i>kan overføres</i>	311 000	260 000	214 000
92	Opptreksrenter, <i>overslagsbevilgning</i>	6 225	30 000	13 000
	Sum kap. 1322	317 225	290 000	227 000

Det vises til tidligere omtale i bl.a. St.prp. nr. 68 (2001–2002), St.prp. nr. 1 (2002–2003), side 72, St.prp. nr. 3 (2002–2003), St.prp. nr. 65 (2002–2003), side 189–190, og St.prp. nr. 1 (2003–2004), side 77–78.

Prosjektet er forutsatt fullfinansiert med bompenger fra en felles norsk-svensk bompengoordning, jf. St.prp. nr. 68 (2001–2002) og Innst. S. nr. 265 (2001–2002). Premissene for den felles bompengoordningen er nærmere fastlagt gjennom statsavtalen mellom de to lands regjeringer av 07.08.2002.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 3 (2002–2003) samtykket Stortinget i opprettelsen av bompengeselskapet Svinesundsforbindelsen AS, som har som formål å ta opp lån og innkreve bompenger til finansiering av den norske delen av den nye Svinesundsforbindelsen. I avtale mellom Vägverket Region Väst og Statens vegvesen Region øst av 04.03.2004, om planlegging, anskaffelse og drift av et felles bompengesystem, har Vägverket gitt Statens vegvesen myndighet til å inngå avtale med Svinesundsforbindelsen AS om ansvar for drift av bomstasjonene også på svensk side. Hensikten er å sikre best mulig samordning og effektivisering i driftsfasen.

I Sverige er det, ut fra gjeldende lover og forskrifter, avklart at avgiften som skal kreves inn i bomstasjonen ved eksisterende bru, er å betrakte som en skatt. Dette skyldes at avgiften tas inn på en veg der utbyggingskostnaden vurderes som nedbetalt. Vilkårene knyttet til dette er ikke endelig avklart. Videre vurderes det om det skal svares merverdiavgift av bompenginntektene på den nye vegen i Sverige. Ved ev. merverdiavgift på bompenger vil det i tråd med statsavtalen bli funnet en provenynøytral løsning nasjonalt.

Post 91 Lån

Det foreslås en lånebevilgning på 214 mill. kr.

I St.prp. nr. 68 (2001–2002) er kostnadsrammen for den norske delen av prosjektet oppgitt til 891 mill. kr og styringsrammen til 783 mill. kr. Det

foreslås bevilget 214 mill. kr i statslån til Svinesundsforbindelsen AS for å finansiere utbyggingskostnader for den nye Svinesundsforbindelsen, inkl. usikkerhetsavsetning og utgifter til drift av bompengeselskapet. Med dette er det gitt adgang til å ta opp lån på til sammen 891 mill. kr, dvs. tilsvarende opprinnelig kostnadsramme.

Opprinnelige rammer er ekskl. utgifter til bomstasjoner og driftsutgifter for bompengeselskapet. Det foreligger nå godkjent reguleringsplan for begge bomstasjonene på norsk side med et samlet kostnadsoverslag på 62 mill. kr. Dette er i samsvar med kostnaden som ble antydnet i St.prp. nr. 65 (2002–2003). Statens vegvesen forventer kostnadsreduksjoner i forhold til styringsrammen på den norske delen av prosjektet. Adgang til låneopptak opp til opprinnelig kostnadsramme vurderes derfor å være tilstrekkelig til å dekke resterende utbyggingskostnader, inkl. bygging av bomstasjonene, avsetning for usikkerhet og utgifter til drift av bompengeselskapet fram til innkrevingen starter. Lånet kan benyttes til finansiering av ev. etterarbeider og sluttoppgjør etter 2005.

Post 92 Opptreksrenter

Det foreslås en bevilgning på 13 mill. kr.

Renter av lånet til Svinesundsforbindelsen AS skal kapitaliseres og legges til lånestolen fram til prosjektet åpnes for trafikk i juni 2005. Lån til å dekke kapitaliserte renter vil følgelig være et anslag, basert på anslått rente i henhold til inngått låneavtale mellom staten v/Samferdselsdepartementet og bompengeselskapet og trekk på lånerammen med like store beløp hver måned. Renter på lånet vil etter at prosjektet er åpnet for trafikk bli dekket gjennom bompenger.

Andre saker

Omstilling og effektivisering i Statens vegvesen
Omstillings- og effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen er tidligere omtalt bl.a. i St.prp. nr. 1 (2003–2004). Hovedmålsettingen med arbeidet er å

utføre etatens arbeidsoppgaver med riktig kvalitet, men med mindre ressurser og i en mer desentralisert organisasjon. Kostnadene ved omorganiseringen er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Status og utfordringer

Statens vegvesen er i rute med konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdskontrakter og nye utbyggingskontrakter. Vegvesenets nye organisasjon med regioninndeling, utflytting og landsdekkende enheter er gjennomført. Økt effektivitet i organisasjonen oppnås med større samordning og bedre utnyttelse av vegvesenets samlede kompetanse. Omorganiseringen innebærer en mer desentralisert organisasjon med større fleksibilitet i forhold til publikum, kommuner og beslutningsnivå. De forventede effektiviseringsgevinstene av omorganiseringen er betydelige og er de samme som tidligere lagt til grunn, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (2003–2004) og St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Beregningene av effektiviseringsgevinster som følge av omorganiseringen ble foretatt i 2001. Det har imidlertid skjedd en del endringer innenfor Statens vegvesens arbeids- og ansvarsområder fra 2001 og fram til i dag.

Regjeringen har i St.meld. nr. 24 (2003–2004) gitt Statens vegvesen et økt ansvar på flere områder. Dette gjelder først og fremst innen trafikksikkerhet, sykkelbruk, samfunnsøkonomi og næringslivstransport. Videre er etaten gitt et økt ansvar innen kollektivtransport gjennom St.meld. nr. 26 (2002–2002) Bedre kollektivtransport. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) fremgår det også at Statens vegvesen i større grad bør være en pådriver for forpliktende helhetsløsninger i byer og tettsteder.

Det blir flere og mer kompliserte bompengesaker, inkl. saker med alternativ bruk av ferjetilskudd. Arbeid med kvalitetssikring av trafikk- og inntektsgrunnlag har økt vesentlig, også knyttet til andre tiltak som ønskes finansiert over vegbudsjettet (for eksempel Fornebubane og bybane i Bergen). Det er kommet og kommer nye EU-krav på miljøsidan, og innen trafikant- og kjøretøyområdene. Dette krever implementering i det norske regelverket, og vil ha betydning for de oppgaver Statens vegvesen utfører. Videre forutsetter St.meld. nr. 24 (2003–2004) en relativ stor og personellkrevende innsatsøkning knyttet til trafikant- og kjøretøyområdene, for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet. Krav til sikkerhet, kvalitet og kvalitetssikring blir viktigere. Det er et stort behov for en gjennomgang av normaler og lignende for å gjøre disse bedre og klarere.

Etableringen av Vegvesenets internettbaserte tjenester er forsinket, samtidig som bruken ikke er så omfattende som forutsatt. Dermed er effektivitetsgevinstene på dette feltet lavere enn forventet. Statens vegvesen forbedrer kontinuerlig sine tjenester og vil legge ut nye internettbaserte tjenester framover i tråd med intensjonene i e-norge og e-europa.

Det pågår flere vurderinger parallelt som på ulike måter har betydning for Vegvesenets bemanning, men som ikke er ferdig utredet når det gjelder de konkrete konsekvensene for bemanningens størrelse og kompetansebehov.

De viktigste vurderingene, som det er lagt konkrete framdriftsplaner for, er framtidige strategier knyttet til byggherrevirksomheten og effektivisering og omstilling innenfor trafikant- og kjøretøyområdene (trafikkstasjoner).

Effektiviseringsarbeidene i Statens vegvesen vil fortsette også i 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002) ble det lagt til grunn en bemanning på i størrelsesorden 4 000 årsverk i ny organisasjon pr. 01.01.2006. Etter en ny gjennomgang er dette tallet nå justert til 4 250 fra 2006. Pr. 01.01.2003 etter utskillelsen av Mesta var antall årsverk 5 250.

Omstilling og effektivisering innenfor trafikant- og kjøretøyområdene (Trafikkstasjoner)

En av hovedmålsetningene med arbeidet knyttet til effektivisering av tjenestetilbud og tjenestestruktur innenfor trafikant- og kjøretøyområdene, er å redusere de administrative kostnadene for å frigjøre midler til andre formål.

Statens vegvesen har utviklet kriterier som forutsetter at publikum fortsatt skal få et bredt og desentralisert tjenestetilbud, men i andre former enn det vi er vant med i dag. Internettbaserte opplegg, bl.a. for registrering av kjøretøy og søknad om førerkort, økt bruk av offentlige servicekontorer og Vegvesenets Kontaktsenter i Steinkjer, vil bedre tjenestetilbudet for de fleste kundene. For enkelte spesielle tjenester, bl.a. der kjøretøy må kontrolleres, vil det for noen kunne bli noe lengre reiseveg. Dette vil også kunne gjelde for noen når det gjelder førerprøver og førerkort. I de områder hvor Statens vegvesen beslutter å legge ned trafikkstasjoner, er det forutsatt at det skal være et tjenestetilbud tilgjengelig, f.eks. gjennom offentlige servicekontorer.

Høsten 2004 utarbeides forslag til endring i trafikkstasjonsstruktur og tjenestetilbud. Forslaget sendes på høring til berørte myndigheter. Statens vegvesens beslutning om trafikkstasjonsstruktur vil bygge på vurderinger av kostnadene for kundene og for samfunnet.

Omstillingskostnader og effektiviseringsgevinster

Ut fra de funksjonskontraktene som er inngått for drift og vedlikehold, er det anslått en effektiviseringsgevinst på 95 mill. kr i 2004. Dersom prisnivået på de kontrakter som skal inngås i 2005 blir det samme som for kontraktene i 2004, forventes effektiviseringsgevinsten i 2005 å bli om lag 180 mill. kr. I 2004 anslås effektiviseringsgevinsten for dekkeleggingskontraktene å bli 35 mill. kr. I 2005 regnes det med samme gevinst. Effektiviseringsgevinsten innen trafikant- og kjøretøyområdene vil være avhengig av arbeidet knyttet til effektivisering av tjenestetilbud og tjenestestruktur innenfor disse områdene.

Det er en forutsetning, for å nå målene for trafiksikkerhet og forvaltning av vegkapitalen, at effektiviseringsgevinstene benyttes til disse oppgavene, og at de økonomiske rammene til disse formålene ikke reduseres.

Innen anlegg forventes i 2004 en gevinst på 75 mill. kr, og Vegvesenet regner med en gevinst på 110 mill. kr i 2005. Gevinstene på anleggssiden vil komme i form av lavere kostnader på prosjektene. Dette vil gi grunnlag for å starte nye anlegg og/eller få en hurtigere framdrift på andre anlegg.

Effektiviseringsgevinster på forvaltningssiden vil komme noe senere enn tidligere antatt. Selv om nedbemanningen skjer i forutsatt tempo, vil de økonomiske gevinster i form av lavere lønnskostnader komme 1 til 1 1/2 år etter at nedbemanning har funnet sted. Dette skyldes kostnader til ulike former for sluttpakker til overtallige. De store effektiviseringsgevinstene på denne siden vil derfor først komme i 2006 og i 2007. Nye beregninger viser en effektiviseringsgevinst på 100 mill. kr i 2005, inkl. gevinster på trafikant- og kjøretøyområdene. Alle gevinster er beregnet med utgangspunkt i kostnadsnivået i 2002.

Omstillingskostnadene i 2004 er om lag 130 mill. kr, og er beregnet å bli om lag 105 mill. kr i 2005. Samlet vil effektiviseringsgevinstene til og med 2006 fullt ut motsvare kostnadene ved omstilling i perioden 2002–2005. Det er allerede fra 2005 beregnet å bli en betydelig netto besparing.

Effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen vil være en kontinuerlig prosess. Bemanningens størrelse må tilpasses de oppgavene innen de overordnede strategiene som legges, og behovet for å opprettholde nødvendig fagkompetanse i etaten. Bemanningen vil måtte være en funksjon av etatens oppgaver og økonomiske rammer.

Beregningene viser at den forutsatte årlige effektiviseringsgevinsten for etaten samlet på om

lag 850 mill. kr i 2007 i forhold til nivået før omorganiseringen, blir oppnådd. Dette vil gi vesentlige økte muligheter for å forbedre kvaliteten på vegnettet ved å frigjøre ressurser til økt vedlikehold og nye investeringer.

Etablering av en ny nasjonal vegdatabank

Det pågår et stort arbeid for å etablere en ny nasjonal vegdatabank (NVDB) som omfatter offentlige veger. Arbeidet skal etter planen avsluttes våren 2005. NVDB etablerer data og løsninger for bedre å forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle et offentlig vegnett på en samfunnsnyttig måte, samt legge til rette for bedre tilsyn med kjøretøy og trafikanter. NVDB vil bli et verktøy for en videre effektivisering og kvalitetsheving av arbeidet med veg og vegtrafikk i etaten, bl.a. arbeidet med Nasjonal transportplan. NVDB vil også skape gode publikumsrettete løsninger på Internett. En ruteplanlegger, Visveg, som inneholder alle kjørbare veger i landet, ligger allerede tilgjengelig på Vegvesenets nettsider. Løsningene som utvikles, vil også kunne benyttes i kommunesektoren.

Videreutvikling av Autosys

Det sentrale førerkort- og motorvognregisteret (Autosys) ble utviklet tidlig på 1980-tallet, og er siden gradvis videreutviklet. Driftskostnadene for systemet er etter hvert blitt betydelige. Den teknologiske utviklingen er kommet langt siden Autosys ble etablert. I dag er det helt andre standarder som gjelder både innen programmeringsspråk, databaseløsninger og maskinvare. Det er nødvendig å utvikle et nytt system. Våren 2003 ble det gjennomført et forprosjekt som beskrev nødvendige, moderne løsninger og optimal fremdrift. De samlede kostnadene ble her estimert til totalt 250 mill. kr over en periode på fire år. Det er knyttet betydelig usikkerhet til dette beløpet. En modernisering av systemet er viktig for etaten, i tillegg til at Toll- og avgiftsdirektoratets avgiftssystem er avhengig av data fra Autosys. Autosys har om lag 15 000 brukere og inntektene varierer noe fra år til år, men er om lag 25–30 mill. kr.

Utviklingen av Autosys er et IKT-utviklingsprosjekt i tråd med signalene i e-norge og e-europe. I 2004 vil det bli igangsatt en mulighetsstudie og arbeid med kravspesifikasjon, som grunnlag for inngåelse av avtaler med systemleverandører. Nytt Autosys vil etter denne planen kunne være ferdig utviklet og satt i drift rundt 2008.

Utforming av transportanlegg for alle brukergrupper (universell utforming)

Tilgang til transportmidler er en forutsetning for deltakelse og likestilling på alle samfunnsområder. I dag er ikke transporttilbudene i tilstrekkelig grad utformet slik at de kan brukes av alle. Det er et mål at veger, gater, fortau og plasser skal gjøres tilgjengelige for alle.

Statens vegvesen er i ferd med å revidere vegnormalene. Hensynet til universell utforming vil bli innarbeidet i de nye normalene. Videre vil en håndbok om stoppested, samt veileder for knutepunkter revideres. Dette arbeidet vil skje i dialog med brukerorganisasjonene. Konkret vil dette innebære at:

- Vegen til holdeplassen må være tilgjengelig med hensyn til avstand, stigning, nivåforskjeller, hindringer og overflate.
- Holdeplassen må ha tilstrekkelig plass, muligheter for hvile og informasjon i riktig høyde som det er mulig å komme inntil.
- Påstigning til kjøretøy bør være enkel og sikker for alle.

Grønn stat

Statens vegvesen viderefører arbeidet med miljøtiltak på områder som innkjøpsvirksomhet, avfallshåndtering, transport og energibruk. Etter en kartleggingsfase i Vegdirektoratet vil arbeidet med implementering føre til at Grønn stat satsingen er på plass i løpet av 2005. Det legges opp til trinnvis måloppnåelse på følgende områder:

Anskaffelser, forbruk og avfallshåndtering

Statens vegvesens papirforbruk er allerede redusert gjennom elektronisk dokument og informasjonsflyt. Ved systemutvikling og nyanskaffelser vil det fokuseres på miljøaspekter som stimulerer den enkeltes bevissthet i forhold til gode miljøvalg. For anskaffelsesområdet vil det også bli fokusert på regelverkets muligheter til å hensynta livssyklus-kostnader og miljøkonsekvenser.

Redusert og mer miljøvennlig transport

Statens vegvesens organisasjon stiller til dels store krav til reisevirksomhet. Videokonferanseutstyret som er installert for å redusere reisevirksomheten, har så langt vist seg å være en stor suksess, og behovet for en utvidelse av tilbudet vurderes i forhold til etterspørsel og kapasitet.

Etaten disponerer en del kjøretøy til tjenestekjøring i nærmiljøene. Ved utskifting av disse blir

miljøvurderinger med hensyn til energiforbruk og utslipp tillagt stor betydning.

Energiforbruk

I forbindelse med Vegdirektoratets innflytting i nytt bygg sommeren 2003, ble det gjort vurderinger med sikte på valg av gode miljø- og energiløsninger. Dette har bidratt til et bygg med kvaliteter som trekkes fram som et godt miljøeksempel for offentlige og private eiendomsutviklere. Lærdommen vil bli brakt videre til Statens vegvesens øvrige eiendomsmasse.

Rv 7 over Hardangervidda og rv 50 Hol – Aurland

Stortinget har tidligere besluttet at rv 7 over Hardangervidda vil bli vurdert midlertidig stengt, dersom det skulle oppstå en konkret situasjon hvor vegens barriereeffekt blir alvorlig for villreinen. Som en oppfølging av denne beslutningen har Vegdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning (DN) kommet fram til en avtale som beskriver grunnlaget for en eventuell stenging. Videre har direktoratene planlagt de rutiner som skal iverksettes i forbindelse med en slik stengning. Stengningsperiodens lengde er ikke forutsigbar og kan bli fra noen dager til store deler av vinteren. Dersom rv 7 skulle bli midlertidig stengt, enten på grunn av dårlig vær eller av hensynet til villreinen, kan det være aktuelt å vurdere økt innsats på rv 50 Hol – Aurland i de periodene rv 7 er stengt. Det vises også til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003–2004) til St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Ett alternativ vil være nattåpen rv 50 med kolonnekjøring når rv 7 er stengt. Denne løsningen vil kreve ekstra mannskap i beredskap. Årsaken er at mannskap fra rv 7 over Hardangervidda ikke kan benyttes på rv 50 unntatt ved lengre sammenhengende stengninger. Beredskapsordningen vil koste om lag 600 000 kr pr. år. I tillegg kommer variable kostnader under selve stengingsperioden(e) på rv 7, som kan utgjøre opp mot 1 mill. kr, dersom rv 7 blir stengt store deler av vinteren.

Et annet alternativ er fortsatt nattestengt rv 50, men kolonnekjøring på dagtid når rv 7 er stengt. Kostnadene for dette alternativet er 100 000 til 500 000 kr pr. vinter, avhengig av stengingsperioden(es) lengde og kolonnekjøringstilbudet i disse periodene.

Samferdselsdepartementet går inn for det siste alternativet, som innebærer at rv 50 nattestenges. Rv 52 fra Gol over Hemsedal og E16 videre til Aurland er en alternativ rute til rv 50 når rv 7 er stengt over Hardangervidda.

Undersjøiske tunneler

I løpet av de siste 25 årene er det bygd 23 undersjøiske tunneler i Norge. Det særegne ved disse tunnelene er at de er relativt bratte med fall- og stigningsgrader fra 6 til 10 pst. Dessuten må grunn- og overflatevann som siger ned i tunnelene, pumpes ut. Både gjennom planlegging, bygging og driften av tunnelene legges det meget stor vekt på sikkerheten. Siden tunnelene er bygd over en lang periode, er det benyttet til dels svært forskjellig teknisk utstyr. I de senere år er også kravene til tunnelene blitt strengere.

Statens vegvesen har gjennomført en omfattende inspeksjon og testing av alarmer og teknisk utstyr og gjennomgått rutiner og beredskap ved 22 undersjøiske tunneler og 4 landtunneler med pumpeanlegg. Inspeksjonen var planlagt utført som et ledd i en større inspeksjonsrunde av alle lange tunneler, og ble aktualisert av svikten i pumpeanlegget i Oslofjordtunnelen i fjor. Inspeksjonsrapporten viser at det er feil og mangler som må rettes opp ved nesten alle de inspiserte tunnelene, uten at dette representerer noen direkte fare for trafikantenes sikkerhet.

Det er også gjennomgående avdekket manglende dokumentasjon på inspeksjons- og kontrollrutiner. Alle de inspiserte tunnelene har nødtelefoner og brannslukkere som virker. Alarmen utløses når telefonrøret løftes av eller et brannslukningsapparat fjernes. Også disse systemene er av ulik oppbygging. Det gjør at samme hendelse kan gi forskjellige alarmvarsel. Disse vil nå Statens vegvesen få standardisert slik at operatørene ikke kan misforstå hva varselet gjelder.

Korrosjon er et generelt problem, spesielt i undersjøiske tunneler. Det understreker viktigheten av gode inspeksjonsrutiner, og at utstyret renholdes og byttes ut når det er behov for det. Støv som trenger inn over alt og som sammen med saltvann, kan føre til kortslutninger i elektrisk utstyr, understreker også betydningen av godt renhold. Disse rutinene må en nå vurdere å utføre oftere, samtidig som en ser at levetiden på utstyret er vesentlig kortere enn det som var lagt til grunn da tunnelene ble bygd.

Statens vegvesen vil nå gjennomgå de forhold som inspeksjonen har avdekket og sette opp en plan for å rette på feil og mangler. I denne forbindelse vil sikring av brannfarlige materialer i de undersjøiske tunnelene bli gitt høyere prioritet enn i de andre tunnelene, selv om de kan ha vesentlig lavere trafikkmengde.

Avkastningskrav og utbyttepolitikk for Mesta AS

Avkastningskrav og utbyttepolitikk er viktige virkemidler i oppfølging av et hvert selskap. Regjeringen forutsetter at avkastningskravet for et selskap som Mesta AS, i størst mulig grad bør bli utformet etter samme prinsipper som for tilsvarende private selskaper. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002–2003) gikk Samferdselsdepartementet inn for at det skulle fastsettes et avkastningskrav basert på kapitalverdimodellen.

Det ble utarbeidet et avkastningskrav til selskapet i forbindelse med etableringen. Kravet er et total kapitalavkastningskrav etter skatt på 6,7 pst. Dette kravet videreføres for Mesta. Det er viktig at avkastningskravet ligger fast i en periode, for å sikre stabile rammebetingelser for selskapet. Samferdselsdepartementet forutsetter at Mestas strategier på sikt bidrar til å sikre høy avkastning på kapitalen som er investert.

Utbyttensnivået skal gi uttrykk for langsiktige retningslinjer for hva eier ønsker å ta ut av selskapet basert på selskapets årsresultat og/eller utvikling i egenkapitalen, samt hva eier vurderer å la selskapet beholde av et ev. overskudd. Både for staten som eier og for styret i Mesta er det viktig å kunne legge til grunn en langsiktig, forpliktende og stabil utbyttepolitikk. Dermed blir det lettere å treffe riktige beslutninger om f.eks. lånebehov og investeringer med virkning for selskapet på både kort og lang sikt. Det bør bare bli gjort avvik fra utbyttepolitikken dersom det skjer vesentlige endringer i de forutsetninger som er lagt til grunn for utbyttepolitikken.

F.o.m. regnskapsåret 2004 legges det til grunn en utbyttemodell hvor utbytte beregnes som statens innlånsrente multiplisert med egenkapitalen begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt. Egenkapitalen som legges til grunn i beregningen, skal være verdibasert og fastsettes ved at det jevnlig foretas nye verddivurderinger. Åpningsbalansen i selskapet ble fastsatt etter prinsippet om virkelige verdier. Egenkapitalen i selskapets balanse kan derfor benyttes inntil nye verddivurderinger foreligger.

Nærmere om investeringsprogrammet

Strekningssvise investeringer på stamvegnettet
Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2005 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse

med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2005. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2005 sammenholdt med handlingsprogrammet for samme periode.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger også i 2005. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Det foreslås oppstart av følgende større prosjekter på stamvegnettet:

- Rute 1 E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård) i Østfold
- Rute 8 E39 Sørås – Hop i Hordaland
- Rute 8 E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier i Hordaland
- Rute 9 E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn) i Hordaland
- Rute 12 E16 Wøyen – Bjørum i Akershus

Lavere rammer til strekningsvise investeringer på stamvegnettet enn forutsatt i handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 samt kostnadsøkninger for enkelte prosjekter, har ført til utsatt anleggsstart for flere prosjekter. Dette har også ført til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) og Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005, varierer mellom rutene.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. For nye

prosjekter gis en mer utfyllende omtale. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 46 (1999–2000), er dette omtalt. For prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr som derfor har vært til ekstern kvalitetssikring, blir det i stedet for kostnadsoverslaget oppgitt en styringsramme samt en kostnadsramme som har større sannsynlighet for ikke å bli overskredet enn styringsrammen. Prinsippet er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 11–12. I de tabellriske oversiktene over omtalte prosjekter innenfor den enkelte stamvegrute, oppgis styringsrammen for de prosjektene som har vært til ekstern kvalitetssikring.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslag for prosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på +/- 10 pst. Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/- 10 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.prp. nr. 1 (2003–2004). For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales endringene dersom de overskrider kostnadsrammen for prosjektet.

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

Rute	Statlige bevilgninger										Annen finansiering				Til invester- teringer totalt i 2002–2005
	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlings- program 2002–2005	Bevilget 2002– 2004	Forslag 2005	Sum 2002– 2005 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlings- program 2002–2005	Anslag 2002– 2004 ¹	Anslag 2005 i % av HP				
1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo	911	-35	876	762	125	101,3	274	273	547	461	210	122,7	1 558		
2 E6 Oslo – Trondheim	911	70	981	578	150	74,2	327	102	429	165	90	59,4	983		
3 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	944	122	1 066	833	320	108,2							1 153		
4 E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	228	658	886	442	325	86,6							767		
5 E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	109	165	274	259	130	142,0							389		
6 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	337	32	369	183	160	93,0	105	13	118	242	40	239,0	625		
7 E18 Oslo – Kristiansand	1 541	52	1 593	1 124	300	89,4	1 741	-98	1 643	628	472	66,9	2 524		
8 E39 Kristiansand – Bergen	770	-63	707	428	229	92,9	158	-8	150	108	45	102,0	810		
9 E39 Bergen – Ålesund med tilknytning	585	196	781	418	65	61,8	106	-20	86	88		102,3	571		
10 E39 Ålesund – Trondheim	130	49	179	15	45	33,5	433	-326	107	120	22	132,7	202		
11 E134 Drammen – Haugesund	456	51	507	321	53	73,8	158	24	182	154	32	102,2	560		
12 E16 Sandvika – Bergen	673	203	876	364	25	44,4	274	5	279		120	43,0	509		
13 Rv 15 Otta – Hjelle	33	4	37												
14 E136 Dombås – Ålesund	162	7	169	10	100	65,1							110		
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytn.	109	-3	106	10	40	47,2	222	-7	215		130	60,5	180		
16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	87	-3	84												
17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim	402	136	538	561		104,3		15	15	15		100,0	576		
18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum		9	9	54	70	1 377,8							124		
Sum	8 388	1 650	10 038	6 362	2 137	84,7	3 798	-27	3 771	1 981	1 161	83,3	11 641		

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

Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 125 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 210 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka og Oslopakke 1. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektene Halmstad – Patterød og Assurtjern – Klemetsrud. I tillegg videreføres prosjektet Åsgård – Halmstad. Videre legges det opp til å kunne starte arbeidene på E6 fra Svi-

nesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård) i løpet av 2005. Prosjektet Ny Svinesundsforbindelse videreføres gjennom den vedtatte felles bompengoordningen med Sverige. Det er satt av 8 mill. kr fra Oslopakke 1 til å dekke Statens vegvesens andel av erstatninger for skader på kjøretøy i forbindelse med nedfall av epoxymasse fra tunneltaket i Svartdalstunnelen etter åpningen i 2000.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E6	E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)	1 960 ¹	50,0	1 910
E6	Åsgård – Halmstad	510	250,0	77
E6	Halmstad – Patterød	321	10,0	0
E6	Assurtjern – Klemetsrud	483	15,0	0

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

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen.

Østfoldpakka*Videre utbygging av E6 og E18 i Østfold*

Det har de siste årene vært foretatt en betydelig satsing på E6 og E18 i Østfold med sikte på en opprusting av vegene raskere enn tidligere forutsatt. Denne forseringen er viktig for å sikre en bedring av fremkommeligheten og trafikksikkerheten på vegene.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, legger Regjeringen opp til at E6 mellom Svinesund og Oslo skal stå ferdig som sammenhengende firefelts motorveg i løpet av 2009. Dette forutsetter at takstene i nåværende bompengoordning for Østfoldpakka økes. Lokalt er det blitt arbeidet videre med planer for å framskynde utbyggingen av E6 gjennom Østfold ytterligere.

Østfold fylkeskommune gikk i møte i fylkestinget 26.02.2004 inn for å forsere fase 1 av Østfoldpakka med ferdigstilling av E6 i 2007 og E18 i 2009, og at jernbanetunnel i Moss ferdigstilles innen utgangen av 2009. Fylkestinget har akseptert at bompengetakstene både på E6 og på E18 økes fra 15 kr til 20 kr for lette biler, og fra 30 kr til 40 kr for tunge biler. Videre aksepterer fylkestinget at innkrevingsperioden kan forlenges til maksi-

malt 20 år. Dersom takstene skal økes ytterligere på E18, krever fylkestinget at Staten følger opp med 50 pst. av de samlede investeringskostnadene for E6 og E18, medregnet den norske andelen av ny Svinesundsforbindelse.

Med de endringer i bompengeprognet som fylkestinget har gått inn for, vil det være mulig å finansiere utbyggingen av E6 slik at den kan tas i bruk som firefelts motorveg gjennom hele Østfold i 2008. Dersom det legges til grunn 8 pst. lånerente, som i basisforutsetningene for Østfoldpakka i St.prp. nr. 26 (1999–2000), vil en slik forsering medføre at bompengeperioden øker til om lag 18 år. Dagens rentenivå er imidlertid vesentlig lavere, og det er derfor store muligheter for at bompengeperioden likevel kan holdes innenfor 15 år. Samferdselsdepartementet går inn for anleggsstart med forberedende arbeider på strekningen E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård) i 2005, med sikte på trafikkåpning i 2008.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) legges det opp til å starte utbyggingen av E18 til firefelts veg mellom Momarken og Askim i perioden 2006–2009. Planene om å bygge ut E18 gjennom Østfold til firefelts veg har ført til kostnadsøkninger utover det som lå til grunn for Stortingets vedtak om delvis bompengefinansiering av Østfoldpakka. Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gir

ikke grunnlag for å legge til grunn økte statlige rammer til denne stamveggruta i perioden 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). En ev. forsering av E18-utbyggingen forutsettes derfor finansiert gjennom et justert opplegg for bompengeneinnkreving. Samferdselsdepartementet er positiv til å forsere utbyggingen av E18 på strekningen Momarken – Sekkelsten. Tidspunktet for oppstart må imidlertid vurderes i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2006–2015. Departementet vil komme tilbake til et ev. opplegg for forsert utbygging av E18 gjennom Østfold i forbindelse med statsbudsjettet for 2006, når de nødvendige lokalpolitiske avklaringer foreligger. Samferdselsdepartementet viser imidlertid til at Stortinget gjennom behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) ikke legger opp til bevilgninger i perioden 2006–2015 som gjør det mulig å oppnå 50 pst. statlig andel ved utbyggingen av E6 og E18 i Østfold.

Samferdselsdepartementet slutter seg til fylkestingets forslag om at bompengetakstene både på E6 og E18 økes fra 15 til 20 kr for lette biler, og fra 30 til 40 kr for tunge biler fra 01.01.2005, for å kunne framskynde utbyggingen.

Plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

Bomstasjonen på fylkesveg 311 Osloveien, er en del av bompengeprogget for Østfoldpakka fase 1, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000). Bomstasjonen var opprinnelig planlagt plassert sør for krysset Osloveien/Brevikveien. Økende motstand mot en tovegs bomstasjon sør for krysset førte imidlertid til at flertallet i samferdselskomiteen ba om en fornyet vurdering av plasseringen, jf. Innst. S. nr. 111 (1999–2000).

Samferdselsdepartementet fulgte opp dette, og Statens vegvesen etablerte bomstasjonen nord for krysset i desember 2001. Betingelsen for plasseringen var at dette ikke skulle medføre uheldige virkninger for trafikksikkerhet eller miljø på fylkesveg 311/Brevikveien, eller føre til uforholdsmessig stor inntektssvikt som følge av trafikkoverføring fra E6. Dersom slike uheldige virkninger skulle oppstå, er det forutsatt at bomstasjonen på fylkesveg 311 blir flyttet til sør for krysset med Brevikveien, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001), s. 84–85.

Statens vegvesen har gjennomført trafikkteellinger på Brevikveien i Vestby, på Osloveien i Moss og på E6, og sammenlignet trafikksituasjonen før bomstasjonen ble åpnet i 2001 med forholdene etter at ny firefelts E6 på strekningen Patterød – Akershus grense ble åpnet for trafikk i november 2003. Analysene viser en økning i årstdøgntrafikken fra 2 600 kjøretøy til 4 400 kjøretøy på Brevikveien og fra 4 100 kjøretøy til 5 500 kjøretøy på Oslo-

veien. Dette gir en trafikkøkning på 69 pst. på Brevikveien og 34 pst. på Osloveien. Statens vegvesen foreslår derfor at det blir satt i gang en prosess med sikte på at bomstasjonen på fylkesveg 311 blir flyttet til sør for krysset Osloveien/Brevikveien. Saken må på vanlig måte legges fram for berørte kommuner og fylkeskommunen både i Østfold og Akershus. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

E6 Ny Svinesundsforbindelse

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 130, i St.prp. nr. 68 (2001–2002), i St.prp. nr. 3 (2002–2003), i St.prp. nr. 65 (2002–2003), s. 189–190, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 77–78 og s. 84.

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

Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2005. Prosjektet finansieres som del av en felles norsk-svensk bompengoordning, jf. nærmere omtale under kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS.

E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen-Åsgård)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 130–131. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- og trefelts veg til firefelts veg på en 34 km lang strekning i kommunene Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Råde. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 15 000 og 20 000 kjøretøy. Standarden er gjennomgående mangelfull i forhold til trafikkbelastningen, og vegen er ulykkesbelastet. Sannesundbrua over Glomma har avviklingsproblemer, spesielt i rushtiden. På strekningen Lekevold – Åsgård bygges det med bakgrunn i ulykkesituasjonen midlertidig

midtrekkverk høsten 2004, jf. St.prp. nr. 62 (2003–2004).

I prosjektet inngår bygging av ny bru over Glomma parallelt med dagens bru i en lengde av 1 520 m, bygging av 950 m tunnel, delvis ombygging av 7 toplanskryss og etablering av nye tilknytningsveger. I prioriterte kryss bygges det stoppesteder for ekspressbuss og parkeringsplasser for pendlere. E6 i Østfold går gjennom et område som er rikt på kulturminner, og det arbeides derfor systematisk med undersøkelser og avbøtende tiltak for å begrense inngrep og nærføring til kulturminner. Prosjektet medfører inngrep i/nærføring til i alt 30 kulturminner. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til – 650 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,4, og internrenten til 4 pst.

Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) til 1 960 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag når den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført, og før anleggstart.

For å unngå forsinket gjennomføring, legges det opp til å starte med forberedende arbeider våren 2005. Dette er en forsering i forhold til St.meld. nr. 24 (2003–2004). Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008, jf. omtalen under Østfoldpakka. Midlene i 2005 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet og vil i tillegg til forberedende arbeider gå til videre planlegging og grunnverv.

E6 Åsgård – Halmstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 231–233, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 84–85. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 11 km lang strekning. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren.

Anleggsarbeidene startet i januar 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2005. Det er ventet kostnadsreduksjoner på prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til størrelsen på reduksjonen i forbindelse med bud-

sjetten for 2006. Av foreslåtte midler i 2005 forutsettes 140 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Halmstad – Patterød

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 231–233, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 85. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 7,5 km lang strekning. Vegen bygges med 26 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren.

Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2004. Midlene i 2005 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet, og vil gå til legging av slitelag og beplantning.

E6 Assurtjern – Klemetsrud

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 233, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 13, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 85. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, som alternativ til E18 Mossevegen, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg på en 7 km lang strekning.

Anleggsarbeidene startet i august 2002, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2004. Statens vegvesen legger til grunn en reduksjon av kostnadsoverslaget med 88 mill. kr (15 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.

Midlene til prosjektet i 2005 vil gå til legging av slitelag, ferdigstillelse av kontrollplass, driftsveger og grøntanlegg, samt sluttoppgjør.

Rute 2 E6 Oslo – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 150 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 90 mill. kr i bompenger fra Trondheimpakken. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Skjerdingsstad – Jaktøyen i Melhus, Nordre avlastningsveg i Trondheim og Løklia – Vindalsliene sør for Støren. Sistnevnte prosjekt ventes åpnet for trafikk i oktober 2005.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E6	Skjerdingsstad – Jaktøyen	611	60,0	56
E6	Nordre avlastningsveg	1 030	130,0	743

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

E6 Skjerdingsstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 233–234, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 13, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 85.

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I tillegg inngår ny rv 708 mellom Melhus øst og vest, inkl. bru over Gaula. Videre inngår bygging av gang- og sykkelveger samt lokalvegnett i Melhus sentrum. Prosjektet er i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen i juni 2004 blitt utvidet med midtrekkverk på deler av strekningen, kostnadsberegnet til 8 mill. kr.

Det er ventet kostnadsreduksjoner på prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til størrelsen på reduksjonen i forbindelse med statsbudsjettet for 2006.

Anleggsarbeidene startet i november 2001, og rv 708-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. E6 fra Skjerdingsstad til Melhus sentrum ble åpnet for trafikk i september 2004, mens strekningen fra Melhus sentrum til Jaktøyen ventes åpnet for trafikk i oktober 2005.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 158, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), s. 2–8, i

St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 86, og i St.prp. nr. 62 (2003–2004), s. 8. Prosjektet inngår i Trondheimpakken, 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 er lagt i kulvert under Skansenløpet. På Brattøra er vegen tilpasset godsterminalen for jernbanen, i samsvar med Stortingets vedtak ved behandlingen av St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003).

Anleggsarbeidene startet i september 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2009. Av foreslåtte midler i 2005 forutsettes 90 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 3 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 320 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E6 i Steinkjer og gjennom Korgfjellet. I tillegg videreføres arbeidene med å legge E6 i kulvert ved Røra mellom Verdalen og Steinkjer for å få planskilt kryssing mellom veg og jernbane. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2005. Arbeidene på E12 i Umskaret videreføres.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E6	Jevika – Selli	761	130,0	187
E6	Osen – Korgen	483	110,0	14
E12	Umskaret	260	66,1	122

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen. Midlene til E12 Umskaret er inkl. 46,1 mill. kr som finansieres over post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

E6 Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 164, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 13–14, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 86.

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

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Prosjektet er forutsatt gjennomført i to etapper. Parsellen Sneppen – Selli ble åpnet for trafikk i juli 2004, mens det har vært forutsatt at parsellen Jevika – Sneppen blir åpnet for trafikk i 2007. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen se på mulighetene for en raskest mulig utbygging av delstrekningen Jevika – Figga til firefelts veg, i samsvar med den nye stamvegnormalen. Strekningen utgjør om lag 4 km av den om lag 5 km lange parsellen Jevika – Sneppen. En ev. planlegging og utbygging til firefelts veg vil medføre utsettelse av deler av prosjektet. Samferdselsdepartementet har imidlertid vurdert prosjektet som så viktig for framtiden at en mulig utsettelse på grunn av endringer i utbyggingsplanene ikke bør være avgjørende for saken. Mulighetene for en løsning med fire felt må også drøftes nærmere med lokale myndigheter.

E6 Osen – Korgen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 235–236, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 87.

Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg, hvorav 8,5 km i tunnel gjennom Korgfjellet i Nordland. Prosjektet vil medføre at Korgfjellet elimineres som flaskehals på stamvegnettet, og at E6 innkortes med om lag 4 km.

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

E12 Umskaret

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 164, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 86 og s. 101.

Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 9,5 km lang strekning. I utbyggingen inngår bl.a. en 3,6 km lang tunnel. Prosjektet vil bedre regulariteten mellom Mo i Rana og Sverige vinterstid.

Anleggsarbeidene startet i juni 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2006.

Rute 4 E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 325 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på E10 Lofotens fastlandsforbindelse.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E10	Lofotens fastlandsforbindelse	1 069	325,0	510

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 167, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), s. 16, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 87.

Prosjektet er en videreføring av tidligere anlegg som ble avsluttet med bru over Raftsundet. Videreføringen omfatter bygging av ny veg fra Raftsundet, langs Ingelsfjorden og over til Øksfjorden som krysses med to bruer. Videre går vegen i tunnel på østsiden av Innerfjorden og gjennom Sjørdalen til Gullsfjordbotn der den knyttes til

eksisterende E10. Totalt omfatter prosjektet om lag 30 km ny veg.

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

Rute 5 E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 130 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre prosjektet Bånes – Birtavarre på E6.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E6	Bånes – Birtavarre	283	130,0	20

E6 Bånes – Birtavarre

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 236, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 88.

Prosjektet utgjør andre etappe av rassikringen av E6 langs Kåfjorden i Troms. Prosjektet omfatter bygging av vel 5 km ny veg, hvorav 3,2 km tunnel og ny bru over Kåfjordelva.

Anleggsarbeidene startet i november 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2005.

E69 Fastlandsforbindelse til Magerøy (Fatima) – betinget refusjon

I forbindelse med bompengoordningen for E69 Fastlandsforbindelse til Magerøy (Fatima), fattet Finnmark fylkeskommune vedtak om betinget refusjon på 27 mill. kr, jf. St.prp. nr. 47 (1992–93). Ev. refusjon er forutsatt å komme til utbetaling senest i 2005. Økonomien i prosjektet er god, og

Statens vegvesen går derfor inn for at ordningen med betinget refusjon avvikles. Saken er lagt fram for fylkeskommunen i forbindelse med budsjettforslaget for 2005, og fylkeskommunen har ikke kommet med merknader til dette. Samferdselsdepartementet går inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet avvikles.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 160 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 40 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Sekkelsten – Krosby ved Askim. I tillegg videreføres ombyggingen av Nygårdskrysset ved Ski i Akershus, som ventes åpnet for trafikk i november 2005.

Samferdselsdepartementet viser til omtalen av Østfoldpakka under rute 1.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E18	Sekkelsten – Krosby	430	100,0	56

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

E18 Sekkelsten – Krosby

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 134, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), s. 15–16, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 88. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter bygging av 6,6 km firefelts veg i ny trasé utenom Askim. Vegen bygges med 20 m vegbredde og rekkverk i midtdeleren. Det er ventet kostnadsreduksjoner på prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til størrelsen på reduksjonen i forbindelse med statsbudsjettet for 2006.

Anleggsarbeidene startet i juni 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2005. Av foreslåtte midler i 2005 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Mosseveien i tunnel

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 135–136.

I forbindelse med behandlingen av stortingsmeldingen, påpekte flertallet i samferdselskomiteen at det er av stor viktighet at det konkrete reguleringsplanarbeidet og konsekvensutredningen kommer i gang så snart som mulig for å legge

til rette for at et politisk vedtak kan fattes i løpet av 2005, jf. Innst. S. nr. 190 (2003–2004).

Planarbeidet gjennomføres i nært samarbeid med Oslo kommune. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen ta opp muligheter for å forsere planarbeidet i forhold til foreliggende framdriftsplan med kommunen.

Rute 7 E18 Oslo – Kristiansand

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 300 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 472 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektene Brokelandsheia – Vinterkjær og Bjørndalsletta – Gartnerløkka. I tillegg videreføres prosjektet Høvik – Frydenhaug med bygging av ny motorvegbru i Drammen, og prosjektet Kopstad – Gulli. Det legges også opp å til bygge om vestre del av Holmenkrysset i Asker, samt å starte bygging av kollektivfelt på E18 mellom Asker og Holmen. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en egen proposisjon om OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i løpet av høsten 2004, jf. fylkesomtalen for Aust-Agder.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E18	Høvik – Frydenhaug	909	210,0	303
E18	Kopstad – Gulli	1 557	450,0	867
E18	Brokelandsheia – Vinterkjær	436	46,0	0
E18	Bjørndalssletta – Gartnerløkka	1 122	50,5	0

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

E18 Holmenkrysset

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 90, og omfatter ombygging av dagens T-kryss mellom rv 165 Slemmestadveien og Kirkeveien, i vestre del av Holmenkrysset, til rundkjøring. Ombyggingen forventes å redusere antall ulykker i krysset og gi bedre trafikkavvikling i området.

Under forutsetning av at Asker kommune godkjenner reguleringsplanen, legges det opp til anleggsstart i juni 2005 og åpning for trafikk i oktober 2005.

E18 Høvik – Frydenhaug

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 142, i St.prp. nr. 67 (2002–2003), s. 16, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 89. Prosjektet inngår i Vegpakke Drammen, jf. St.prp. nr. 119 (1987–88) og St.prp. nr. 1 (1993–94).

Prosjektet omfatter utvidelse av E18 fra to til fire felt i bru over Drammenselva. Anleggsarbeidene startet i mai 2003, og prosjektet ventes åpnet for firefelts trafikk høsten 2006. Prosjektet vil bidra til å redusere gjennomgangstrafikken på det lokale vegnettet i Drammen. Full effekt av prosjektet oppnås imidlertid først når den videre utbyggingen

sørover til Eik er gjennomført. Det pågår planlegging med sikte på anleggsstart på denne strekningen i 2006, jf. også fylkesomtalen for Buskerud.

Eksisterende bru er forsterket for å kunne tåle belastningen med tre kjørefelt. Fra mai 2004 er kapasiteten på brua midlertidig økt ved at det er merket opp for to felt sørover og ett felt nordover. Den nye brua er planlagt ferdig høsten 2005. All trafikken skal da flyttes over til den nye brua mens den eksisterende brua rehabiliteres. Også på den nye brua blir det midlertidig merket opp for tre felt.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 142, i St.prp. nr. 78 (2002–2003) og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 89.

Prosjektet omfatter bygging av 12 km firefelts veg med 29 m vegbredde. Utbyggingen vil føre til at E18 får sammenhengende firefelts standard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg i Vestfold. Traseén følger i store trekk høydedraget øst for dagens E18 og tettstedet Underumsdal. I prosjektet inngår to planskilte kryss for avkjøring til rv 306 mot Horten og rv 308 mot Tønsberg.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007. Midlene i 2005 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Brokelandsheia – Vinterkjær

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 241, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 89–90. Prosjektet inngår i planene for forsert utbygging av E18 i Aust-Agder, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001) og St.prp. nr. 18 (2001–2002).

Prosjektet omfatter bygging av 12,5 km ny tofelts motorveg inklusive kryss. Hele strekningen er bygd med midtrekkverk. Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2004. Statens vegvesen legger til grunn en kostnadsreduksjon for prosjektet på 50 mill. kr (10 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Midlene i 2005 vil gå til avsluttende arbeider, tilbakebetaling av midlertidige lån og sluttoppgjør.

E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 237, i St.prp. nr. 69 (1996–97), i St.prp. nr. 68 (1998–99), og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 90.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts veg sentralt i Kristiansand, inklusive miljø-tunnel gjennom boligområdene nordøst for sentrum og tunnel under friluftsområdet Baneheia. I tillegg omfatter prosjektet ny bru over elva Otra og flere kryss, samt lokale veger og gang- og sykkelveger.

Det er varslet nye kostnadsøkninger på prosjektet, beregnet til nærmere 40 mill. kr. Økningene skyldes uforutsette forhold ved Oddernes-tunnelen med økte kostnader til projektering, armering og spunting, økt omfang av midlertidig trafikkomlegging, samt endringer av pumpestasjoner og avløpssystem. Videre har det ikke vært mulig å gjennomføre alle de kostnadsbesparende tiltakene som ble forutsatt i St.prp. nr. 1 (2002–2003). Kostnadsøkningen i forhold til opprinnelig overslag er på om lag 215 mill. kr (24 pst.). I kostnadsoverslaget er det lagt til grunn at salg av over-

skytende eiendom vil gi inntekter som godskrives anlegget med 8 mill. kr. Det er derfor fortsatt knyttet usikkerhet til restbehovet.

Anleggsarbeidene startet i november 1997. Med åpningen av toplanskrysset på Bjørndalssletta i september 2004, er hele E18-delen av prosjektet åpnet for trafikk.

Av foreslåtte midler i 2005 forutsettes 6,5 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2005 vil gå til bygging av lokalvegssystem over Oddernestunnelen, støyskjerming, bygging av gang- og sykkelvegbru og sluttoppgjør.

Rute 8 E39 Kristiansand – Bergen

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 229 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 45 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av E39 over Stord. Videre fullfinansieres ombyggingen av E39 mellom Os og Bergen på strekningen Moberg – Svegtjørn, og det legges opp til anleggsstart på strekningen Sørås – Hop. Dette er en videreføring av prosjektet Hop – Fjøsanger, som ble åpnet for trafikk i juni 2004. Videre er det regnet med bompenger til prosjektet Handeland – Feda.

Det legges opp til å starte ombyggingen av Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier i Hordaland i forbindelse med innsetting av nye gassferjer i sambandet. I tillegg er det satt av midler til finansiering av pågående utbedringer av vann- og frostsikringen i Rennfasttunnelene i Rogaland. Videre prioriteres bygging av midtrekkverk på en 2,6 km lang strekning i Sandnes kommune i Rogaland (strekningen Hove – Osli).

For Tjensvollkrysset i Stavanger arbeides det med sikte på å komme fram til en rimeligere og enklere løsning gjennom endring av gjeldende reguleringsplan. Midlene som ble bevilget i 2004, benyttes til å bygge to mindre rundkjøringer og en undergang som vil inngå i framtidig løsning. I 2005 legges det opp til å bevilge midler til å fullfinansiere påbegynte arbeider samt videre planlegging. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med budsjettet for 2006.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E39	Handeland – Fedå	–	10,0	–
E39	Moberg – Svevatjørn	215	55,0	0

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

E39 Handeland – Fedå

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 143, i St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 17–27, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 91.

Prosjektet omfatter bygging av 17,5 km ny tofelts veg mellom Handeland og Fedå i kommunene Lyngdal og Kvinesdal, samt tilknytningsveger i forbindelse med nytt kryss med rv 465 til Farsund. I prosjektet inngår tre store bruer, der brua over Fedåfjorden er den største. Prosjektet vil føre til en innkorting av E39 med om lag 15 km.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002) samtykket Stortinget i at prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Dette omfatter bygging og finansiering av ny veg på strekningen Handeland – Fedå og et helhetsansvar, inklusive drift og vedlikehold, for strekningen E39 Lyngdal – Flekkefjord i 25 år. Anleggsarbeidene startet like etter kontraktsinngåelse i april 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2006.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller 10 mill. kr til disposisjon til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til prosjektet i 2005. Disse omfatter utgifter til lokal prosjektorganisasjon og grunnerverv.

E39 over Stord

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 147, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), s. 124–126, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 90. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002). Det er lagt til grunn en bompengandelen på 50 pst. Videre var det lagt til grunn at utbyggingen skal skje uten låneopptak og at framdriften tilpasses de årlige bevilgninger og bompengeinntekter.

Hordaland fylkeskommune har i møte i fylkesutvalget 26.06.2004 sluttet seg til at det blir tatt opp lån på inntil 15 mill. kr i 2005, slik at utbedringen av E39 over Stord kan forseres. På bakgrunn av dette er det regnet med en ramme på 45 mill. kr i 2005,

hvorav 35 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på parsellen Mehammar – Hageberg som startes i oktober 2004. Det vil bli vurdert å starte arbeidene på flere parseller i løpet av 2005.

E39 Moberg – Svevatjørn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 241, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 91.

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

Det er ventet kostnadsreduksjoner på prosjektet. Anleggsarbeidene startet i juni 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2005.

E39 Trekantsambandet – betinget refusjon

I forbindelse med bompengereordningen for E39 Trekantsambandet, fattet Hordaland fylkeskommune vedtak om betinget refusjon på 100 mill. kr, jf. St.prp. nr. 36 (1995–96). Ev. refusjon var forutsatt å komme til utbetaling i 2002 og 2003. Økonomien i prosjektet er god, og Statens vegvesen foreslår derfor at ordningen med betinget refusjon avvikles. Saken er lagt fram for Hordaland fylkeskommune som har sluttet seg til forslaget. Samferdselsdepartementet går inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet avvikles.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 65 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på prosjektet rv 5 Kjosnes – Skei i Sogn og Fjordane. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2006. I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektet E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipe-tjørn) i Hordaland.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E39	Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)	230	30,0	200

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

E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 148, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), s. 126.

Avgrensningen av prosjektet i sør er endret ved at det nå går fram til Gammelsæter mot tidligere til Romarheim bru. Eksisterende veg gjennom Romarheimsdalen er smal og har dårlig kurvatur. Videre er det stignings- og rasproblemer på strekningen. Det er særlig problemer med avvikling av trafikken om vinteren.

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. Her vil vegen gå i en om lag 1 km lang tunnel. Det bygges to nye bruer som erstatning for eksisterende bruer. Totalt omfatter prosjektet en strekning på om lag 7 km. Prosjektets netto nytte

(NN) er beregnet til – 160 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,7, og internrenten til 1 pst.

Det arbeides med en endring av reguleringsplanen for prosjektet. Kostnadsoverslaget er derfor usikkert. Under forutsetning av endelig planavklaring legges det opp til anleggsstart i august 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.

Rute 10 E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 45 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 22 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres utbedringen av E39 ved Betna, som ventes åpnet for trafikk i oktober 2005. Videre er det satt av midler til prosjektet Øysand – Thamshamn.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E39	Øysand – Thamshamn	–	42,0	–

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

E39 Øysand – Thamshamn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 244, i St.prp. nr. 83 (2000–2001) og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 92.

Prosjektet omfatter bygging av 21,9 km ny veg, hvorav seks tunneler på til sammen nesten 10 km. Ved behandlingen av St.prp. nr. 83 (2000–2001) samtykket Stortinget i at prosjektet skal delvis bompengefinansieres og gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen, jf. omtale under post 29. Anleggsarbeidene startet like etter kontraktsinngåelse i april 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2005.

I St.prp. nr. 83 (2000–2001) er det forutsatt at etablering av bomstasjoner, grunnverv, arkeologiske utgravinger og Statens vegvesens øvrige kostnader knyttet til prosjektet skal dekkes med bompenger og ikke inngå i vederlaget til OPS-selskapet. Etablering av kollektivknutepunkter i Buvika og Børse, bygging av lokal gang- og sykkelveg samt flytting av en transformatorstasjon i området var ikke endelig avklart da kontrakten med OPS-selskapet ble inngått. Kostnadene ved dette inngår følgelig heller ikke i vederlaget til OPS-selskapet. I tillegg har grunnvervskostnadene økt i forhold til opprinnelig forutsatt.

Av foreslåtte midler til prosjektet i 2005 forutsettes 22 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet for å dekke slike kostnader.

Rute 11 E134 Drammen – Haugesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 53 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med 32 mill. kr i bompenger. Innen-

for denne rammen videreføres prosjektet Rullestadvjet. I tillegg videreføres omleggingen av E134 på strekningen Liasletta – Ersland i Rogaland som ventes åpnet for trafikk i oktober 2005. Videre legges det opp til å starte ombyggingen av de to mest ulykkesutsatte kryssene i Tuvenområdet vest for Notodden sentrum i Telemark til rundkjøringer. Prosjektet omfatter også bygging av to gang- og sykkeloverganger.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E134	Rullestadvjet (første byggetrinn)	323	57,0	63

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

E134 Rullestadvjet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 153, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 93.

Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 7,5 km lang strekning vestover fra kommunegrensen mellom Odda og Etne. Utbedringen vil fjerne en flaskehals for tungtrafikken på stamvegruta mellom Drammen og Haugesund.

Anleggsarbeidene startet i mars 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2006. Av foreslåtte midler i 2005 forutsettes 32 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 12 E16 Sandvika (Kjørbo) – Bergen (Vågsbotn)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 25 mill. kr for 2005. Midlene forutsettes benyttet til å slutføre arbeidene med opprustning av Helle- og Dalevågtunnelene på E16 i Hordaland. I tillegg er det regnet med 120 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 til anleggsstart på prosjektet Wøyen – Bjørum nord for Sandvika i Akershus.

På grunn av kostnadsreduksjoner på prosjektet Voldum – Seltun med 39 mill. kr (13 pst.) i forhold til opprinnelig overslag, er det ikke behov for midler til dette prosjektet i 2005. Dette i motsetning til forutsetningene i St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Samferdselsdepartementet legger opp til anleggsstart på prosjektet E16 Borlaug – Voldum i Sogn og Fjordane i i 2006.

		(i mill. 2005-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
E16	Wøyen – Bjørum	–	120,0	–

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

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, i St.prp. nr. 76 (2000–2001), side 16, og i

St.prp. nr. 1 (2003–2004), side 97. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Osloområdet, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter bygging av ny E16 på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika i Akershus, hvorav to tunneler på til sammen 2,5 km. I prosjektet inngår fem bruer og to kryss i tillegg til påkoblinger til eksisterende E16. Videre inngår omlegging av lokalveger. Årsdøgntrafikken i åpningsåret vil ligge på i overkant av 9 000 kjøretøyer pr. døgn. Vegen erstatter en strekning på dagens E16 med mange ulykker og stor miljøbelastning.

Statens vegvesen har anbefalt at prosjektet i første etappe bygges ut som tofelts veg i samsvar med godkjent reguleringsplan. Samferdselsdepartementet sluttet seg i brev til Statens vegvesen av juni 2004 til denne vurderingen. Samtidig ble det forutsatt at det umiddelbart planlegges videre utbygging til fire felt, med påfølgende omgående utbygging. Arbeidet med å endre reguleringsplanen for å kunne gjennomføre utbygging til fire felt i samsvar med den nye stamvegnormalen pågår. Parallelt med reguleringsplanen er det nødvendig å gjennomføre en konsekvensutredning. Det skal også gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

En direkte utbygging til fire felt vil gi kostnadsbesparelser, og Samferdselsdepartementet legger derfor nå primært opp til at utbygging til fire felt skal skje samlet. Det legges opp til å gjennomføre mindre, forberedende arbeider fra våren 2005. Under forutsetning av snarlig planavklaring, legges det opp til anleggsstart for utbygging til fire felt sommeren/høsten 2005. Valg av utbyggingsstrategi for prosjektet vil bli vurdert nærmere i det

videre arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken våren 2005.

Midlene til prosjektet i 2005 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 13 Rv 15 Otta – Hjelle

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 13 i 2005.

Rute 14 E136 Dombås – Ålesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 100 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på strekningen Horgheimseidet – Sogge bru i Romsdalen. Prosjektet vil bl.a. eliminere tre trange jernbaneunderganger med mange trafikkulykker. I tillegg legges det opp til å starte arbeidene med ombygging av ulykkespunktet Tøssesvingen, vest for Sjøholt i Møre og Romsdal.

Rute 15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 40 mill. kr. I tillegg er det regnet med 130 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Kløfta – Nybakk i Akershus.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- Overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
Rv 2	Kløfta – Nybakk	588	170,0	377

Rv 2 Kløfta – Nybakk

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 136, i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 94, og i St.prp. nr. 47 (2003–2004).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 10,5 km ny veg som vil korte inn eksisterende rv 2 med om lag 1,5 km. De første 3,5 km fram til planskilt kryss ved Borgen vil bli bygd som tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Resten av strekningen vil bli bygd som tofelts veg. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 47 (2003–2004) sluttet Stortinget

seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Tilpasning av utbyggingsstandarden til ny stamvegnormal, dvs. utbygging til firefelts veg med vegbredde 20 m, er omtalt i bompengeproposisjonen. Det framgår at både lokalpolitisk og hos Statens vegvesen har det vært enighet om at det er viktig å starte arbeidet med en ny veg innenfor finansieringsmulighetene bompengeopplegget gir. Statens vegvesen anbefaler at utbyggingen gjennomføres som planlagt, og at det legges opp til en utvidelse til fire felt på et senere tidspunkt, men likevel før utbyggingen videreføres mot Kongsvin-

ger. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet bak denne vurderingen, og har bedt Statens vegvesen sørge for at dette blir tatt opp med lokale myndigheter.

Det legges opp til anleggstart i oktober 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007. Av foreslåtte midler til prosjektet i 2005 forutsettes 130 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 16 i 2005.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 17 i 2005.

Rv 35 Lunner – Gardermoen – betinget refusjon

I forbindelse med bompengereordningen for rv 35 Lunner – Gardermoen, fattet Akershus og Oppland

fylkeskommuner vedtak om betinget refusjon på 40 mill. kr, fordelt med 20 mill. kr i hvert fylke, jf. St.prp. nr 85 (1997–98). Ev. refusjon er forutsatt å komme til utbetaling i perioden 2002–2005. Prosjektet rv 35 Lunner – Gardermoen ble først åpnet for trafikk høsten 2003. Statens vegvesen foreslår derfor at ordningen med betinget refusjon forlenges til utgangen av planperioden 2006–2009. Akershus og Oppland fylkeskommuner har sluttet seg til dette forslaget. Samferdselsdepartementet går i tråd med dette inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet forlenges til utløpet av fireårsperioden 2006–2009.

Rute 18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 70 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen dekkes merkostnader på prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen.

(i mill. 2005-kr)

		Kostnads- Overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2005	Restbehov pr. 01.01.2006
Rv 23	Oslofjordforbindelsen	–	70,0	–

Rv 23 Oslofjordforbindelsen

Midlene i 2005 vil gå til å dekke kostnadene i forbindelse med utbedringer og fjellsikringsarbeider i tunnelen, erstatning til bompengeselskapet for tapte inntekter under stenging av Oslofjordtunnelen fra medio januar til primo april 2004 og midlertidig trafikkavvikling med passasjerbåt- og ferjeforbindelse over Oslofjorden under stengingen. Av midlene går i størrelsesorden 10 mill. kr til erstatning til bompengeselskapet samt midlertidig trafikkavvikling. I tillegg er det satt av midler til dekning av forventet sluttoppgjør. Siden lagmannsrettens dom er påanket, er det fortsatt knyttet usikkerhet til størrelsen på dette oppgjøret.

I forbindelse med bompengereordningen for rv 23 Oslofjordforbindelsen, fattet Akershus og Buskerud fylkeskommuner vedtak om betinget refusjon på 200 mill. kr, fordelt med 100 mill. kr i hvert fylke, jf. St.prp. nr 87 (1995–96). Ev. refusjon er forutsatt å komme til utbetaling senest i 2005. Økono-

mien i prosjektet er tilfredsstillende, og Statens vegvesen går inn for at ordningen med betinget refusjon avvikles. Saken er lagt fram for fylkespolitisk behandling i Akershus fylkeskommune som har sluttet seg til forslaget. Saken er foreløpig ikke behandlet i Buskerud fylkeskommune. Under forutsetning av tilslutning fra Buskerud fylkeskommune, går Samferdselsdepartementet inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet avvikles.

Fylkesfordelt ramme

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram innenfor fylkesfordelt ramme er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), vegkontorenes handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av

St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2005. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2005 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Det er lagt vekt på at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) og handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 ikke skal variere vesentlig mellom fylkene. Selv om Samferdselsdepartementet har lagt dette til grunn ved fordeling av rammene for 2005, varierer fortsatt oppfølgingen i forhold til vegplanrammen. Dette skyldes i hovedsak at det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter.

Statens vegvesens forslag til budsjett for 2005 er forelagt fylkeskommunene og forsøksområdene (midler til byforsøk og fylkesforsøk som bevilges over kap. 1320, post 60). 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.

Det legges opp til oppstart av følgende større prosjekter på øvrige riksveger:

- Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo
- Rv 44 Stangeland – Skjæveland i Rogaland
- Rv 544 Halsnøysambandet i Hordaland
- Rv 55 Stedjeberget i Sogn og Fjordane
- Rv 668 Ellingsøy- og Valderøytunnelene i Møre og Romsdal

Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekter med en anslått total kostnad på over 200 mill. kr gis en kort omtale. Videre er foreslått investering i 2005 tatt med for disse prosjektene samt kostnadsøkning i forhold til opprinnelig overslag dersom denne er større enn 10 pst. og ikke er omtalt tidligere. Åpningstidspunkt angis bare for prosjekter som ventes åpnet for trafikk i 2005 (budsjettåret). Utover dette omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Under omtalen av det enkelte fylke oppgis som hovedregel bare samlet sum av statlige midler i 2005 (midler over postene 30, 31, 33 og 60). Imidlertid spesifiseres forsøksmidlene (post 60). I tillegg spesifiseres som vanlig bompenger.

Investeringsprogrammet 2002–2005, bevilget 2002, 2003, 2004 og forslag 2005 – fylkesfordelt ramme, inkl post 31 og 60

Fylke	(i mill. 2005-kr)												
	Statlige bevilgninger					Annen finansiering					Til investeringer totalt i 2002–2005		
	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlingsprogram 2002–2005	Bevilget 2002–2004	Forslag 2005	Sum 2002–2005 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Endring	Handlingsprogram 2002–2005	Anslag 2002–2004 ¹		Anslag 2005	Anslag 2002–2005 i % av HP
Østfold	347	55	402	271	94	90,8		243	243	278	33	128,0	676
Akershus ²	1 010	127	1 137	798	262	93,2	812	-42	770	873	160	134,2	2 093
Oslo ³	868	107	976	773	309	111,0	1 361	-42	1 319	1 066	510	119,5	2 658
Hedmark	293	44	337	225	81	90,8							306
Oppland	293	39	332	254	88	103,0	158	11	169	126	72	117,2	540
Buskerud	770	91	861	613	230	97,9	106	-64	42	50		119,0	893
Vestfold	304	59	363	260	70	90,9	865	-306	559	298	279	103,2	907
Telemark	564	68	632	436	150	92,7					54		640
Aust-Agder	228	39	267	193	60	94,8	53	137	190	141	91	122,1	485
Vest-Agder	282	43	325	228	115	105,5	158	21	179	144	47	106,7	534
Rogaland	478	48	526	426	96	99,2	327	158	485	162	154	65,2	838
Hordaland	1 063	115	1 178	832	265	93,1	865	570	1 435	732	204	65,2	2 033
Sogn og Fjordane	478	58	536	465	105	106,3				10			580
Møre og Romsdal	673	49	722	476	261	102,1	222	-127	95	384	130	541,1	1 251
Sør-Trøndelag ⁴	434	65	499	375	99	95,0				41	15		530
Nord-Trøndelag	250	36	286	199	61	90,9	158	53	211	193	20	100,9	473
Nordland	597	45	642	459	153	95,3							612
Troms	358	47	405	300	85	95,1				2	16		403
Finnmark	326	40	366	268	76	94,0							344
Sum	9 616	1 175	10 792	7 851	2 660	97,4	5 085	612	5 697	4 500	1 785	110,3	16 796

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

² I tillegg til oppgitt anslag er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kr til kjøp av elektroniske brikker innenfor Akershus sin andel av bompengene i 2005.

³ I tillegg til oppgitt anslag er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kr til kjøp av elektroniske brikker innenfor Oslo sin andel av bompengene i 2005.

⁴ I tillegg til oppgitt anslag er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 29 mill. kr som refusjon til Trondheim kommune i 2005.

Østfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 94 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Østfold får stilt til disposisjon om lag 33 mill. kr i bompenger til grunnerverv i forbindelse med Østfoldpakka.

Innenfor den statlige rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikk-sikkerhetstiltak. Her inngår bygging av midtrekkverk på en 1,7 km lang strekning av rv 111 i Rakkestad kommune (Sørby – Hverven). I tillegg prioriteres mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger.

For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Østfoldpakka, vises det til omtale under stamvegrutene 1 og 6.

Akershus

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 262 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 325 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, inkl. 23 mill. kr i merinntekt fra 2003 og 8 mill. kr i ubrukte midler fra tidligere år. Av bompengene forutsettes det 135 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 160 mill. kr til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, hvorav 84 mill. kr fra Oslopakke 2. Dette innebærer at 30 mill. kr foreløpig ikke er fordelt. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kr til kjøp av elektroniske brikker innenfor Akershus sin andel av bompengene.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Det forutsettes benyttet om lag 180 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2005, herav om lag 70 mill. kr i statlige midler. Innenfor denne rammen er det satt av 50 mill. kr til sikkerhets- og signalutstyr til Kolsåsbanen. I tillegg videreføres satsingen på utvikling av knutepunkter og terminaler samt tiltak for å bedre framkommeligheten for busser, bl.a. oppstart på bygging av kollektivfelt på E18 mellom Asker og Holmen.

Akershus fylkeskommune går inn for å prioritere Kolsåsbanen (Bærumsbanen) innenfor rammen av Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Dette prosjektet er en viktig del av banesystemet i vest, men plansituasjonen er fortsatt uklar. Samferdselsdepartementet forutsetter at det utarbeides en plan med kostnadsoverslag og nytte-/kostnadsanalyse for prosjektet og at framdrift og finansiering blir vurdert i forbindelse med handlingsprogrammet

for perioden 2006–2015. Bærum og Oslo kommuner må fatte vedtak om prosjektet, og det må oppnås enighet om framtidig drift av banestrekningen. Foreslått investering til Kolsåsbanen i 2005 gjelder utstyr som er påkrevd uansett framtidig løsning. Departementet forutsetter imidlertid at det blir en avklaring av framtidig drift av banen før det iverksettes investeringstiltak, jf. også St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 97.

Det er forutsatt 20 mill. kr i statlige midler til videre planlegging av prosjektet E6 Vinterbru – Assurtjern, med sikte på anleggsstart i 2006.

Banebetjening av Fornebu

Prosjektet er tidligere omtalt bl.a. i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 185 og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 97. Akershus fylkeskommune har vedtatt en løsning med automatbane fra Fornebu til Lysaker. Baneløsningen er omforent med Oslo kommune.

I Akershus fylkeskommunes regi er det gjennomført en ekstern kvalitetssikring av alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu. Det er også gjennomført en ekstern kvalitetssikring av kostnadene for et lokalt automatbanealternativ. Kostnadene for infrastrukturen tilknyttet automatbanen er foreløpig beregnet til 880 mill. kr (tilsvarende styringsramme). Inkl. usikkerhet er kostnadsoverslaget beregnet til 970 mill. kr (tilsvarende kostnadsramme). Akershus fylkeskommune og Bærum kommune vil gjenoppta arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet. Den delen av arbeidet som berører Lysaker stasjon, vil bli koordinert med Jernbaneverket. Avklarte reguleringsplaner vil gi grunnlag for å fastsette et endelig kostnadsoverslag, og er nødvendig for at prosjektet skal kunne få statlig bevilgning.

Med nåværende kostnadsoverslag vil kostnadene for infrastrukturen kunne bli dekket av statlige bidrag over samferdselsbudsjettet og bidrag fra berørte grunneiere (staten v/Moderniseringsdepartementet v/Statsbygg og Oslo kommune) med henholdsvis 6/11 og 5/11 av kostnadene. Akershus fylkeskommune vil legge fram et forslag til finansieringsplan basert på denne fordelingen.

Staten v/Moderniseringsdepartementet v/Statsbygg og Oslo kommune er enige om en fordeling som vil dekke grunneierbidraget på 5/11.

Samferdselsdepartementet legger opp til et statlig bidrag på inntil 600 mill. kr begrenset til et gitt kronebeløp over ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, jf. også St.meld. nr. 24 (2003–2004). Etter ovennevnte finansieringsmodell vil Samferdselsdepartementet bidra med 6/11 av infrastrukturkostnadene. Det statlige bidraget vil i utgangspunktet være basert på en endelig sty-

ringsramme for prosjektet, og begrenset oppad til 6/11 av endelig kostnadsramme, men likevel slik at det ikke overstiger 600 mill. kr.

Akershus fylkeskommune påtar seg det totale driftsansvaret for automatbanen, noe som også har vært en forutsetning for statlig bevilgning. Driftsansvaret for banen omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift.

Det er planlagt oppstart av prosjektet i 2007.

Saken vil bli lagt fram for Stortinget når det foreligger godkjente reguleringsplaner med et endelig kostnadsoverslag samt finansieringsplan for prosjektet.

Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 309 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 678 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, inkl. 34 mill. kr i merinntekt fra 2003 og 196 mill. kr i ubrukte midler fra tidligere år. Av bompengene forutsettes det benyttet 188 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 490 mill. kr til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, hvorav 126 mill. kr fra Oslopakke 2. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kr til kjøp av elektroniske brikker innenfor Oslo sin andel av bompengene. Det er videre lagt til grunn 20 mill. kr som tilskudd fra Oslo kommune.

Innenfor denne rammen prioriteres anleggsstart på prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, jf. nærmere omtale nedenfor. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak.

Det forutsettes benyttet om lag 330 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2005, herav om lag 130 mill. kr i statlige midler. Videreføring av T-baneringen vil være den viktigste oppgaven. Siste del av prosjektet, strekningen Storo – Carl Berners plass, ventes åpnet for trafikk i 2006. Det er satt av 33 mill. kr i statlige midler og 150 mill. kr i bompenger i 2005. Bompengemidlene er en midlertidig omdisponering innenfor Oslopakke 2 for å dekke kommunens andel av finansieringen, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003) og St.prp. nr. 1 (2003–2004). Samferdselsdepartementet forutsetter at det som en del av arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2006–2015, blir utarbeidet en plan for tilbakebetaling fra Oslo kommune.

I tillegg til T-baneringen er det bl.a. foreslått midler til å slutføre utviklingen av Nationaltheatret stasjon til et bedre kollektivknutepunkt. Videre prioriteres tiltak for å øke framkommeligheten for buss og trikk. Arbeidsmålet gitt av Samferdselsde-

partementet er å øke hastigheten med 20 pst. på de viktigste delene av linjenettet innen utgangen av 2005. Statens vegvesen har fått i oppdrag å koordinere arbeidet, som innebærer at det må gjennomføres tiltak innenfor mange områder, som infrastrukturtiltak, kontroll, rapportering og utarbeidelse av retningslinjer. Statens vegvesen, Politiet, Oslo kommune, Oslo Sporveier/Stor-Oslo Lokaltrafikk og Trafikanten er viktige aktører i dette arbeidet. Innføring av et sanntidsinformasjonssystem (SIS) sammen med aktiv signalprioritering (ASP) er viktige tiltak. Hovedformålet med SIS er å gi informasjon til trafikantene om bl.a. avgangstider på sentrale holdeplasser og terminaler via internett og mobiltelefon. De statlige bevilgningene i 2005 til fremkommelighetstiltak i Oslo er på om lag 140 mill. kr. Dette er tilstrekkelig til å finansiere de tiltakene innenfor Statens vegvesens myndighetsområde som må til for å nå målet om 20 pst. økt hastighet for buss og trikk på de viktigste delene av linjenettet. Dersom målet om 20 pst. hastighetsøkning skal nås, er det i tillegg nødvendig at lokale myndigheter tar sin del av finansieringen av de aktuelle tiltakene i tråd med gjeldende ansvarsfordeling. Dette gjelder i første rekke nødvendig teknisk utstyr ombord i busser og trikker.

Havnestrukturen i Oslofjorden, herunder utviklingen av Oslo havn, er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 49–51. Regjeringen legger her til grunn at Sjursøya, i tråd med Oslo bystyres vedtak 26.11.2003, inntil videre er hovedhavn for containere i Oslofjorden og at det etableres vegtilknytning til E18 Mosseveien. Samferdselsdepartementet legger til grunn at finansiering av ny vegtilknytning forskutteres av havnevesenet, og at refusjon av kostnadene avklares gjennom transportetatens arbeid med handlingsprogrammene for perioden 2006–2015. Departementet legger videre til grunn at vegtilknytningen til Sydhavna skal klassifiseres som øvrig riksveg, jf. St.prp. nr. 44 (1995–96), s. 2. Det er under utarbeidelse en intensjons- og forskotteringsavtale mellom Statens vegvesen og Oslo havnevesen/Oslo kommune. Oslo havnevesen utarbeider planer for atkomstveg i samarbeid med Statens vegvesen.

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 143–144, og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 98. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Osloområdet, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Eksisterende veg har fire kjørefelt og en årsdøgntrafikk på 73 000 kjøretøy. Dette er en av de mest ulykkesbelastede vegstrekningene i Oslo, og det er i tillegg store trafikkavviklingsproblemer på

strekningen. Støy- og luftforurensningsproblemene er også betydelige. Prosjektet omfatter både nytt hovedvegsystem og lokalvegnett. De viktigste elementene er 1,5 km fjelltunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen, betongtunnel på Østre Aker vei forbi Økern, ny vegforbindelse mellom Ulvensplitten og Økernveien med bru over Ring 3 og ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til – 700 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,4, og internrenten til 5 pst.

Ombygging av dagens Ring 3 etter bygging av ny veg er tatt ut av prosjektet, og forutsettes vurdert som et eget prosjekt. Ombyggingen er kostnadsberegnet til 35 mill. kr. Foruten selve riksvegutbyggingen, har det som del av prosjektet Sinsen – Ulven vært forutsatt bygging av en ny kommunal veg i Hasle – Ulven – Lørenområdet og bygging av ny Ulvenvei som også er kommunal. Etablering av disse kommunale vegene er ikke nødvendig for å gjennomføre riksvegutbyggingen. Ev. bygging av disse vegene, som er kostnadsberegnet til 226 mill. kr, vil derfor være et kommunalt ansvar.

Det er gjennomført kvalitetssikring i henhold til retningslinjene for store prosjekter. På bakgrunn av kvalitetssikringen og ny gjennomgang av Statens vegvesens beregninger, foreslår Samferdselsdepartementet en kostnadsramme på 1 760 mill. kr. Departementet vil legge til grunn en korresponderende styringsramme på 1 650 mill. kr. Rammene er inkl. kommunale veier, men ekskl. ombygging av dagens Ring 3.

I Statens vegvesens forslag til finansieringsplan for prosjektet er det forutsatt at kommunen finansierer byggingen av de kommunale vegene, kostnadsberegnet til 226 mill. kr. Det er dessuten forutsatt at kommunen avgir grunn vederlagsfritt, verdsett til 43 mill. kr. Videre er det enighet med kabeletatene om at disse tar kostnader med kabelomlegginger beregnet til 54 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn en inntekt på 27 mill. kr ved salg av riksveggrunn. Med en styringsramme på 1 650 mill. kr innebærer dette et behov for statlige midler og bompenger, på om lag 1 300 mill. kr.

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004), ba samferdselskomiteen Samferdselsdepartementet ta kontakt med Oslo kommune, for i samarbeid å sikre det økonomiske grunnlaget for prosjektet, slik at oppstart kan finne sted i 2005, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), s. 105. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) er det lagt til grunn statlige midler og bompenger på henholdsvis 710 mill. kr og 410 mill. kr, til sammen 1 120 mill. kr. Gjennom behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gikk Stortinget inn for å øke den statlige investerings-

rammen til prosjektet med 150 mill. kr. Dette gir en ramme til prosjektet på til sammen 1 270 mill. kr, inkl. bompenger. Samferdselsdepartementet forutsetter at det resterende behovet for statlige midler og bompenger på om lag 30 mill. kr dekkes over bevilgninger til stamveggruten rv 150 Ulvensplitten-Tjernsmyr i perioden 2006–2015.

Samferdselsdepartementet går inn for anleggsstart på prosjektet i 2005, forutsatt at det oppnås enighet mellom Staten og Oslo kommune om den foreslåtte finansieringsplanen for prosjektet. Med anleggsstart vinteren/våren 2005, er det ventet at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2009. Det legges opp til å benytte 292 mill. kr på prosjektet i 2005, hvorav 274 mill. kr i bompenger. I tillegg er det forutsatt at kommunen stiller til rådighet grunn til en verdi av 20 mill. kr i 2005.

Hedmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 81 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen fullfinansieres rv 25 Nyberg-sund bru, som ventes åpnet for trafikk i oktober 2005. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging.

Oppland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 88 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Oppland får stilt til disposisjon 72 mill. kr i bompenger til utbygging av rv 4.

Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte totalt 122 mill. kr til å videreføre omleggingen av rv 4 forbi Raufoss, hvorav 68 mill. kr i bompenger. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Buskerud

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 230 mill. kr for 2005, herav 15 mill. kr til forsøket med oppgavedifferensiering (post 60) knyttet til samferdsel i Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV).

De ordinære riksvegmidlene skal i hovedsak gå til oppfølging av Vegpakke Drammen. Det foreslås en bevilgning på 160 mill. kr til videreføring av prosjektet rv 283 Kreftingsgate. Prosjektet er en del av ny Sentrumsring i Drammen. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak på stamvegnettet. Det er forutsatt 15 mill. kr til videre planlegging av

prosjektet E18 Frydenhaug – Eik, med sikte på anleggsstart i 2006.

Innenfor forsøksmidlene prioriterer Regionrådet for Buskerud, Telemark, Vestfold (BTV-rådet) mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Vestfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 70 mill. kr i 2005, som i sin helhet bevilges til forsøket med oppgavedifferensiering (post 60) knyttet til samferdsel i Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV). I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 279 mill. kr i bompenger til videreføring av Tønsbergpakken. Bompengene inngår ikke i forsøket.

Bompengemidlene vil i all hovedsak bli benyttet til å videreføre arbeidene på rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen, som startet i april 2004.

Innenfor forsøksmidlene prioriterer BTV-rådet mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Her inngår bygging av midtrekkverk på en 1,7 km lang strekning av E18 i Stokke kommune (strekningen Hesby – Holmene). I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging.

Telemark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 150 mill. kr for 2005, herav 68 mill. kr til forsøket med oppgavedifferensiering (post 60) knyttet til bl.a. samferdsel i Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV). I tillegg er det regnet med at Telemark får stilt til disposisjon om lag 54 mill. kr i bompenger. Bompengene inngår ikke i forsøket.

Innenfor de ordinære riksvegmidlene videreføres utbedringen av rv 38 innfartsvegen til Kragerø med en bevilgning på 36 mill. kr. Strekningen Kragerøtunnelen – Kalstadkrysset, som åpnes for trafikk i oktober 2004, fullfinansieres. Videre legges det opp til å utbedre strekningen Kalstadkrysset – Eklund i løpet av 2005. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak på stamvegnettet, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Her inngår bygging av midtrekkverk på en 3,2 km lang strekning av E18 i Porsgrunn kommune (Telemarksporten – Hovettunnelen). I tillegg prioriteres midler til planlegging.

Etter opphør av bompengeneinnkrevingen har bompengeselskapene E18 Eidangerhalvøya AS og Kulltangen Menstadbrua AS til sammen om lag 54 mill. kr i overskytende midler. Telemark fylkes-

kommune og berørte kommuner er nå kommet fram til enighet om at midlene skal benyttes til mindre investeringstiltak, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet i 2005.

Innenfor forsøksmidlene prioriterer BTV-rådet mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger.

Aust-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 60 mill. kr for 2005, herav 4 mill. kr til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering (post 60) av transportsystemet i Kristiansandsregionen. I tillegg er det regnet med at Aust-Agder får stilt til disposisjon om lag 91 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, fordelt med 80 mill. kr til tiltak innenfor Aust-Agderpakken og 11 mill. kr til tiltak på rv 9 i Setesdalen.

Innenfor de ordinære riksvegmidlene prioriteres videreføring av arbeidene på rv 42 Blakstad bru. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Aust-Agderpakken følges opp gjennom videre planlegging og grunnverv i forbindelse med OPS-prosjektet Grimstad – Kristiansand, med sikte på anleggsstart i 2006. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en egen proposisjon om prosjektet i løpet av høsten 2004. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak langs eksisterende E18, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger. Utbyggingen av rv 9 i Setesdalen følges opp, bl.a. gjennom anleggsstart på prosjektet Ose Nord – Tveit i Bygland kommune.

Fylkeskommunen går i sin uttalelse inn for at den statlige andelen til Setesdalspakka økes, slik at den dekker merkostnaden ved å bygge ut rv 9 til stamvegstandard. Ved utvidelsen av stamvegnettet i forbindelse med St.prp. nr. 1 (2002–2003), la Samferdselsdepartementet til grunn at utbyggingsstandarden skal vurderes fleksibelt, bl.a. ut fra trafikkmengde. I St.prp. nr. 50 (2001–2002) ble det lagt opp til å utbedre de smaleste partiene på rv 9 til tofelts vegstandard gjennom kurveutbedringer og breddeutvidelse til 7,5 m. Med en årsdøgntrafikk mellom 750 og 4 500 kjøretøyer vurderte Statens vegvesen dette som tilstrekkelig, selv om rv 9 er omklassifisert til stamveg. Samferdselsdepartementet har sluttet seg til denne vurderingen, jf. også St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 99. Statens vegvesen har tatt initiativ til en gjennomgang av Setesdalspakka for å avklare utbyggingsstandard og kostnader nærmere. Gjennomgangen forutsettes

slutført til behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

Innenfor forsøksmidlene prioriterer ATP-utvalget for Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen mindre investeringstiltak gjennom bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtrafikktiltak.

Vest-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 115 mill. kr i 2005, herav 30 mill. kr til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering (post 60) av transportsystemet i Kristiansandsregionen. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon om lag 47 mill. kr i bompenger og forskudd, fordelt med om lag 41 mill. kr til tiltak innenfor Listerpakken og om lag 6 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Kristiansand.

Innenfor de ordinære riksvegmidlene prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak trafikkisikkerhetstiltak. Her inngår bygging av midtrekkverk på en 3,1 km lang strekning av E39 i Søgne kommune (Storenes – Tangvall). I tillegg prioriteres midler til planlegging.

Med rassikringsmidlene videreføres rassikringsprosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen som inngår i Listerpakken, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002). Det legges opp til anleggsstart i november 2004. Det forventes økninger i kostnadsoverslaget for prosjektet. Dette skyldes flytting av tunnelinnslagene på grunn av dårlig fjell, økte enhetspriser for tunnel og vurdering av økt usikkerhet ved gjennomføringen. Statens vegvesen har foreløpig beregnet kostnadsøkningene til i størrelsesorden 40 mill. kr, men det arbeides for å redusere kostnadene. På bakgrunn av kostnadsøkningene har Statens vegvesen tatt initiativ overfor lokale myndigheter til en gjennomgang av innholdet i Listerpakken. Gjennomgangen forutsettes slutført til behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

Innenfor forsøksmidlene har ATP-utvalget for Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen prioritert mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres trafikkisikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak. Gjennom en økning av rammen til forsøket, legger Samferdselsdepartementet til rette for prioritering av framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken på rv 465 i Kristiansand.

Rogaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 96 mill. kr for 2005, herav 81

mill. kr til forsøket med oppgavedifferensiering (post 60) knyttet til samferdsel i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet). I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon om lag 154 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd. Av dette er 31 mill. kr forskudd til rv 503 Gloppedalen som inngår i forsøket.

De ordinære riksvegmidlene vil gå til mindre investeringstiltak på stamvegnettet, med hovedvekt på trafikkisikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Av bompengemidlene til Nord-Jærenpakken vil 70 mill. kr bli benyttet til å starte arbeidene på prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland som i sin helhet skal finansieres med bompenger. Prosjektet omfatter bygging av 6,5 km ny veg utenom Sandnes sentrum og Ganddal, samt bygging av kryss og omlegging av lokalvegssystem. Med unntak av tilkoblingene i hver ende bygges vegen med fire felt. Prosjektet legger til rette for å bygge ny godsterminal på Ganddal, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 140. Samferdselsdepartementet foreslår å starte byggingen av godsterminalen i 2005, jf. Jernbaneverkets budsjett. Det legges til grunn et kostnadsoverslag på 360 mill. kr. Videre prioriteres 10 mill. kr til videre planlegging og grunnerverv for prosjektet rv 44 Omkjøringsveg Klepp. Totalt er det lagt til grunn 102,5 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken i 2005. Dette forutsetter at Stortinget slutter seg til Samferdselsdepartementets forslag om takstendringer, jf. nærmere omtale nedenfor.

Det er forutsatt 8 mill. kr i bompenger til utbyggingen av rv 45 i Gjesdal kommune, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003). For å unngå 3–4 år med forhåndsinnkreving før trafikantene får nytte av utbyggingen, ble det i St.prp. nr. 67 forutsatt at ett av de mindre tiltakene skulle gjennomføres før utbedring gjennom Oltedalsbakkene som var prioritert lokalt. Det legges nå opp til å gjennomføre utbedringen gjennom Oltedalsbakkene i to etapper. Samferdselsdepartementet er derfor enig i at første etappe av utbedringen gjennom Oltedalsbakkene gjennomføres som det første tiltaket.

I tråd med St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003) er det forutsatt 8 mill. kr i bompenger til planlegging av delprosjekter innenfor Ryfylkepakken i 2005.

Innenfor forsøksmidlene har Vestlandsrådet i hovedsak prioritert mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikkisikkerhetstiltak, mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging. Statlige midler til tiltak på øvrig riksvegnett innenfor Nord-Jærenpakken og på rv 45 i Gjesdal prioriteres innenfor forsøksmidlene. Gjennom en økning av rammen til forsøket, legger Samferdselsdepartementet bl.a. til rette for

prioritering av framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken på Hanavegen i Sandnes.

Rassikringen av rv 503 i Gloppedalen videreføres gjennom forskotterte midler fra Rogaland fylkeskommune. Arbeidene startet i august 2004 og ventes fullført i 2005. Kostnadsoverslaget er økt med 10 mill. kr, og prosjektet blir derfor ikke fullfinansiert i 2005. Samferdselsdepartementet forutsetter at prosjektet fullfinansieres av forsøksmidler i 2006. Forskotterte midler skal tilbakebetales, uten kompensasjon for renter og prisstigning, med like store årlige beløp i 2007, 2008 og 2009.

Nord-Jærenpakken – takstendringer

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998–99) har Stortinget gitt samtykke til bompengedreving for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren, jf. Innst. S. nr. 151 (1998–99). Det ble imidlertid ikke tatt stilling til de enkelte prosjekter og omfanget av statlige bevilgninger. Gjennom den lokalpolitiske behandlingen av Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for perioden 2002–2011, ble det gitt tilslutning til prioriteringene innenfor Nord-Jærenpakken for perioden 2002–2005.

Bompengedrevingen startet i april 2001, og i utgangspunktet er det lagt til grunn en innkrevingsperiode på 10 år. I forhold til St.prp. nr. 14 (1998–99) har det vært en vesentlig økning i den samlede kostnadsrammen for prosjektet. Nettoinntektene er imidlertid blitt lavere enn forutsatt, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 104. I St.prp. nr. 14 var årlige nettoinntekter beregnet til om lag 90 mill. kr. De faktiske årlige nettoinntektene er om lag 60 mill. kr.

Videreføringen av Nord-Jærenpakken etter 2005 har vært til lokalpolitisk behandling. Dagens takster er 10 kr for lette kjøretøy og 20 kr for tunge kjøretøy mandag til fredag kl. 0700–0900 og kl. 1400–1700, mens takstene er henholdsvis 5 kr og 10 kr mandag til fredag kl. 0600–0700, kl. 0900–1400 og kl. 1700–1800. Passering til øvrige tidspunkter er gratis. I tillegg betaler trafikantene kun for én passering pr. time og for 75 passeringer pr. måned. Det ble foreslått at takstene økes og at bompengedrevingen endres til å omfatte kontinuerlig innkreving.

Kommunene Klepp, Time, Hå, Gjesdal og Randaberg har gått inn for en utbyggings- og finansieringsplan basert på takster for henholdsvis lette og tunge kjøretøy på 10 kr og 20 kr. Stavanger kommune har gått inn for en utbyggings- og finansieringsplan basert på takster på henholdsvis 15 kr og 25 kr. Sandnes kommune har gått inn for videre-

føring av dagens takstnivå og at de statlige midlene økes vesentlig. Sola kommune har gått inn for at dagens satser og tidsrom for betaling beholdes uendret. Fylkestinget har gått inn for at bompengetakstene økes til 13 kr for lette kjøretøy og 26 kr for tunge kjøretøy, og at innkrevningen skal skje kontinuerlig, dvs. hele døgnet alle ukedager. Rabattordningene skal være som i dagens situasjon, dvs. i henhold til gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi årlige nettoinntekter på om lag 210 mill. kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg til fylkestingets vedtak om takstendringer, og går inn for at dette skal gjelde fra 01.01.2005. Den endelige utformingen av Nord-Jærenpakken etter 2005 vil bli nærmere avklart i forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015. Det blir samtidig vurdert å utvide Nord-Jærenpakken til også å omfatte Sør-Jæren. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til videreføringen av Nord-Jærenpakken når det foreligger lokalpolitiske avklaringer.

T-forbindelsen

Ved behandlingen av St.prp. nr. 72 (1999–2000), samtykket Stortinget i bompengedreving til delvis finansiering av T-forbindelsen, jf. Innst. S. nr. 120 (1999–2001). Det pågår forhåndsinnkreving av bompenger i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2003–2004) ba flertallet i samferdselskomiteen Samferdselsdepartementet se på mulighetene for å få til anleggsstart for T-forbindelsen tidlig i 2005, innenfor gjeldende retningslinjer for bompengedreving, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003–2004), s. 48. Det er foretatt en ny kostnadsgjennomgang av prosjektet, og kostnadsoverslaget er foreløpig økt fra om lag 870 mill. kr til vel 1 mrd. kr. Kostnadsøkningene skyldes i hovedsak at uforutsette forhold var undervurdert i tidligere overslag og at vurderingene av markedsforholdene på gjennomføringstidspunktet er endret. I tillegg kommer bl.a. kostnadsøkninger på betongkonstruksjonene som følge av økte mengder, og økninger som følge av skjerpede krav til vann- og frostsikring. Samferdselsdepartementet mener at økningen i kostnadsoverslaget medfører at framdrift og finansieringsplan, herunder bompengedreving, må vurderes på nytt. Det må dessuten foretas en ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Det foreslås derfor ikke anleggsstart i 2005. Overførte bompengemidler fra tidligere år forutsettes å være tilstrekkelig til å dekke kostnadene til videre planlegging og grunnerverv i 2005.

Hordaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 265 mill. kr for 2005, herav 105 mill. kr i forsøksmidler (post 60). Av forsøksmidlene utgjør 55 mill. kr de statlige samferdselsmidlene til forsøket med oppgavedifferensiering knyttet til samferdsel i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet), mens 50 mill. kr utgjør de statlige midlene til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 204 mill. kr i bompenge. Av dette inngår 88 mill. kr i forsøket i Bergen.

Det legges opp til anleggstart på prosjektet rv 544 Halsnøysambandet, jf. St.prp. nr. 84 (2002–2003). Det er satt av 84 mill. kr til dette prosjektet i 2005, herav 30 mill. kr i statlige midler. Videre er det satt av 80 mill. kr til rv 557 Ringveg vest/Bybanen i 2005, herav 30 mill. kr i statlige midler. Se nærmere omtale av de to prosjektene nedenfor. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak på stamvegnettet, samt midler til planlegging.

Avsatte rassikringsmidler vil i all hovedsak gå til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 550 Syreflot – Aga i Ullensvang kommune.

Innenfor fylkesforsøket prioriterer Vestlandsrådet mindre investeringstiltak med hovedvekt på mindre utbedringer. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging.

Innenfor byforsøket prioriterer Bergen kommune midler til anleggsstart på prosjektene Kanalvegen på kommunalt vegnett, samt kryss Fjøsangervegen/Minde allé og Solheimsgaten. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på miljø- og servicetiltak. I tillegg prioriteres kollektivtrafikktiltak, samt midler til planlegging. Bergen kommunes behandling av byggeprogrammet for 2004 i løpet av høsten kan få konsekvenser for prioriteringene i 2005. Det er derfor fortsatt knyttet usikkerhet til prioriteringene innenfor byforsøket i 2005.

Til sammen er det forutsatt stilt til disposisjon 100 mill. kr i statlige midler og 150 mill. kr i bompenge til tiltak i Bergen i 2005. Mindre investeringstiltak, planlegging og grunnverv m.m. på stamvegnettet inngår ikke i forsøket. Når det gjelder Ringveg vest/Bybanen vises det til egen omtale nedenfor.

Bergensprogrammet – rv 557 Ringveg vest/Bybanen

I St.prp. nr. 76 (2001–2002) legges det opp til parallell utbygging av rv 557 Ringveg vest og Bybanen, med anleggsstart i 2005. I St.prp. nr. 76 er det i

utgangspunktet ikke forutsatt låneopptak for å finansiere de store anleggene. Det har vært kostnadsøkninger på prosjektene siden proposisjonen ble lagt fram. Parallell gjennomføring av første etappe av Ringveg vest fra Dolvik til Sandeide og første etappe av Bybanen til Nesttun vil innebære behov for over 2,5 mrd. kr i investeringer i løpet av 3–4 år.

Prosjektet rv 557 Ringveg vest er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 187–189. Prosjektet omfatter bygging av om lag 10 km ny firefelts veg mellom rv 580 Flyplassvegen i sør og rv 555 Vestre innfartsåre i nord, men med etappevis utbygging. Første byggetrinn omfatter strekningen Dolvik – Sandeide. Utbedring av rv 556 Ytrebygdsvegen mellom Kokstadkrysset og Birkelandskrysset inngår også i første byggetrinn. Det foreligger godkjent reguleringsplan for hele prosjektet.

Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) for første byggetrinn til om lag 1 010 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag på bakgrunn av eksternt kvalitetssikring.

Bybanen i Bergen er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 187–189. Prosjektet skal utgjøre hovedstammen i kollektivtransportsystemet i sørkorridoren i Bergen. Det er lagt til grunn at Bybanen skal gå fra Kaigaten i sentrum til Nesttun og videre til Rådal og Flesland, men med etappevis utbygging. Første byggetrinn er den om lag 10 km lange strekningen fra sentrum til Nesttun. Det foreligger godkjent reguleringsplan for første byggetrinn.

Bergen kommune har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) for første byggetrinn til om lag 1 510 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag på bakgrunn av eksternt kvalitetssikring.

Som grunnlag for arbeidet med budsjettet for 2005, la Statens vegvesen til grunn statlige midler til anleggsstart på rv 557 Ringveg vest eller Bybanen i 2005. Dette med bakgrunn i at det å gjennomføre to så store prosjekter parallelt med rasjonell anleggsdrift, krever nye forutsetninger for finansiering av Bergensprogrammet knyttet f. eks. til låneopptak, se i det følgende.

Prioriteringen mellom prosjektene var forutsatt avklart med Bergen kommune gjennom arbeidet med budsjettforslaget. Slik prioritering foreligger likevel ikke. Bergen kommune går inn for anleggsstart både på Ringveg vest og Bybanen i 2005. I forbindelse med behandlingen av budsjettforslaget har imidlertid bystyret gått inn for en justering av bompengetakstene slik at selskapet kan dekke for-

utsatt bompengebidrag i St.prp. nr. 76 (2001–2002). Videre vedtok bystyret å søke om tillatelse til å ta opp lån for å kunne fullfinansiere første byggetrinn av Ringveg vest og Bybanen, samt oppstart på Skansentunnelen, innenfor tiårsperioden 2002–2011. Dette innebærer at bompengerperioden må forlenges ut over 2011, men lengden er ikke avklart.

Finansieringsopplegget for begge prosjektene må være endelig avklart før anleggsstart. For Bybanen må også kravene til alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger være oppfylt. Samferdselsdepartementet har bestilt en egen, uavhengig kvalitetssikring av dette, på bakgrunn av uenigheten mellom Statens vegvesen og Bergen kommune i dette spørsmålet. Denne vil bli gjennomført høsten 2004. Videre må det foreligge lokalpolitiske vedtak som sikrer avklaring av driftsansvaret etter forsøksperioden. Driftsansvaret for bybanen omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar.

De økonomiske rammene for videreføringen av Bergensprogrammet vil først bli avklart i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015. Samferdselsdepartementet er positiv til lokale initiativ til et revidert finansieringsopplegg som sikrer bygging av både Bybanen og Ringveg vest, og departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken våren 2005. Departementet forutsetter da at endelig grunnlagsmateriale og nødvendige vedtak knyttet til drift av Bybanen er på plass. Det er avsatt til sammen 80 mill. kr til Ringveg vest/Bybanen i 2005, hvorav 30 mill. kr i statlige midler og 50 mill. kr i bompenger.

Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 105 mill. kr for 2005, herav 9 mill. kr til forsøket med oppgavedifferensiering (post 60) knyttet til samferdsel i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet).

De ordinære riksvegmidlene vil i hovedsak bli benyttet til å videreføre utbyggingen av rv 5 mellom Førde og Florø, der parsellene Storebru – Knapstad og Kvalvik Grov ventes åpnet for trafikk i 2005. Hele strekningen mellom Førde og Florø vil dermed være ferdigstilt. Totalt er det satt av 56 mill. kr til rv 5 i 2005. Samferdselsdepartementet går inn for å starte rassikringen av Stedjeberget på rv 55 mellom Sogndal og Leikanger. Videre legger departementet opp til å starte rassikringen av rv 617 på strekningen Gotteberget – Kapellneset nord for Måløy. I tillegg er det satt av midler til mindre investeringstiltak og planlegging på stamvegnettet.

Innenfor forsøksmidlene prioriterer Vestlandsrådet mindre investeringstiltak samt midler til planlegging.

Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 261 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon om lag 130 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor de ordinære riksvegmidlene legges det opp til å benytte totalt 153 mill. kr til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 653 Eiksund-sambandet, hvorav om lag 10 mill. kr i kommunalt tilskudd. I tillegg er det forutsatt 120 mill. kr i bompenger til å videreføre arbeidene på Imarsund-sambandet på rv 680. Prosjektet forutsettes delvis finansiert gjennom alternativ bruk av ferjetilskudd, jf. St.prp. nr. 69 (2003–2004).

Statens vegvesen er pålagt å gjennomføre utbedringstiltak i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 innen utgangen av 2006. Påleggene omfatter etablering av snumuligheter innen utgangen av 2004, og etablering av sikrere strømforsyning til brannventilasjon og bedre beskyttelse av brennbar isolasjon (PE-skum) innen utgangen av 2006. Tiltakene er foreløpig kostnadsberegnet til i størrelsesorden 200 mill. kr, men kostnadsoverslaget er svært usikkert. Det foreslås benyttet 70 mill. kr til å starte arbeidene i 2005. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikkikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

I Freifjordtunnelen på rv 70 har belastningsskader gjort det nødvendig å ta ned omlag 500 m av platehvelvet, noe som sannsynligvis må gjøres for hele tunnelen i løpet av de neste par årene. Kostnader og finansiering vil bli vurdert i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

Sør-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 99 mill. kr for 2005, herav 38 mill. kr til forsøket med alternativ forvaltningsorganisering (post 60) av transportsystemet i Trondheim. I tillegg er det regnet med at Sør-Trøndelag får stilt til disposisjon om lag 15 mill. kr i bompenger til planlegging og grunnverv i forbindelse med videre utbygging av E6 Trondheim – Stjørdal. Ut over dette er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 29 mill. kr som refusjon til Trondheim kommune for forskottering av byggin-

gen av fylkesvegprosjekter innenfor Trondheimpakken.

Innenfor de ordinære riksvegmidlene legges det opp til å fullføre omleggingen av rv 30 i den sørlige delen av Haltdalen sentrum. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger, samt midler til planlegging.

Innenfor forsøksmidlene prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på miljø- og servicetiltak. I tillegg prioriteres midler til kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Nord-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 61 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 20 mill. kr i bompenger til Namdalsprosjektet.

Innenfor denne rammen videreføres igangsatte arbeider på Namdalsprosjektet, jf. nærmere omtale nedenfor. I tillegg legges det opp til å videreføre arbeidene på rv 17 Asp – Dyrstad som ventes åpnet for trafikk i oktober 2005. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger.

Namdalsprosjektet

I St.prp. nr. 62 (2003–2004) gjøres det rede for økte kostnader og reduserte bompengeinntekter som fører til at det mangler om lag 150 mill. kr for å kunne gjennomføre Namdalsprosjektet som forutsatt i St.prp. nr. 81 (2000–2001) og St.prp. nr. 1 (2002–2003). Lokalt er det blitt arbeidet for å komme frem til enighet om hvordan dette kan løses.

I det opprinnelige prosjektet var det lagt opp til omlegging av jernbanespor i Namsos sentrum med tanke på ev. framtidig togdrift på Namsosbanen. Det er enighet lokalt om at deler av dette kan stilles i bero til togdrift ev. blir aktuelt. Nord-Trøndelag fylkeskommune har i vedtak i fylkestinget 24.06.2004 forutsatt at kostnadene i så fall må dekkes innenfor den fylkesfordelte rammen til øvrige riksveger uavhengig av Namdalsprosjektet. Fylkeskommunen har videre slått fast at det er lite realistisk at Horkbrua kan bli fullfinansiert over fylkeskommunale budsjetter i løpet av de nærmeste årene. Det forutsatte tilskuddet til Horkbrua kan derfor tas ut av Namdalsprosjektet. Sammen med noen andre mindre justeringer utgjør disse endringene en kostnadsreduksjon på om lag 14 mill. kr. Dette betyr at kostnadsoverslaget for Namdalsprosjektet nå er 412 mill. kr, dersom den nye

brua over Namsen tilknyttes rv 17 via Mettedalen og 369 mill. kr dersom den tilknyttes på Spillum som opprinnelig planlagt.

Med grunnlag i bompengeavtalen er det gjennomført en takstøkning på 20 pst. fra 01.07.2004. Samtidig er det lagt til grunn at innkrevingsperioden kan forlenges med inntil 5 år. Nye trafikkteLLinger viser en mindre trafikkavvisning enn det som ble registrert i første fase etter oppstart av bompengeinnkrevingen, noe som gir økte bompengeinntekter.

Fylkeskommunen har i sitt vedtak 24.06.2004 gått inn for å stille til disposisjon ytterligere 20 mill. kr i statlige midler til Namdalsprosjektet i perioden 2006–2009 forutsatt at den nye brua over Namsen tilknyttes rv 17 på Spillum som opprinnelig planlagt. Fylkeskommunen forutsetter at midlene dekkes innenfor den økte rammen som Stortinget gikk inn for ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004). En slik økning i statlige midler vil, sammen med øvrige endringer i kostnader og bompengeinntekter, medføre at Namdalsprosjektet er fullfinansiert dersom Namsos kommune aksepterer at den nye brua over Namsen tilknyttes rv 17 på Spillum og ikke via Mettedalen.

Namsos og Overhalla kommuner holder i vedtak i kommunestyremøter 22.04.2004 og 21.06.2004 fast ved at Namdalsprosjektet skal gjennomføres i samsvar med intensjonene i St.prp. nr. 81 (2000–2001). Namsos kommune har senere presisert at dette også betyr at kommunen holder fast ved at brua over Namsen skal tilknyttes rv 17 via Mettedalen, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), og ikke på Spillum som fylkeskommunen har stilt som vilkår for å anbefale en økning av den statlige rammen til Namdalsprosjektet. Av vedtakene framgår det videre at kommunene ikke aksepterer noen reduksjon av Namdalsprosjektet og at sviktende inntekter og økte kostnader forutsettes dekket av staten utover det som ikke dekkes gjennom takstøkning og forlenget innkrevingsperiode i henhold til bompengeavtalen. Dette betyr at finansieringen må styrkes ytterligere for å kunne gjennomføre Namdalsprosjektet i tråd med kommunenes vedtak.

Kommunenes standpunkt vil innebære en større belastning på den fylkesfordelte rammen i perioden 2006–2009 enn fylkeskommunen går inn for. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når dette er nærmere diskutert med fylkeskommunen og kommunene. Nye anleggsarbeid vil ikke bli satt i gang før finansieringen er endelig avklart, jf. St.prp. nr. 62 (2003–2004). Det er lagt til grunn 45 mill. kr til å avslutte pågående arbeider i 2005, hvorav 20 mill. kr i bompenger. I påvente av planavklaring og finansieringsløsning vil det bli vurdert å etablere en midlertidig tilknyt-

ning av den nye brua over Namsen til rv 17 via kommunalt vegnett.

Nordland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 153 mill. kr for 2005.

Innenfor denne rammen fullføres arbeidene med utskifting av ferjekaiene i sambandet Flostad – Søvik på rv 828 i Herøy og Alstadhaug kommuner. I tillegg fullføres utbedringen av rv 813 Beiarfjellet. Det legges opp til anleggsstart på delparsellen Finneidfjord – Lakshusnes på rv 808 Finneidfjord – Hemnesberget. Delparsellen omfatter 7,4 km av totalt 13,7 km ny veg langs eksisterende veg. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, samt rassikringstiltak. Videre prioriteres midler til opprusting av eksisterende rv 81 på Hamarøy.

Troms

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 85 mill. kr for 2005. I tillegg er det regnet med om lag 16 mill. kr i finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 2).

Innenfor de ordinære riksvegmidlene prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 62 (2003–2004) sluttet Stortinget seg til å videreføre ordningen med innkreving av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø i fire år for å delfinansiere infrastrukturtiltak i Tromsø, jf. Innst.

S. nr. 222 (2003–2004). Innkrevingen startet 01.08.2004. Finansieringsbidraget forutsettes benyttet til å starte arbeidene med bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. I tråd med St.prp. nr. 62 (2003–2004) er 3 mill. kr av de ordinære riksvegmidlene øremerket til Tromsøpakke 2 som kompensasjon for innkreving av merverdiavgift på inntekter fra finansieringsbidraget. Kompensasjonen vil gå til å styrke satsingen på gang- og sykkelvegtiltak, som forutsatt av Tromsø kommune.

I forbindelse med budsjettforliket høsten 2003, bevilget Stortinget 10 mill. kr til rassikringsprosjektet rv 866 Gjøvarden. I tilrådingen for prioritering av prosjektet framfor rv 91 Ura ble det lagt vekt på framtidige bindinger. Kostnadsoverslaget for rv 866 Gjøvarden er imidlertid økt betydelig etter dette. Troms fylkeskommune har ved behandlingen av budsjettforslaget for 2005 i stedet prioritert rassikringsprosjektet rv 91 Ura, og ber om at midlene til rv 866 Gjøvarden i 2004 omprioriteres til dette prosjektet. Samferdselsdepartementet slutter seg til en slik omprioritering og foreslår at det bevilges 49 mill. kr i rassikringsmidler til rv 91 Ura på i 2005.

Finnmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 76 mill. kr for 2005. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene med utbygging av rv 888 til Nordkyn til helårsveg. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1330	Særskilte transporttiltak	236 750	332 700	341 100	2,5
	Sum kategori 21.40	236 750	332 700	341 100	2,5

Særskilte transporttiltak er en samlekategori uten innbyrdes sammenheng mellom de ulike formål.

Særskilt tilskudd til kollektivtransport gjelder i hovedsak belønningsordningen (insentivordningen) som ble opprettet i 2004 med hensikt å styrke kollektivtransporten i de større byområdene. Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes. Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport ble innført i samband med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 341,1 mill. kr, en økning på 2,5 pst. fra saldert budsjett 2004. Belønningsordningen er foreslått økt med 40 mill. kr eller over 50 pst. fra saldert budsjett 2004, fra 75 mill. kr til 115 mill. kr. Det er i påvente av inngåelse av nytt anbud teknisk budsjettert med samme beløp som i saldert budsjett 2004 for kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes. Ordningen med tilskudd til lengre reiser er foreslått avvirket i sin nåværende form. Det er budsjettert med helårseffekt av nyordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport		85 400	116 300
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	183 107	200 800	200 800
71	Refusjon av dieslavgift ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	11 643		
73	Tilskudd til lengre reiser	42 000	46 500	
74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport			24 000
	Sum kap. 1330	236 750	332 700	341 100

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 116,3 mill. kr. Av dette beløpet foreslås 115 mill. kr satt av til belønningsordningen (insentivordningen) for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyene, en økning på 40 mill. kr eller over 50 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Restbeløpet er tiltenkt benyttet til Samordningsorganet for kollektivtransporten på det sentrale Østlandsområdet. I forhold til saldert budsjett 2004 er det foretatt en opprydning av midlene som budsjetteres over posten, slik at denne nå er mest mulig rendyrket belønningsordningen. Departementets midler til direkte støtte til infrastrukturtiltak for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede til kollektive transportmidler, er i budsjett for 2005 lagt inn på kap. 1301, post 71.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Gjennom belønningsordningen ønsker Regjeringen å premiere byområder der det legges til rette for at flere velger å bruke kollektivtransport framfor privatbil. I samsvar med signalene i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr. 1 (2002–2003), ble ordningen startet opp i 2004.

I 2004 ble det bevilget 75 mill. kr til belønningsordningen. Oslo, Bergen, Trondheim, Vest-Agder fylkeskommune – på vegne av Kristiansands-regionen og Rogaland fylkeskommune – på vegne av Nord-Jæren området, ble invitert til å søke om midler. Det er i disse byområdene utfordringene knyttet til framkommelighet og miljø er størst, og her er det spesielt viktig å stimulere til et godt kollektivtilbud som kan konkurrere med privatbilen. Bergen, Trondheim, Nord-Jæren området og Kristiansands-regionen deltar dessuten i forsøket med alternativ organisering av transportsektoren, mens Oslo deltar i Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet. Disse organisatoriske tiltakene forventes å bidra til bedre utnyttelse av de samlede ressursene som brukes i samferdselssektoren. Statlig tilskudd til kollektivtransporten, som supplement til midlene som går til kollektivtransport fra rammetilskuddet, kan derfor av flere grunner gi betydelige samfunnsøkonomiske gevinster i disse byene.

Det foreslås altså bevilget 115 mill. kr til belønningsordningen i 2005. Som i 2004 fordeles midlene av Samferdselsdepartementet etter søknad fra det forvaltningsnivå eller samarbeidsorgan som er ansvarlig for kollektivtransporten i det aktuelle

byområdet. De samme byområdene vil bli invitert til å søke om midler i 2005 som i 2004. Det legges opp til at Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet søker på vegne av Osloområdet.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003–2004) ba flertallet i samferdselskomiteen Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med en orientering om regelverket for belønningsordningen.

Regelverket for belønningsordningen er gitt i form av retningslinjer. Retningslinjene distribueres til de søknadsberettigede aktørene og legges til grunn i departementets behandling av søknadene. Retningslinjene beskriver bakgrunn og formål med ordningen, hvem som kan søke, grunnlaget for tildeling, kriteriene for prioritering av søkerne, kravene til dokumentasjon og til kontroll og evaluering.

Det framgår av retningslinjene at formålet med belønningsordningen er å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i transportbehovet og øke antall kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål og tildeles for ett år av gangen.

Det er formålet med ordningen som danner grunnlaget for hvordan midlene fordeles mellom søkerne. Derfor er belønningsordningen i utgangspunktet en resultatbasert ordning som skal premiere vekst i kollektivtransporten hvis den skjer på bekostning av personbiltrafikken. Siste års vekst i henholdsvis personbiltrafikk og kollektivtransport i forhold til veksten i foregående år benyttes som indikator. Departementet legger vekt på at tildelingen raskest mulig skal gjøres på grunnlag av rapporterte trafikk tall, men i en oppstartsfasen er det nødvendig å tildele midler på grunnlag av planlagte og politisk vedtatte transporttiltak.

Før ordningen kan gjøres resultatbasert, stilles det krav om at det skal føres en transportpolitikk med tiltak som bidrar til å redusere personbilbruken. Retningslinjene gir eksempler på mulige tiltak for å redusere personbiltrafikken, som parkeringsrestriksjoner og -avgifter, trafikksanering og differensiert trafikantbetaling. Hva angår bruken av midlene, stiller ikke departementet andre krav enn at de skal bidra til å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Eksempler på tiltak som styrker kollektivtransportens konkurranseevne er framkommelighetstiltak, økt tilbud (økt frekvens, nye linjer) og bedre tilpasning av tilbudet (f.eks. gjennom pris- og rabattordninger).

Det forvaltningsnivå eller samarbeidsorgan som er ansvarlig for kollektivtransporten i det aktuelle byområdet kan søke om midler fra ordningen. Rapportering av bruken av midlene tildelt i 2004 skjer i forbindelse med søknad om midler for 2005.

Retningslinjene poengterer også at tildeling av midler fra ordningen det første året er ikke en garanti for senere tildeling. Byområdene bør selv ha en strategi for hvordan langsiktige tiltak skal videreføres uavhengig av midler fra belønningsordningen.

Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet

I et samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Oslo kommune, Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner samt Østlandssamarbeidet ble Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet etablert 01.01.2004. Formålet med organet er å sikre at de politiske prioriteringer av ressurser og tiltak innen kollektivtransporten i hovedstadsområdet blir sett i sammenheng. Bedre koordinering av ressursinnsatsen vil kunne bidra til et mer helhetlig kollektivtilbud med økt konkurransekraft i markedet.

Samordningsorganet har fått ansvaret for å drive fram arbeidet med et felles billetteringssystem og felles informasjonstjeneste i hovedstadsområdet i løpet av 2004. Samordningsorganet vil dessuten avgi en rapport om hvilke andre oppgaver som bør inkluderes i organets ansvarsområde framover, for eksempel offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester og tildeling av løyver for ruter over fylkesgrensene. I 2005 vil Samferdselsdepartementet fortsatt bidra til arbeidet med å videreutvikle Samordningsorganet.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Gjeldende hurtigruteavtale for 2002–2004 utløper ved utgangen av 2004. I tråd med St.meld. nr. 16 (2003–2004) *Om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes*, jf. Innst. S. nr 125 (2003–2004), vil tjenesten konkurranseutsettes for perioden 2005–2012 gjennom en anbudsprosess. Det er teknisk og foreløpig avsatt 200,8 mill. kr til denne tjenesten for 2005, samme beløp som i saldert budsjett 2004. Anbudet ble lyst ut med tilbudsfrist 15.09.2004. Samferdselsdepartementet har ved tilbudsfristens utløp mottatt ett felles tilbud på 247,5 mill. 2005-kr fra nåværende operatører (Ofotens og Vesteraalens

Dampskibsselskab ASA og Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA). Regjeringen vil komme tilbake til saken når konkurransen er avsluttet, i tråd med flertallsmerknaden i Innst. S. nr. 125 (2003–2004). I den forbindelse vil også forslag til endelig bevilgningsbehov bli presentert. Postbetegnelsen er endret for å gjøre denne mer nøytral.

Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 5,5 pst. fra 2002 til 2003. I første halvår 2004 viste trafikken derimot en nedgang på 3,1 pst. sammenlignet med tilsvarende periode 2003. Tallet på passasjerer falt med 6,1 pst. i samme periode.

Post 71 Refusjon av dieselavgift ekspressbusser

Kompensasjonsordningen for ekspressbusser ble opprettet i forbindelse med Stortingets vedtak om å oppheve fritaket for autodieselavgift for busser fra 1999, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter, og St.prp. nr. 1 (1998–99).

I St.prp. nr. 1 (2003–2004) ble det redegjort for at EFTAs overvåkningsorgan (ESA) har vurdert kompensasjonsordningen i forhold til statsstøttereguleringene. ESA har i sin beslutning konkludert med at kompensasjonen for autodieselavgift er ulovlig ut fra hensynet til konkurransereguleringene. Overvåkningsorganet vurderte likevel om støtten kunne aksepteres ut fra reglene om støtte til offentlig tjenesteforpliktelse, eller ev. ut fra ESAs retningslinjer for støtte til miljøvern. Konklusjonen fra ESA er at autodieselkompensasjonen ikke er forenlig med reglene om forpliktelse til offentlig tjeneste, men at den langt på vei kan aksepteres ut fra overvåkningsorganets miljøretningslinjer.

ESAs beslutning innebærer at støtte utbetalt etter 22.05.2001 ikke skal overstige 50 pst. av ekstrakostnadene som følge av autodieselavgiften. Støtte utover dette, inkl. renter, skal kreves tilbakebetalt fra støttemottaker. Kompensasjonsordningen må videre opphøre innen 23.05.2006. For 2002 og 2003 har kompensasjonsordningen blitt forvaltet i samsvar med ESAs beslutning. For 2001 ble det samlet betalt ut om lag 13 mill. kr for mye i henhold til ESAs regelverk. For å minimalisere tilbakebetalingskravene knyttet til produksjonen i 2001, vil kravene bli motregnet i forhold til produksjon og merkostnader i 2004 og kanskje også 2005. Selv om 2003 var siste året med nye bevilgninger i forbindelse med ordningen, gir overføringer av utdisponerte midler rom for noe ekstrautbetalinger i etterfølgende år.

Post 73 Tilskudd til lengre reiser

Ordningen gjelder tilskudd til NSB, Nord-Norge Bussen og Hurtigruten for at disse operatørene gjennom direkte statlige subsidier skal gi studenter og skoleelever studentrabatt på enkeltreiser for reiser over 150 km.

Konkurransetilsynet har gitt uttrykk for at ordningen med tilskudd til lengre reiser er konkurransevridende og stiller seg kritisk til ordningen. Tilskuddet fører etter Konkurransetilsynets vurdering til at NSB, Nord-Norge Bussen og Hurtigruten har en konkurransefordel fremfor andre transportører, f.eks. andre ekspressbussruter eller ekspressbåtruter. Samferdselsdepartementet vurderer det dessuten slik at ordningen slår uheldig ut ovenfor studenter som ikke bor langs strekningene til noen av disse operatørene. Departementet foreslår på denne bakgrunn å avvikle ordningen.

Konkurransesituasjonen innen persontransportmarkedet er blitt stadig sterkere de siste årene. Liberaliseringen av ekspressbusspolitikken og nye lavprisflyselskaper har medført dette. Pris-

settingen er et viktig virkemiddel i konkurransen. Studenter er en prisbevisst gruppe, og det tilbys derfor studentrabatt også på de fleste kommersielle rutene. Ved bortfallet av tilskuddet til lengre reiser forventes NSB, Nord-Norge Bussen og Hurtigruten fortsatt å tilby rabatter som er attraktive for studenter.

Post 74 Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport

Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport ble innført i samband med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Den omfatter i prinsippet all skinnegående elektrifisert transport unntatt persontogtrafikk med NSB AS, dvs. flytoget, trikk, T-bane og godstransport på jernbanen. Kompensasjon til NSBs persontrafikk håndteres gjennom statens avtale med selskapet om kjøp av persontransport med tog (kap. 1351). Det foreslås bevilget 24 mill. kr til ordningen i 2005, tilsvarende helårseffekt av beløpet bevilget i 2004 i henhold til Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 762 039	4 799 600	4 270 000	-11,0
1351	Persontransport med tog	1 381 085	1 416 000	1 502 000	6,1
1353	NSB AS	200 000			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	21 400	26 000	26 800	3,1
	Sum kategori 21.50	6 364 524	6 241 600	5 798 800	-7,1
	Sum kategori 21.50 korrigert for innføring av merverdiavgift på jernbanens infrastruktur	6 364 524	6 241 600	6 397 800	2,6

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	589 708	465 800	483 300	3,8
4353	NSB AS	669 500			
4354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 1354)	82			
	Sum kategori 21.50	1 259 290	465 800	483 300	3,8

De sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Viktige sider av jernbanepolitikken er senere drøftet i St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Den statlige innsatsen på jernbanen skal bidra til å sikre transportbrukerne et godt jernbanetilbud i de deler av landet og på de strekninger hvor jernbanen har et konkurransemessig og miljømessig fortrinn. Sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken har høyeste prioritet. For persontrafikken vil nettet rundt de største byene, InterCity-trianglet og hovedstrekningene bli prioritert.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i jernbanepolitikken skjer bl.a. ved å stille midler til disposisjon for Jernbaneverket som har ansvaret for jernbanens kjøreveg, og gjennom direkte statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Statens jernbanetilsyn har bl.a. ansvar for tilsyn med sikkerheten ved jernbanevirksomhet.

Til jernbaneformål samlet er det for 2005 foreslått bevilget om lag 5,8 mrd. kr. Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på om lag 4,3 mrd. kr, en økning på om lag 70 mill. kr eller 1,5 pst. sammenlignet mot saldert budsjett 2004 etter korleksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift med full sats på jernbanens infrastruktur. Den anslåtte avgiftlettelsen for Jernbaneverket årlig på

om lag 600 mill. kr, er i utgangspunktet saldert mot de statlige bevilgningene. Tatt hensyn til minkende bevilgningsbehov til slutføring av utbyggingen av tidsmessig togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette, GSM-R, fase 1, øker handlingsrommet i Jernbaneverkets budsjett betydelig fra saldert budsjett 2004, som for øvrig ligger på et historisk høyt nivå.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 502 mill. kr, en økning på 6,1 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Det er forutsatt om lag uendret rutetilbud fra 2004 til 2005.

For Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 26,8 mill. kr, en økning på 3,1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedmålene i jernbanepolitikken er trukket opp ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Hovedmål og prioriteringer fra inneværende transportplan er videreført i Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Viktige sider ved jernbanepolitikken er også drøftet i St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. Jernbane er en viktig del av Regjeringens satsing på kollektivtransport.

For å bidra til et mer effektivt og kvalitativt bedre jernbanetilbud, legger Regjeringen opp til å konkurransesette deler av persontrafikken. Samtidig pågår det i europeisk sammenheng et omfattende arbeid som legger til rette for internasjonal jernbanetraffikk på tvers av landegrensene, se nærmere omtale under Andre saker.

Ved høy kapasitetsutnyttelse har jernbanetransport miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler. Jernbane har lavere ulykkesrisiko enn vegtransport. På lengre strekninger har jernbanen stor konkurranse fra andre transportformer som fly og ekspressbuss. Tilrettelegging for økt konkurranse i luftfarten og en mer liberal ekspressbusspolitikk har gitt et klart bedre kollektivt transporttilbud som er blitt verdsatt av publikum. Konsekvensen for jernbanen er imidlertid sterkere konkurranse fra disse transportformene. Resultatet for publikum har blitt et mer differensiert og variert transporttilbud som er bedre tilpasset ulike behov, og flere velger å reise kollektivt framfor å reise med personbil.

I et langstrakt og spredt befolket land som Norge vil persontransport med tog ha sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med helse- og miljøbelastning fra transportaktivitet, og med arealpresset og køproblemer på vegnettet. Både når

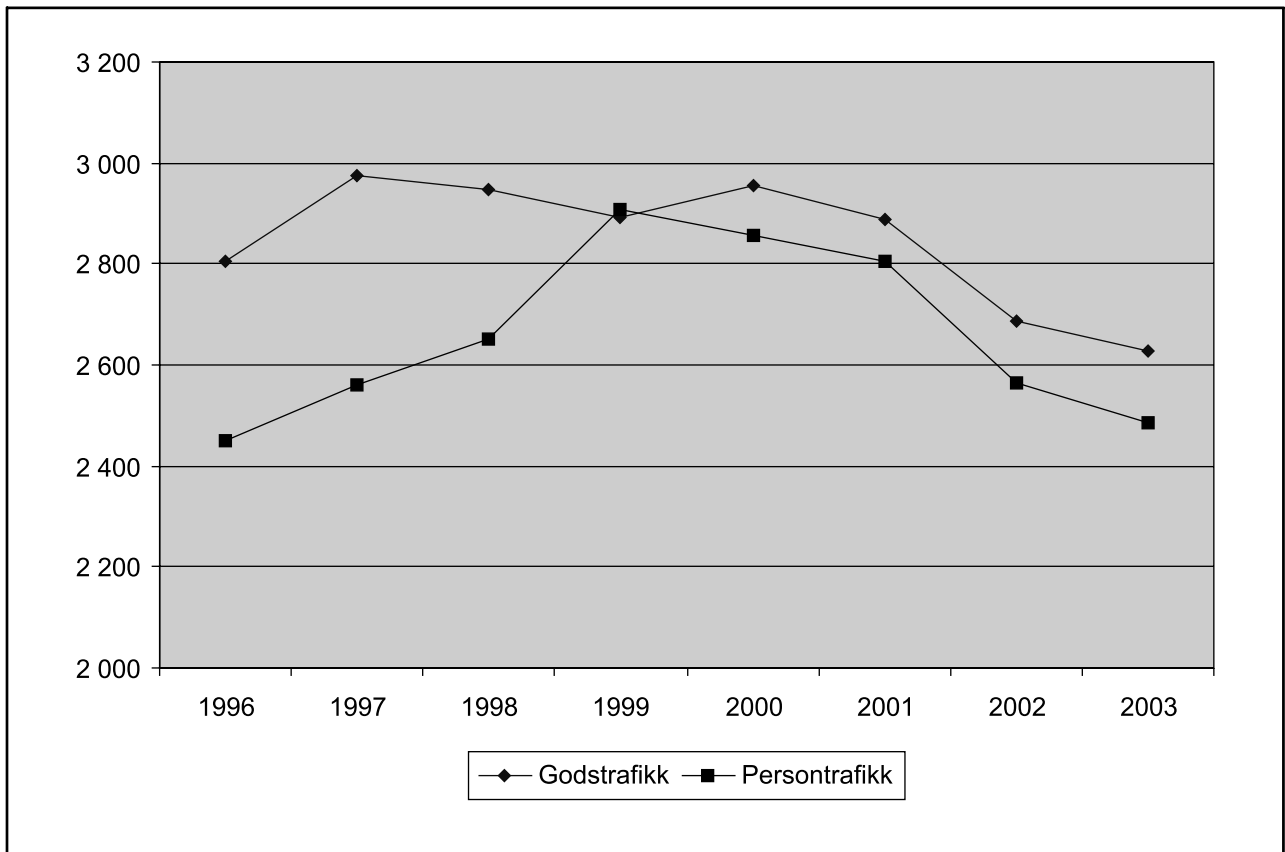
det gjelder satsing på jernbanens infrastruktur og statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, vurderer Samferdselsdepartementet det som riktig å prioritere mye av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCity-trafikken på strekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Halden-Oslo. Annen lokal- og nærtraffikk vil bli opprettholdt med et rutetilbud som er best mulig tilpasset reisebehovet. Departementet mener samtidig at bruk av konkurransesetting er nødvendig for å få til nytenkning og for å få mer ut av ressursinnsatsen i jernbanesektoren. Utforming av transportsystemer påvirker over tid lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser. Utbygging rundt knutepunkter reduserer samfunnets totale transportbehov og legger forholdene til rette for gang/sykkel og kollektive transportmidler.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store faste volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene av større betydning for godstrafikken enn persontrafikken. For godstransport prioriteres særlig investeringer i profilutvidelsestiltak for å møte framtidens behov for kombi- og containertransport, samt utbygging av hensiktsmessig terminalkapasitet.

Den overordnede sikkerhetsfilosofien er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell (nullvisjonen). Aktivt arbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er nødvendig og viktig. Det relativt høye sikkerhetsnivået på jernbane tilsier at overføring av person- og godstransport fra veg til bane vil bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge.

Samferdselsdepartementet vektlegger arbeidet med å redusere jernbanens negative miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder støy og inngrep i natur- og kulturmiljø.

Persontransporten med jernbane økte med om lag 31 pst. (730 000 personkilometer) og godstransporten med om lag 11 pst. (300 mill. tonnkilometer) fra 1990 til 2000. I løpet av de siste årene har godsproduksjonen sunket noe og flatet ut, noe som i hovedsak skyldes driftsproblemer og omstrukturering av produksjonen i 2000 og 2001. Persontrafikken har etter en markant økning på 1990-tallet fram til 1999/2000, hatt en nedgang fra 2000 til 2003. Det synes imidlertid nå som om utviklingen igjen er mer positiv. Både for regiontog og lokaltog har det på viktige strekninger vært en betydelig passasjerøkning hittil i 2004 sammenlignet med 2003. Samferdselsdepartementet vil gjennom jernbanepolitikken legge til rette for at den positive trenden den siste tiden fortsetter.



Figur 6.4 Antall personkilometer persontrafikk og tonnkilometer godstrafikk (mill.)

Note: Tall for godstrafikk er inklusiv tall for Combiexpress.

Statens kjøp av persontransporttjenester med tog har økt med om lag 50 pst. de seneste årene. Det er stor utfordring å bremse veksten i statens kjøp av persontransporttjenester med tog samtidig som en opprettholder et godt togtilbud der jernbanen har samfunnsmessige fordeler framfor annen transport. Figuren viser utviklingen i persontrafikk og godstrafikk fra 1996 til 2003.

Rapportering

Sikkerhet

Den overordnede målsetningen for sikkerhetsarbeidet på jernbanen er forankret i nullvisjonen, som innebærer at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell. Siden Statens jernbanetilsyn ble opprettet i 1996, har det vært arbeidet med å modernisere sikkerhetstenkingen for ivaretagelse av sikkerhet for mennesker, miljø og materiell. Betydelige ressurser settes inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbaneverksamheten. For Jernbaneverket har dette resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i styringssystemet, omfat-

tende kompetanseutvikling og etablering av sikkerhetsdokumentasjon. Til sammen forventes aktivitetene å legge grunnlag for en ytterligere forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

Gjennomførte risikoanalyser viser et spesielt behov for tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog på ikke-fjernstyrte strekninger, påkjørsler på planoverganger og påkjørsler av personer i sporet. Det legges særlig vekt på følgende aktiviteter:

- Videreutvikling av nye bestemmelser for trafikk og arbeid på sporet (trafikkregler) i regi av Statens jernbanetilsyn.
- Tiltak for å øke sikkerheten ved planoverganger, inkl. sanering av planoverganger med spesielt høy ulykkesrisiko.
- Utbygging av sikker togkommunikasjon; GSM-R og fjernstyring på Nordlandsbanen.

I perioden 1980–2003 er i gjennomsnitt om lag 10 personer drept pr. år ved ulykker i forbindelse med jernbaneverksamheten i Norge. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet.

Ulykkestallet i 2003 var på et lavt nivå med til sammen fem drepte (ingen av disse var passasjerer i tog eller personale). Også med hensyn til antall avsporinger, sammenstøt og planovergangsuhell uten personskade var 2003 ett av de beste årene noensinne. Første halvår i 2004 har en person omkommet ved ulykker tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge. Denne ulykken skjedde ved en planovergang som var sikret med lys- og lydsignal.

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 3 minutter i

forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over 5 minutter i forhold til oppsatt rutetabell. Punktligheten i togtrafikken har vært forholdsvis stabil i de senere årene, med en vesentlig forbedring i punktlighetstallene i første halvår 2004 for all togtrafikk utenom flytoget (Gardermobanen), som har en forholdsvis stabil punktlighet rundt 95 pst. Punktlighetstallene for 1. halvår 2004 er historisk sett svært gode. Punktlighetsmålene for alle persontog utenom flytoget er 90 pst., og for flytoget er det 95 pst. Drammensbanen har en punktlighet på 74 pst. Den lave punktligheten skyldes maksimal togtetthet i rushtiden samtidig med stor anleggsvirksomhet i Sandvika og Asker.

(i pst.)

	2001	2002	2003	Pr. juli 2004
<i>Persontog:</i>				
Nærtrafikk Oslo	85	84	86	89
Nærtrafikk Bergen, Stavanger og Trondheim	95	91	90	95
Flytoget	95	96	95	95
Mellomdistanse	77	80	83	87
Langdistanse	77	79	85	92
<i>Godstog:</i>				
Combi-express	76	78	82	86

Miljø

For utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter i Jernbaneverkets regi utarbeides det miljøoppfølgingsprogrammer som en del av prosjektenes kvalitetssikringssystem. Det skal i fremtiden også settes av ressurser til miljøoppfølgingsplan i driftsfasen for etterundersøkelser, særlig for konfliktfylte prosjekter og der det er gjennomført avbøtende tiltak.

Jernbaneverket og trafikktøverne etablerte i 2002 et samarbeidsprosjekt om ENØK. Aktuelle tiltak er oppsummert og utgitt som en rapport. I 2003 ble det igangsatt et 2-årig ENØK-prosjekt med støtte fra ENOVA, der målet er å redusere el-forbruket i Jernbaneverket med 8,5 pst. i forhold til nivået i 2002 innen 2005.

Jernbaneverkets forslag til verneplan for kulturminner ble sendt på høring i mars 2004. Det endelige forslaget forutsettes lagt fram for Jernbaneverkets ledelse mot slutten av 2004.

En stor andel av jernbanetrafikken i Norge er drevet av vannbasert elektrisk kraft. Jernbanen

bidrar derfor i meget liten grad direkte til CO₂-utslipp eller annen luftforurensing, mens støy oppleves som en ulempe for mange som bor langs jernbanenettet. I forhold til forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy er antallet boligenheter med gjennomsnittlig støynivå over 42 dBA innendørs i underkant av 70. Jernbaneverket regner med at tiltak for disse boligene vil bli gjennomført innen utgangen av 2004. For øvrig satser Jernbaneverket på tiltak som kan redusere støy ved kilden, f.eks. ved skinnesliping. Testing av støysvake bremseklosser som ble igangsatt i 2002, er i slutfasen. Resultatene er til evaluering i Jernbaneverket.

Mål og prioriteringer

Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001) om Nasjonal transportplan 2002–2011, og St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 228 (2001–2002) om Bedre kollektivtransport, ligger til grunn for de overordnede mål og

prioriteringer som gjøres i budsjettforslaget for 2005. I tillegg er det lagt til grunn en videreføring av forsert utbygging av tidsmessig og sikker togkommunikasjon, GSM-R, i samsvar med Stortingets vedtak i Innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 4 (2002–2003) og St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003).

Det er i 2005 lagt opp til en økt prioritering av drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen sammenlignet med 2004. Innsatsen på drift og vedlikehold er svært viktig for å oppnå en sikker og driftsstabil togavvikling. Utbyggingen av tidsmessig og sikker togkommunikasjon, GSM-R, er en viktig del av innsatsen for ytterligere å forbedre sikkerheten og stabiliteten i jernbanetransporten. Denne utbyggingen er også sentral for å legge til rette for konkurranse om sporet.

Et overordnet mål for 2005 er å fullføre igangsatte investeringsprosjekter som er planlagt i inneværende planperiode. Det er innenfor Jernbaneverkets investeringsbudsjett gitt særlig prioritet til fullføring av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker, fullføring av utbyggingen av tidsmessig og sikker togkommunikasjon på jernbanestrekning-

ger som i dag ikke har dette, samt utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen. Det er videre satt av midler til videre planlegging og oppstart av Ganddal godsterminal, og klargjøring til oppstart av betydelige prosjekter som dobbeltspor på strekningene Sandnes-Stavanger og Lysaker-Sandvika. Det er også avsatt økte ressurser til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak samt stasjoner og knutepunktsutvikling.

Samferdselsdepartementet legger opp til å opprettholde persontogtilbudet i 2005 på om lag samme nivå som i 2004. Dette krever imidlertid en økning av bevilgningen til kjøp av persontransporttjenester med tog langt utover forventet prisstigning. I bevilgningen er det tatt høyde for at nattogtrafikken skal opprettholdes, og det legges til grunn at det fortsatt skal tilbys gode rabattordninger for studenter.

Statens jernbanetilsyns budsjett ble styrket vesentlig i 2004 som følge av nye oppgaver. Bevilgningen for 2005 holdes reelt sett uendret fra inneværende år.

Oppfølging av handlingsprogram for 2002–2005

		(i mill. 2005-kr)		
Kap./ post	Betegnelse	Handlings- program 2002–2005	Forslag 2005	Bevilgninger 2002, 2003 og 2004, samt forslag 2005 i pst. av handlings- program 2002–2005
1350	Jernbaneverket			
23	Drift og vedlikehold	13 038	2 773	94,9
30	Investeringer i linjen	7 949	1 423	81,6
	Sum kap. 1350 ¹	20 987	4 196	89,9

¹ Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, inngår ikke i Jernbaneverkets handlingsprogram 2002–2005.

I kolonnen for oppfølgingsgrad er det tatt hensyn til avgiftslettelsen for Jernbaneverket som følge av innføring av merverdiavgift med full sats på jernbaneinfrastruktur.

Virkninger på sentrale måleparametere

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011. Tabellen gir en oversikt over virkningene som følge av budsjettforslaget for 2005.

	Handlings- program 2002–2005	Sum bevilgninger 2002–2005 ¹	Bevilgning 2002–2005 i pst. av handlings- program 2002–2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill. kr)	2 144	1 055	49
Reduksjon av samfunnets transportkostnader (i mill. kr)	-4 378	-5 157	118
Reduksjon av bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)	-2 123	-1 776	84
Reduksjon av antall drepte og skadde	-2	-1	74
Reduksjon av personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	-10 %	-5 %	50
Reduksjon av antall personer svært plaget av støy	-1 500	-1 500	100

¹ Sannsynligvis oppnås en større positiv effekt enn hva som fremkommer i kolonne for sum bevilgning 2002–2005. Dette fordi tiltak som reduserer støy ved kilde er prioritert.

Sikkerhetseffektene som presenteres i tabellen, uttrykker kun effekter av tiltak som tas i bruk i 2005 og tidligere år i planperioden, samt 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.

I budsjettforslaget for 2005 foreslås det å prioritere midler til ferdigstillelse av utbyggingen av nytt

dobbeltspor Sandvika-Asker. Anlegget vil kunne tas i bruk i løpet av budsjettåret, og den samfunnsøkonomiske nytten inngår derfor i oppstillingen over. Det oppnås nytteeffekter som følge av mindre, målrettede tiltak innenfor programområdene, som også er inkludert. Nyttens av øvrige større tiltak som ikke ferdigstilles i løpet av 2005, vil inngå i framstillingen i det budsjettåret anlegget er ferdigstilt og tas i bruk.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004 ¹	Forslag 2005
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 075 602	2 860 300	2 773 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	85 675	72 300	74 000
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 600 763	1 867 000	1 423 000
	Sum kap. 1350	4 762 039	4 799 600	4 270 000
	Sum kap. 1350 korrigert for innføring av merverdiavgift på jernbanens infrastruktur	4 762 039	4 799 600	4 869 000

¹ I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2004 ble post 25 økt med 10,3 mill. kr og post 30 ble redusert med 38,6 mill. kr, jf. St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Det foreslås en bevilgning til Jernbaneverket på 4 270 mill. kr, en økning på om lag 70 mill. kr eller 1,5 pst. målt mot saldert budsjett 2004 etter

korleksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift med full sats på jernbanens infrastruktur.

Budsjettet til drift og vedlikehold er reelt foreslått styrket fra saldert budsjett 2004. I saldert budsjett 2004 er det avsatt 550 mill. kr til utbygging av tidsmessig og sikker togkommunikasjon langs banestrekninger som ikke har analog togradio. I 2005 blir denne utbyggingen fullført. Tatt hensyn til dette, er handlingsrommet for øvrig i Jernbaneverkets investeringsbudsjett også vesentlig styrket fra saldert budsjett 2004.

Jernbaneverket er tillagt forvaltningsansvaret for det statlige jernbanenettet, som bl.a. omfatter drift og vedlikehold, trafikkstyring og kapasitetsfordeling. Statens jernbanenett omfatter også sta-

sjons- og terminalområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. Jernbanenettet består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som elektriske baneanlegg, signal-, sikrings- og kommunikasjonsanlegg, offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg. I praksis omfatter forvaltningsansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av havnespor, private sidespor og private godsterminaler.

Jernbaneverket hadde 3 444 fast ansatte pr. 01.01.2004.

Post 23 Drift og vedlikehold

Betegnelse	(i mill. kr.)		
	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Budsjett 2005 inkl. mva.
Drift	1 822	1 802	1 825
Vedlikehold	1 253	1 058	1 255

Det foreslås bevilget 2 773 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Korrigert for besparelsen som følge av at jernbanens infrastruktur blir omfattet av merverdiavgift, er det beløp som Jernbaneverket reelt har til disposisjon 3 080 mill. kr, som er en økning på om lag 220 mill. kr, eller 7,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2004. I tabellen over fordelingen av midler mellom drift og vedlikehold er det for 2005 ført opp de beløp Jernbaneverket antas å ha til disposisjon etter tilbakebetalt merverdiavgift. Dette for å kunne sammenligne direkte med saldert budsjett 2004. Det er disse beløpene som det også blir referert til i den videre omtalen.

Bakgrunnen for den betydelige økningen er bl.a. at vedlikeholdsbudsjettet i 2004 ble redusert til fordel for en økning av investeringene for å finansiere utbyggingen av GSM-R, fase 1. Samferdselsdepartementet mener det er viktig å øke aktivitetsnivået på vedlikehold betydelig i 2005 sammenlignet med 2004 for ikke å komme på etterskudd med vedlikeholdet av jernbanens infrastruktur.

Drift

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Det er lagt til grunn et driftsbudsjett for 2005 på 1 825 mill. kr (inkl. mva.), om lag samme realnivå som i saldert

budsjett 2004. Av dette vil om lag 1 155 mill. kr (inkl. mva.) disponeres til drift av infrastrukturen (herav om lag 290 mill. kr inkl. mva. til publikumsområder og snørydding), om lag 365 mill. kr (inkl. mva.) til trafikkforvaltning og om lag 300 mill. kr (inkl. mva.) benyttes til administrasjon og øvrig drift (herunder FoU-aktiviteter).

Trafikkstyring omfatter bl.a. ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum, bl.a. ved avvikssituasjoner, har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom operatørene og Jernbaneverket som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum. Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, inkl. snørydding, banestrømforsyning, planlegging og teknisk /administrativ støtte.

I 2005 vil Jernbaneverkets driftsbudsjett også omfatte driften av lokomotivførerutdanningen som offentlig fagskole, se egen omtale under Andre saker. I forbindelse med etablering av en nasjonal lokomotivførerutdanning og annen jernbanefaglig utdanning, er det anslått etablerings- og investeringsutgifter på 10 mill. kr, samt driftsutgifter på 10,7 mill. kr i 2005. Disse utgiftene inngår i Jernbaneverkets ordinære driftsbudsjett.

Vedlikehold

Det foreslås et vedlikeholdsbudsjett på 1 255 mill. kr (inkl. mva.), en økning på snaut 200 mill. kr eller nesten 20 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. I 2005 prioriteres oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling samt ivareta behovet for fornyelse av anleggene. Budsjettforslaget er løftet opp til vedlikeholdsnivået i 2003, og er på nivå med det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001). I budsjettet for 2004 ble det omprioritert om lag 100 mill. kr fra vedlikeholdsbudsjettet til investeringsbudsjettet for å finansiere den tidskritiske utbyggingen av tidsmessig og sikker togkommunikasjon på jernbanestrekninger som hittil ikke har hatt dette. Dette innebar at planlagte fornyelsestiltak som ikke var kontraktsbundet måtte skyves noe ut i tid. Det er derfor viktig at disse tiltakene gjennomføres nå for å videreføre den positive utviklingen for punktligheten i togtrafikken.

Vedlikeholdsinnsetningen fordeles med om lag 205 mill. kr (inkl. mva.) til korrektivt vedlikehold, 320 mill. kr (inkl. mva.) til forebyggende vedlikehold og 730 mill. kr (inkl. mva.) til fornyelse av anlegg. Bevilgningen er avsatt til banevisitasjoner, beredskap, feilretting, kontroller, prosjektrettet forebyggende vedlikehold, utskifting av komponenter samt fornyelse av anlegg som følge av alder eller slitasje. Typiske fornyelser er bytte av kontaktledninger, signal- og kabelanlegg og gjennomgående fornyelse av ballast, skinner og sviller. Det legges opp til økt innsats for å redusere omfanget av saktekjøringer som følge av redusert sporkvalitet, herunder fornyelse/utskifting av eksisterende anlegg og ballastrensing. Det vil dessuten bli foretatt sanering av ubrukte sporområder og pålagt opprensning av forurenset grunn.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 74 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Da Jernbaneverket overtok eierskap, forpliktelser og driftsansvar for Gardermobanen, ble det vedtatt at drift og vedlikehold av denne banen skal brukerfinansieres, og at drifts- og vedlikeholdsutgiftene skal føres særskilt på kap. 1350, post 25, mens brukerbetalingen føres på kap. 4350, post 07. Dette er gjort for å synliggjøre sammenhengen mellom utgifter og inntekter, samtidig som det sikrer Gardermobanen som høyhastighetsbane med særskilte drifts- og vedlikeholdsbehov, uavhengig-

het i forhold til drifts- og vedlikeholdsnivået på det øvrige jernbanenettet.

Samferdselsdepartementet sammen med Jernbaneverket har gjennomgått opplegget for budsjettering av Gardermobanen for å etablere et opplegg som i større grad synliggjør sammenhengen mellom innbetalinger og utbetalinger for Gardermobanen. For å kunne dekke periodisk tyngre vedlikehold på Gardermobanen 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 (inkl. mva.) høyere enn utgiftene til drift og vedlikehold. Departementet legger opp til at differansen mellom utgifter og innbetalinger til Gardermobanen akkumuleres opp og rapporteres i de årlige budsjettproposisjonene og i statsregnskapet.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at Jernbaneverket viderefører arbeidet med å effektivisere drift og vedlikehold av Gardermobanen slik at kostnadene for operatørene blir lavest mulig uten å gå på akkord med driftsstabiliteten og sikkerheten. Departementet legger opp til at kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av Gardermobanen, som er beregningsgrunnlaget for brukeravgiftene for banestrekningen, og beregningsmetodikken for fastsettelse og fakturering av brukeravgiften, regelmessig blir gjennomgått og kvalitetssikret av en uavhengig tredjepart. En slik uavhengig kvalitetssikring vil bidra til å underbygge at banestrekningen drives kostnadseffektivt og at brukeravgiftene til finansiering av drift og vedlikehold er riktig fastsatt.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 1 423 mill. kr til investeringer i linjen. Korrigert for besparelsen som følge av at jernbanens infrastruktur blir omfattet av merverdiavgift, tilsvarer dette en bevilgning på 1 709 mill. kr som er 158 mill. kr lavere enn saldert budsjett 2004. Det høye nivået på investeringsbudsjettet i 2004 henger sammen med at det ble avsatt 550 mill. kr til utbygging av tidsmessig togkommunikasjon, GSM-R, på strekninger uten analog togradio. Siden bevilgningsbehovet til GSM-R-prosjektet er vesentlig lavere i 2005 enn i 2004, stiger handlingsrommet til andre investeringer betydelig fra 2004 til 2005.

I det følgende presenteres og omtales investeringsforslaget i tabell og tekst med beløp som tar hensyn til at Jernbaneverket får tilbakebetalt innbetalt merverdiavgift, dvs. med høyere tall enn bevilgningsforslaget i statsbudsjettet. Dette for å kunne sammenligne tall for 2005 med kostnads-

overslag og utbetalinger i tidligere år. Forslaget til fordeling er gruppert under nyanlegg, planlegging og grunnerverv mv. for prosjekter som er under

planlegging, men ikke er tatt opp til bevilgning, samt programområdene sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner/knutepunkter.

Prosjekter	(i mill. kr)		
	Kostnadsoverslag (2005-kr)	Utbetalt t.o.m. 2003 og bevilgning 2004	Forslag 2005 inkl. mva.
<i>Nyanlegg:</i>			
Sandvika-Asker	4 223	2 950,0	760
Lieråsen tunnel	197	149,1	53
GSM-R	1 747	767,6	285
Ganddal godsterminal	376	3,0	75
Fjernstyring Grong-Mosjøen	133	69,3	63
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	358	0,0	30
Trondheim trafikkstyringssentral	16	1,8	15
Sum			1 281
<i>Planlegging og grunnerverv mv.:</i>			
Sandnes-Stavanger, Lysaker stasjon, Lysaker-Sandvika, Fløen-Bergen, Alnabru godsterminal mv.			226
<i>Programområder:</i>			
Sikkerhet			70
Miljø			2
Kapasitetsøkende tiltak			50
Stasjoner og knutepunkter			80
Sum post 30			1 709

Drammenbanen, Skøyen-Asker

Ett av de viktigste prosjektene på jernbanen i Nasjonal transportplan 2006–2015, er videreføring av utbygging til fire spor fra Asker mot Skøyen. Sammenhengende nytt dobbeltspor fra Lysaker til Asker er planlagt med sikte på ferdigstilling i 2011.

Drammenbanen har i dag en så høy trafikkbelastning at den er svært sårbar for forsinkelser. Kapasiteten på dagens bane 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 er foreslått gjennomført som tre utbyggingsetapper. Ved bygging av parsellen Sandvika-Asker oppnås en kapasitets-

forbedring på inntil 2 tog i hver retning pr. time. Ved å bygge Lysaker stasjon i tillegg til Sandvika-Asker oppnås en ytterligere kapasitetsforbedring med inntil 4 tog pr. time. Denne kapasitetsøkningen kan alternativt utnyttes til bedring av robusthet, slik at konsekvensene ved driftsforstyrrelser blir mindre eller at det oppnås en kortere kjøretid.

Etter fullført utbygging av Lysaker stasjon og strekningen Lysaker-Asker vil eksisterende og nytt dobbeltspor til sammen ha kapasitet for dobbelt så mange togbevegelser som dagens infrastruktur. Av fremdriftsmessige og anleggstekniske forhold er det mest hensiktsmessig å gjennomføre utbygging av Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika mest mulig sammenhengende. For en nærmere omtale av prosjektene Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika, se egen omtale under Planlegging og grunnerverv mv.

Sandvika-Asker

Anleggsarbeidene på parsellen vil bli ferdigstilt sommeren 2005. Utprøving og testkjøring vil foregå utover høsten, slik at parsellen tas i bruk i forbindelse med ruteendringen ved årsskiftet 2005/2006.

Prosjektets kostnadsramme omregnet til 2005-priser er 4 223 mill. kr (inkl. mva.), og styringsrammen er 3 769 mill. kr (forventet sluttkostnad inkl. mva.). Trafikkstyringen av parsellen må integreres i trafikkstyringssentralen i Oslo, og prosjektet vil av den grunn kunne få en kostnadsøkning. Prognostisert sluttkostnad for Sandvika-Asker ligger likevel innenfor prosjektets styringsramme. De siste store kontraktene ble inngått i 2004. Fremdriften ved parsellen er i henhold til planlagt fremdrift i de inngåtte kontrakter. Prosjektet inkluderer modernisering og oppgradering av Asker stasjon.

Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 760 mill. kr (inkl. mva.) til prosjektet i 2005.

GSM-R

Utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har godkjent togkommunikasjon, ble startet opp i 2003, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002–2003). Dette omfatter Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen (inkludert delstrekningen Støren-Trondheim på Dovrebanen) og Meråkerbanen. Arbeidet inkluderer også bygging av driftscentralen for GSM-R på Marienborg i Trondheim og etablering av felles infrastruktur for hele GSM-R-nettet. GSM-R er valgt som framtidig felles system for togradio i Europa og vil etter planen erstatte eksisterende togradiosystem (SCANET) også på resten av jernbanenettet. GSM-R (fase 1) er planlagt satt i drift i løpet av 2004. Planlegging av videre utbygging av GSM-R for resten av jernbanenettet (fase 2) er påbegynt, inkludert mindre trafikerte sidebaner uten SCANET togradio.

Prosjektet er kvalitetssikret i henhold til retningslinjene for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr. Kvalitetssikringen har gitt en anbefalt kostnadsramme for utbygging av hele GSM-R-utbyggingen på 1 747 mill. kr innenfor 85 pst. sannsynlighet. Anbefalt styringsramme er 1 543 mill. kr (forventningsverdi). GSM-R prosjektet er i forhold til merverdiavgiftsreglene klassifisert som teleinfrastruktur, og kostnadsoverslag og bevilgningsforslag endres ikke som følge av at jernbaneinfrastruktur inkluderes i merverdiavgiftssystemet.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 285 mill. kr til GSM-R-prosjektet, hvorav 135 mill. kr vil bli disponert til fullføring av fase 1 og 150

mill. kr vil bli disponert til oppstart av fase 2 i 2005. Dette innebærer at utbyggingen av GSM-R på resten av jernbanenettet igangsettes i 2005, med sikte på planlagt ferdigstilling i løpet av 2007. Oppstart av fase 2 i 2005 vil etter planen omfatte start av utbygging på strekningene Gjøvikbanen, Østfoldbanens østre linje og Flåmsbanen, samt prosjektering og grunnverv for resten av jernbanenettet.

Lieråsen tunnel

Lieråsen tunnel er en 10,7 km lang dobbeltsporet tunnel mellom Asker og Lier. Oppgraderingen er tidligere beskrevet i St.prp. nr. 1, senest for budsjetterminen 2003–2004. Hovedplanen for Lieråsen tunnel beskriver en omfattende teknisk og sikkerhetsmessig oppgradering hvor tiltakene er delt i tre faser. Fase 1 gjelder forberedende arbeider (2001–2005). Fase 2 har som hovedtiltak å rehabilitere sikring av tunnelhenget (2006–2009), noe som i sin helhet er et vedlikeholdsprosjekt. Fase 3 gjelder etterarbeider (2009).

Totale investeringer i Lieråsen tunnel er beregnet til 196,2 mill. kr (inkl. mva.) i perioden 2001–2005. I fase 1 er hovedtiltakene forberedende tiltak for å starte sikring av tunnelhenget, nødlis og merking, radioanlegg, inkl. nødradio, ventilasjonsanlegg, tverrslag Solberg, samt nye overkjøringsløyper på Lier inklusive sikringsanlegg. Disse tiltakene avsluttes i 2005.

Arbeidet med rehabiliteringen av fjellsikringen blir gjennomført i fase 2 som en del av vedlikeholdsprosjektet og dekkes over vedlikeholdsbudsjettet. Samferdselsdepartementet foreslår satt av 53 mill. kr (inkl. mva.) i 2005 til investeringstiltakene.

Ganddal godsterminal

Bygging av ny godsterminal på Ganddal er til erstatning for dagens terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen vil gi rasjonell drift for operatører og speditører. Terminalanlegget muliggjør kjøring med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, lossing og lasting, samt retur til Oslo innenfor ett døgn. For persontogtrafikken medfører utbyggingen av Ganddal godsterminal en forbedring av tilgjengelig sporkapasitet mellom Ganddal og Stavanger, som i dag brukes til godstog (omlag 8–10 godstog i døgnet). Den frigjorte sporkapasiteten vil gi økt fleksibilitet i ruteplanlegging og drift av banestrekningen som nå er høyt belastet. Utbyggingen av Ganddal godsterminal må for øvrig sees i sammenheng med den planlagte utbyggingen av

dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, jf. egen omtale under Planlegging og grunnerverv mv.

Terminalen er utformet med et skiftesporområde mot sør og containerterminalen er lagt i nordre del av området. Første utbyggingsetappe består av en dobbeltsidig og en ensidig lastegate med tre 600 meter lange terminalspor. Jernbaneverket har foreløpig beregnet kostnadene for Ganddal godsterminal til 376 mill. kr (inkl. mva.), for den delen av godsterminalen som Jernbaneverket har ansvaret for. Kostnadsoverslaget er under revisjon. Til videre planlegging, grunnerverv og oppstart av anleggsarbeidene i 2005 foreslås avsatt av 75 mill. kr (inkl. mva.).

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Utbygging av fjernstyring (CTC) og automatisk togkontroll (ATC) på Nordlandsbanen mellom Grong og Bodø er prioritert i Nasjonal transportplan 2002–2011 og 2006–2015. Utbygging av fjernstyring langs Nordlandsbanen startet i 2002 som utbygging av automatisk nødstopp langs Nordlandsbanen, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etter oppstart av dette nødstopp-prosjektet har Jernbaneverket gjennomført grundigere analyser for en full utbygging av fjernstyring og automatisk togkontroll langs Nordlandsbanen. Disse analysene viser at utbygging av full fjernstyring av Nordlandsbanen har meget god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Jernbaneverket har derfor valgt å omgjøre «nødstopp-prosjektet» til utbygging av ordinær fjernstyring av banestrekningen.

Prosjektet er delt inn i to atskilte og uavhengige etapper: Grong-Mosjøen og Mosjøen-Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen ved at gamle kryssingsspor (herunder stasjoner) kan tas i bruk, og å redusere driftskostnadene ved at dagens driftsmodell med manuell togekspedering fjernes. Dette vil i tillegg forenkle/effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen fordi vedlikeholdsmannskapene får bedre/enklere tilgang til sporet.

Utbygging av fjernstyring langs Nordlandsbanen vil også kunne ha positive virkninger for trafikksikkerheten ved at muligheten for menneskelig svikt i forbindelse med manuell togekspedering fjernes. Utbygging av fjernstyring og GSM-R langs Nordlandsbanen medfører en betydelig modernisering av banestrekningen. Tiltakene er viktig for sikkerheten og forventes å gi vesentlig forbedret og mer fleksibel driftssituasjon på Nordlandsbanen med bedre punktlighet og regularitet for alle togtyper. Særlig godstransporten på Nordlandsbanen forventes å ha stor nytte av prosjektet.

Fjernstyring Grong – Mosjøen

Utbyggingen av delstrekningen Grong-Mosjøen startet i 2002, og det vil ved utgangen av 2004 være investert 69,3 mill. kr (inkl. mva.) i fjernstyring og automatisk togkontroll. Kostnadsoverslaget for delstrekningen er 133 mill. kr (inkl. mva.). Slutføringen og idriftsettelsen av anleggene er planlagt i 2005. Det er satt av 63 mill. kr (inkl. mva.) i 2005 til slutføring av delprosjektet.

Fjernstyring Mosjøen – Bodø

For å få full nytte av investeringene sør for Mosjøen, går Samferdselsdepartementet inn for å starte opp en videre utbygging av fjernstyringsanlegg og anlegg for automatisk togkontroll på strekningen Mosjøen-Bodø. Det planlegges med en idriftsettelse av anleggene i løpet av 2008. Hovedplan for delstrekningen er godkjent med et kostnadsoverslag på 358 mill. kr (inkl. mva.). Det foreslås avsatt 30 mill. kr (inkl. mva.) til oppstart av prosjektet i 2005.

Fjernstyringen av Grong-Mosjøen og Mosjøen-Bodø vil skje fra trafikkstyringssentralen i Trondheim.

Trondheim trafikkstyringssentral

Med bakgrunn i tidligere planutredning av *Togdriftsentraler ved NSB*, utarbeidet Jernbaneverket en hovedplan for opprettelse av en ny trafikkstyringssentral i Trondheim. Planen la til grunn en felles trafikkstyringssentral for togledelse, fjernkontroll av banestrømsforsyning, publikumsinformasjon og andre aktuelle tekniske systemer. En ny trafikkstyringssentral skal ha kapasitet til å håndtere alle stasjoner i regionen og fysisk ha plass til operatørplasser for full utbygging av fjernstyring (CTC) langs Nordlandsbanen. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 106 mill. kr. Prosjektet finansieres dels over vedlikeholdsbudsjettet (85 pst.) og dels over investeringsbudsjettet (15 pst.).

Byggeprosjektet ble igangsatt i 2001. De første kontrakter ble inngått ved årsskiftet 2002/2003, og de fysiske byggearbeider startet våren 2003. Sentralen var opprinnelig planlagt ferdigstilt medio 2005, men ferdigstilling av prosjektet er nå utsatt til medio 2006 i takt med utbygging av fjernstyringen på Nordlandsbanen. Med denne fremdriften vil en vesentlig del av utbetalingene i forhold til inngåtte kontraktsforpliktelser komme i 2005, og Samferdselsdepartementet foreslår satt av 15 mill. kr over investeringsbudsjettet, mens vedlikeholdsbudsjettet blir belastet med 30 mill. kr.

Planlegging og grunnerverv mv.

Det foreslås avsatt 226,5 mill. kr (inkl. mva.) til planlegging og grunnerverv mv. Denne avsetningen er til planlegging og grunnerverv av nye investerings tiltak som Samferdselsdepartementet ønsker å starte opp utbyggingen av. Planlegging omfatter utarbeidelse av hovedplaner, reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner etc. I 2005 gjelder dette bl.a. følgende prosjekter: Lysaker stasjon, Lysaker-Sandvika og Sandnes-Stavanger. Det vil også bli satt i gang planlegging og prosjektering av ombyggingen av Alnabru godsterminal for å modernisere terminalen og tilpasse den til de strukturendringer som har skjedd i godsmarkedet, med en økt container og kombitransport og redusert vognlasttransport. Videre vil det bli satt i gang planlegging og prosjektering av utbygging til to spor på strekningen Fløen-Bergen, som første trinn i utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Arna-Bergen

Lysaker stasjon/Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika

Samferdselsdepartementet går inn for at Lysaker stasjon bygges om til fire spor mot plattform og med bedre funksjonalitet som knutepunkt med andre transportmidler. Departementet går videre inn for bygging av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika. Departementet legger til grunn at Jernbaneverket benytter om lag 140 mill. kr i 2005 til klargjøring av disse prosjektene for oppstart. Utbygging av Lysaker stasjon er viktig for betjening av Lysaker-området og kollektivreisende til/fra Fornebu. Bærum kommune har satt krav om en felles reguleringsplan fra tiltakshaverne (Jernbaneverket, Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Thon Eiendom og NCC) for stasjonsområdet ved Lysaker. Forslag til felles reguleringsplan ble oversendt Bærum og Oslo kommune i januar 2004, og forslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2004. Godkjenning av reguleringsplanen forventes høsten 2004.

Ombyggingen av Lysaker stasjon skal samordnes med øvrige aktører slik at den fremstår som en effektiv kollektivterminal for både tog, buss og den valgte banebetjeningen av Fornebu. Dette innebærer at det må inngås utbyggingsavtaler mellom tiltakshaverne. Forhandlinger om disse avtalene forventes sluttført i 2004. Prosjektets foreløpige kostnadsoverslag på Jernbaneverkets andel, i forhold til gjeldende parsellgrenser, er 713 mill. kr (inkl. mva.). Lysaker stasjon må tilrettelegges for utbygging av en baneløsning til Fornebu. Prosjektet skal kvalitetssikres i henhold til retningslinjene for stat-

lige investeringsprosjekter over 500 mill. kr, før prosjektet tas opp til bevilgning.

Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika er en delparsell i dobbeltsporutbyggingen Skøyen-Asker, og omfatter tilknytning av et nytt dobbeltspor til det eksisterende ved Lysaker stasjon og ved Sandvika stasjon, samt 5,5 km tunnel mellom disse stedene. Prosjektet prioriteres tidsmessig etter Lysaker stasjon Prosjektets foreløpige kostnadsoverslag utgjør 2 450 mill. kr (forventningsverdi inkl. mva.). Detalj- og reguleringsplanlegging forventes fullført i 2005. Prosjektet skal kvalitetssikres i henhold til retningslinjene for statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr, før prosjektet tas opp til endelig bevilgning.

Sandnes-Stavanger

Samferdselsdepartementet går inn for utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger. Departementet legger til grunn at Jernbaneverket benytter om lag 65 mill. kr til å klargjøre prosjektet for oppstart, med sikte på byggestart i 2006 og slutføring i 2009. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1. (2003–2004). Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjern tog. Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder, og de tekniske anleggene har passert den teknisk/økonomiske levealder. Banestrekningen har også høy trafikkbelastning. Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger vil kunne gi en teoretisk kapasitet på strekningen som er om lag 3–4 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/fra Stavanger. Ut fra godkjent konsekvensutredning og vedtatte kommunedelplaner er tiltaket definert som utbygging til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes-Stavanger langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg, i alt 14,5 km. Tre nye holdeplasser for persontrafikk og oppgradering av en eksisterende holdeplasser, inkludert adkomst og parkering inngår i prosjektet. Detalj- og reguleringsplanarbeidet forventes avsluttet i løpet av 2004. I 2005 vil det bli gjennomført prosjektering og grunnerverv, herunder utarbeidelse av byggeplan og anbudsdokumenter. Prosjektet planlegges for oppstart i 2006. Prosjektet skal kvalitetssikres i henhold til retningslinjene for statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr. Byggearbeidet er planlagt gjennomført i løpet av 3,5 år. Prosjektet er foreløpig kostnadsberegnet til 1 050 mill. kr (inkl. mva.) i hovedplanen.

Alnabru godsterminal

Samferdselsdepartementet går inn for å bygge om Alnabru godsterminal for å modernisere terminalen tilpasset økt container- og kombitransport. Departementet legger til grunn at Jernbaneverket benytter om lag 10 mill. kr i 2005 til å klargjøre prosjektet for oppstart.

Bergen-Fløen

Samferdselsdepartementet går inn for å bygge ut til to spor strekningen Bergen-Fløen, som første trinn i utbyggingen av dobbeltspor Arna-Bergen. Departementet legger til grunn at Jernbaneverket benytter om lag 10 mill. kr i 2005 til klargjøring av prosjektet for oppstart.

Programområder

Jernbaneverket har i handlingsprogrammet for 2002–2005 justert inndelingen av programområdene i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Dette er gjennomført slik at programområdene i større grad reflekterer Jernbaneverkets interne styringsbehov og gir klarere avgrensede/prioriterte satsingsområder.

Sikkerhet

Programområdet omfatter et helhetlig sikkerhetsperspektiv med fokus på sikkerhetstiltak og krav til drift. I programområdet inngår tiltak til rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet.

Den overordnede målsetningen for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. Jernbaneverket har utarbeidet strekningsvise risikoanalyser og sikkerhetsoppfølgingsplaner for det meste av det statlige jernbanenettet, som grunnlag for en samlet prioritering av sikkerhetsrelaterte tiltak. En samlet vurdering av strekningsanalysene tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Mange tiltak til rassikring inngår som en naturlig del av vedlikeholdet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt utbedringer.

Ved inngangen til 2004 hadde jernbanenettet 4 494 planoverganger. Tiltak for sikring og sanering av planoverganger som bedrer sikkerheten vil bli

prioritert. I tillegg til fortsatt sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for sikker ferdsel over planoverganger.

Av tiltak for å bedre tunnelsikkerheten prioriteres tiltak for sikker selvevakuering (nøddlys, skiltmerking), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak (fjerning/tildekking av PE-skum). Ny teknologi innføres for nøddlys i tunneler.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 70 mill. kr (inkl. mva.) til gjennomføring av sikkerhetstiltak i 2005.

Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter mindre uspesifiserte tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både for gods- og persontransport.

Arbeidet med Roven kryssingsspor på Kongsvingerbanen foreslås videreført og avsluttet i 2005. Roven kryssingsspor vil gi høyere kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling på Kongsvingerbanen. I tillegg vil det være behov for prosjektering og forberedelse av andre tiltak, herunder Eiterstraum kryssingsspor på Nordlandsbanen.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 50 mill. kr (inkl. mva.) til gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak i 2005.

Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, informasjon, tilgjengelighet og annen service.

Det vil i 2005 bli satt fortdrag i arbeidet med prosjekter og aktiviteter som er prioritert i Nasjonal transportplan og nedfelt i Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2002–2005, gjennom kraftig økte bevilgninger til stasjoner og knutepunkter.

For 2005 foreslås det å prioritere investeringer i plattformer for å forbedre adkomst og sikkerhet under opphold og av- og påstigning. Det er planlagt større ombyggingstiltak på blant annet Haugenstua, Strømmen og Heimdal stasjoner. For en rekke andre stasjoner foreslås å gjennomføre tiltak for å oppgradere fasiliteter og innretninger som er viktige for at stasjonene skal fremstå med den funksjonalitet, og kvalitet som er nødvendig for å gi jernbanen konkurransekraft. Tiltak i denne kategorien er skilting, oppmerking, informasjonssystemer og generell forbedring av tilgjengeligheten til stasjon og tog. Det skal legges vekt på universell utforming og tilrettelegging for transport av funksjonshemmede.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 80 mill. kr (inkl. mva.) til gjennomføring av tiltak på stasjoner og knutepunkter i 2005. Til sammenligning er det avsatt 16 mill. kr i 2004.

Miljø

I forslag til ny grenseverdiforskrift skal støy fra jernbane kartlegges utendørs etter krav i EU-direktiv og innendørs som en videreføring av støyforskriften. I fase 1 av støykartleggingen etter EU-direktivet skal det være en helhetlig kartlegging i

byområder med mer enn 250 000 innbyggere og langs jernbanestrekninger med mer enn 60 000 togbevegelser pr. år. For jernbanens vedkommende gjelder dette alle strekninger i Oslo-området, Østfoldbanen (Oslo S-Ski), Drammenbanen (Oslo S-Sandvika), Gardermobanen (Oslo S-Gardermoen), Hovedbanen (Oslo S-Lillestrøm), samt sannsynligvis også godssporene i Oslo (Alnabru – Grefsen og Loenga – Grefsen). Fase 1, som består av kartlegging, skal være ferdig innen 30.06.2007.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 2 mill. kr (inkl. mva.) til kartlegging mv. i 2005.

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004 ¹	Forslag 2005
01	Kjørevegsavgift	27 265	41 400	42 800
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	149 530	184 300	190 500
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	254 510	167 800	173 500
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 880	72 300	76 500
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	111		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	6 510		
17	Refusjon lærlinger	1 258		
18	Refusjon av sykepenger	47 594		
37	Anleggsbidrag	29 050		
	Sum kap. 4350	589 708	465 800	483 300

¹ I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2004 ble post 07 økt med 22,1 mill. kr til 94,4 mill. kr, bl.a. for å ta inn regnskapsmessig underdekning av utgiftene til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2003. jf. St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften omfatter kun godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt fra avgiften fra og med 01.01.1998. Avgiftsberegningen er basert på at de samlede trafikkvolumavhengige avgiftene knyttet til bruken av kjørevegen, inkl. kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige marginalkostnadene som for konkurrerende vegtransport. I beregningen av kostnadene inngår bruksavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader. På kostnadsdekningssiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med.

For 2005 legger Samferdselsdepartementet til grunn at satsene for kjørevegsavgiften reelt sett holdes uendret i forhold til 2004. Prisjustert til

2005-priser blir avgiftssatsen (22,5 tonns akseltrykk) for den ordinære godstrafikken 1,18 øre pr. brutto tonnkilometer (ekskl. mva.), mens avgiftssatsen for transport med høyere akseltrykk blir 1,84 øre pr. brutto tonnkilometer (ekskl. mva.). Det foreslås budsjettetert med 42,8 mill. kr i kjørevegavgift.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Inntektene på post 02 er knyttet til arbeid og salg av utstyr og tjenester mv. til eksterne aktører. Det foreslås budsjettetert med 190,5 mill. kr (ekskl. mva.) under denne posten.

Samferdselsdepartementet foreslår at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskaps-

førte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, jf. forslag til romertallsvedtak. Det forutsettes at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, jf. St.prp. nr. 64/Innst. S. nr. 251 (1996–97). Videre salget til operatørene skjer til kostpris. Det foreslås budsjettert med 173,5 mill. kr (ekskl. mva.) i inntekter fra videre salg av strøm.

Det er knyttet usikkerhet til operatørens årlige behov for elektrisk kraft, samt prisen for elektrisitet, og dermed størrelsen på innbetalinger. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 06, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette slik at operatørens bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det vises til nærmere omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Det vises til tidligere omtale av saken, sist i St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Etter forslag fra Jernbaneverket, legger Samferdselsdepartementet opp til at det innføres egne satser for tilleggstjenester knyttet til driften av *flytogterminalene* på Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen (prioriterte stasjonstjenester), slik at kjørevegsgiften for Gardermobanen heretter kun dekker drift- og vedlikehold av selve banestrekningen og ikke stasjonene. Det legges opp til at avgiften for tilleggstjenester på *flytogterminalene* beregnes pr. togbevegelse. Avgiften for bruken av sporet foreslås endret fra å være basert på utkjørte togkm. (*faktisk togproduksjon*) til å bli basert på antall togkm. som operatørene tildeles i ruteplanen (*planlagt togproduksjon*).

For operatører som ikke har fått tildelt ruteleie i den ordinære ruteplanen, beregnes kjørevegsgiften likevel i henhold til utkjørte togkm. En slik differensiering av brukergiften, medfører at de godstogene som benytter banestrekningen ikke betaler for tjenester som utelukkende er knyttet til persontogdriften (stasjonstjenester), godstog vil imidlertid bli fakturert for både ordinær kjørevegsgift pr. tonnkm, jf. post 01, og avgift for bruk av Gardermobanen pr. togkm.

Jernbaneverket regner med at årlige innbetalinger for bruk av Gardermobanen bør ligge om lag 2,5 mill. kr (inkl. mva.) høyere enn utgiftene til drift og vedlikehold, slik at brukergiftene kan holdes stabile over tid og samtidig kan dekke periodisk tyngre vedlikehold på banestrekningen, jf. omtale under kap. 1350, post 25. Det fastsettes følgende avgiftssatser for 2005 (ekskl. mva.):

	Avgiftssats	Budsjettert innbetaling (i 1000 kr) (ekskl. mva.)
Kjørevegsgift for Gardermobanen	kr 13,90 pr. togkm.	64 000
Avgift for prioriterte stasjonstjenester		
Oslo S Flytogterminalen ¹	kr 90,- pr. togbevegelse	5 000
Lillestrøm	kr 15,- pr. togbevegelse	1 500
Gardermoen	kr 60,- pr. togbevegelse	6 000
Sum post 07		76 500

¹ Fakturering for bruk av flytogterminalen på Oslo S vil pt. kun omfatte Flytoget AS

På denne bakgrunn foreslås det budsjettert med 76,5 mill. kr i innbetalinger for bruk av Gardermobanen i 2005.

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
70	Kjøp av persontransport med tog	1 381 085	1 416 000	1 502 000
	Sum kap. 1351	1 381 085	1 416 000	1 502 000

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Samferdselsdepartementet og NSB AS har inngått en rammeavtale for statlig kjøp av persontransport-tjenester som gjelder for perioden 2003–2006. En flerårig rammeavtale gir NSB større forutsigbarhet i planlegging og drift av virksomheten, slik at selskapet bedre kan ivareta risikoen knyttet til driften av denne togproduksjonen. Den har en økonomisk ramme for fireårsperioden på 5 545 mill. 2003-kr, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1/Budsjettinnst. S. nr. 13 (2002–2003). Togtilbud og øvrige rammevilkår, herunder takstforutsetninger, er fastlagt gjennom rammeavtalen.

Det foreslås bevilget 1 502 mill. kr til statlig kjøp av persontransport med tog, en økning på 86 mill. kr eller 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett 2004. I henhold til rammeavtalen er det lagt til grunn en gjennomsnittlig takstøkning på NSBs billettpriser som tilsvarende konsumprisindeksen pr. 01.01.2004 pluss ett prosentpoengs påslag. I tillegg har NSB fått en avgiftslettelse i forhold til rammeavtalen som følge av innføringen av merverdiavgift på persontransport med lav sats fra 01.03.2004. NSB har hatt en inntektssvikt i forhold til det som var forventet ved inngåelsen av rammeavtalen, selv om en nå ser en vekst i passasjertallet og bedret økonomisk resultat. Budsjettforslaget for 2005 innebærer en styrking av bevilgningen til statlig kjøp i forhold til rammeavtalen.

I kjøpsbeløpet for 2005 er det tatt hensyn til at Telemark fylkeskommune fra august 2004 har overtatt tilskuddsansvaret for lokaltogtrafikken på Bratsbergbanen. Videreføring av kompensasjon for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort er også inkludert i kjøpsbeløpet. Ordningen med tilskudd til lengre reiser, som i dag gjelder enkeltreiser på over 150 km bl.a. med tog, er foreslått avvirket i statsbudsjettet 2005. Det vises til omtale under kap. 1330, post 73. Samferdselsdepartementet forventer at NSB fortsatt vil tilby rabattordninger på lengre reiser, som bl.a. vil være attraktive for studenter.

Av bevilgningen på 1 502 mill. kr foreslås avsatt inntil 20 mill. kr til et resultatavhengig tilskudd for oppnåelse av fastsatte kvalitetsmål. Hensikten med

dette er å gi NSB insentiver til å forbedre togtilbudet for de reisende og bidra til statens overordnede mål om overføring av trafikanter fra personbil til kollektivtransport. En slik kvalitetskontrakt ble innført for InterCitytogene f.o.m. 2003. Samferdselsdepartementet legger opp til at det i fremtiden utarbeides en kvalitetskontrakt som gir bonus for økt passasjerantall i forhold til et valgt referansenivå. I tillegg legges det opp til at det ved ev. avvik fra avtalt togproduksjon og regularitetsnivå kan sanksjoneres med bøter i selve avtalen om kjøp av persontogtjenester fra NSB eller andre trafikkutøvere. Krav til punktlighet vil ikke inngå i kvalitetskontrakten, men Jernbaneverket vil få i oppdrag å videreutvikle et system som ivaretar en gjensidig bonus/bot for alle aktører på nettet, inklusive Jernbaneverket selv som infrastrukturforvalter. Den endelige utformingen av ny insentivstruktur og innfasingstakt på ulike strekninger vil bli nærmere utredet.

Perstotrafikken med tog vokste betydelig i løpet av 1990-årene. Veksten var særlig sterk for rushtidstrafikk innen gruppene nærtrafikk og InterCitytrafikk. Denne utviklingen snudde omkring århundreskiftet. Fra 1998 til 2003 var det totalt sett en nedgang på 4 pst. i antall reiser på togprodukter og -strekninger som omfattes av statlig kjøp, som bl.a. kan forklares med sterkere konkurranse fra fly (gjelder i hovedsak fjerntogstrekningene), ekspressbusser og privatbil. F.o.m. andre halvår i 2003 har det vært en økning i antall passasjerer for togprodukter som omfattes av statlig kjøp (ekskl. lokaltog Osloområdet og Jærbanen) på rundt 7 pst. fra 1. tertial 2003 til 1. tertial 2004 i følge tellinger som NSB har foretatt på utvalgte telepunkter. Lokaltog i Osloområdet og Jærbanen er ikke inkl. da det ikke er foretatt tellinger på disse strekningene i 1. tertial 2004, men i følge NSB har også disse togene hatt en klar trafikkøkning etter 2002. Som en del av forhandlingene om kjøpsavtalen for 2005, kan mindre tilpasninger i togtilbudet i forhold til etterspørselsutviklingen bli vurdert i samsvar med rammeavtalen.

Statlig kjøp av persontrafikk-tjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, InterCitytrafikk samt

region- og lokaltog. Statens kjøp av nærtrafikk- og InterCitytjenester er hovedsakelig begrunnet ut fra miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet rundt de store byene og i de mest folkerike strøkene i det sentrale Østlandsområdet. Nærtrafikken omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens kundegrunnlag. Nærtrafikken har en svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper i rushtiden. Dette kjennetegner også InterCitytilbudet, som i tillegg har trafikktopper i forbindelse med helgene og høytidene. Materiellparken har derfor en kapasitet som er vesentlig høyere enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov. Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag og er i hovedsak begrunnet ut fra distriktshensyn og transportstandard.

I avtalen om kjøp av persontrafikk mellom Samferdselsdepartementet og NSB, inngår også lokaltrafikken på Ofofbanen. NSB som har enerett på å drive lokal persontrafikk på Ofofbanen, har inngått en avtale med Ofofbanen AS som fra og med 15.06.2003 overtok som underleverandør av lokaltrafikken på Ofofbanen. Ofofbanen AS er godkjent som jernbaneselskap med tillatelse til bl.a. å drive persontrafikk på Ofofbanen. Statens kjøp av persontransporttjenester på Ofofbanen i 2005 vil bli opprettholdt uendret i forhold til 2004. Dette inngår som en del av persontogtrafikken mellom Narvik-Sundsvall/Stockholm/Göteborg i et samarbeid mellom NSB AS, Ofofbanen AS og Connex AB, som nå har trafikkeringsretten på svensk side.

I de senere år har NSB hatt en betydelig trafikknedgang på nattogene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. NSB mener at trafikknedgangen har sammenheng med økt konkurranse, spesielt fra flytrafikken, men også fra ekspressbuss. Styret i NSB har varslet at selska-

pet ikke lenger vil drive nattog på kommersiell basis. Samferdselsdepartementet og NSB ble høsten 2003 enige om å opprettholde nattogene i 2004. Dette ble sett i sammenheng med innføring av merverdiavgift på persontransport med lav sats samt avvikling av el-avgiften på produksjonsvirksomhet.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003–2004), ble det vedtatt innføring av nytt el-avgiftssystem på elektrisk kraft, som innebærer at jernbanen må betale full el-avgift for kjørestrømmen. I kjøpsbeløpet for 2005 ligger dette innbakt. Innføringen av merverdiavgift på persontransport med lav sats gir NSB en årlig besparelse innenfor området med statlig kjøp på om lag 100 mill. kr. I tråd med intensjonene i St.prp. nr. 1 (2003–2004), er driften av nattog på Bergensbanen og Dovrebanen innlemmet i ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog fra NSB f.o.m. 2005. Driften av nattog på Sørlandsbanen og Nordlandsbanen ligger allerede fra før inne i avtalen. Forhandlingene med NSB er ikke endelig avsluttet. Det vil kunne være aktuelt med enkelte produksjonsendringer. Drift av dagtog på Dovrebanen, Bergensbanen og mellom Oslo og Kristiansand vil fortsatt bli drevet på kommersiell basis uten statlig kjøp i 2005.

Staten tar sikte på å avslutte sitt kjøp av regiontogtilbudet Vøgne med et daglig togpar mellom Oslo og Geilo f.o.m. juni 2005. Dette er et togtilbud med lavt belegg og hvor statlige tilskudd pr. reise er høyt. Dette har bl.a. sammenheng med at det er etablert et godt busstilbud mellom Oslo og Geilo/Gol. Det vil bli tatt opp med Buskerud fylkeskommune om fylkeskommunen vil kjøpe dette togtilbudet. De frigjorte midlene foreslås brukt til å styrke innsatsen på Jærbanen og InterCity Oslo – Lillehammer. En vridning av ressursbruken fra områder med lav trafikk til større innsats i befolkningstette strøk er i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	21 400	26 000	26 800
	Sum kap. 1354	21 400	26 000	26 800

Post 01 Driftsutgifter

Hovedaktivitetene i 2004 har i stor grad vært knyttet opp til tilsyn med sikkerhet hos virksomhetsutøverne, regelverksutvikling, godkjenningsprosesser for nytt rullende materiell og ny infrastruktur, samt virksomhetstillatelser. Den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettet skaper økt arbeidsmengde for Jernbanetilsynet i form av økt antall søknader om virksomhetstillatelser og om godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og infrastruktur/kjøreveg. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport medfører at antallet tilsynsobjekter vil øke.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid har blitt et stadig mer ressurskrevende område for Jernbanetilsynet. Dette på grunn av internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet, som berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa.

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet, som følger av EØS-avtalen, delegeres til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder dersom disse oppgavene ikke kommer i konflikt med tilsynets øvrige roller. Dette medfører at Jernbanetilsynet vil kunne få økt ressursbehov og behov for kompetanseoppbygging i takt med utviklingen av det regelverk og relevante rettsakter som følger av EØS-avtalen. Myndighetsoppgaver i henhold til EU-direktiv 2001/14/EF art. 30 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifikat er lagt til Statens jernbanetilsyn. Direktivet ble implementert i norsk rett 15.03.2003. De nye myndighetsoppgavene omfatter klager fra trafikktøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning mv. Jernbanetilsynet er i ferd med å bygge opp sin kompetanse på dette området. EØS-avtalen definerer det også som en myndighetsoppgave å opprette registre over infrastruktur og rullende materiell. Jernbanetilsynet er i 2004 i ferd med å etablere nødvendige registre over rullende materiell og infrastruktur.

Ved inngangen til 2005 vil det etter planene være 25 personer ansatt i Statens jernbanetilsyn. I 2005 foreslås det bevilget 26,8 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn, som tilsvarer om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

Andre saker

Utviklingen i persontrafikken på jernbanen

Det vises til samferdselskomiteens flertallsmerknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003–2004), hvor komiteen viser til nedgangen i persontrafikken med jernbane de siste årene. Etter henvendelse fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket sammen med NSB AS og Flytoget AS utarbeidet en rapport om utviklingen i persontransporten på jernbanen. Rapporten *Utviklingen i persontrafikken på jernbane (2004)* hvor årsakene til nedgangen i trafikken i perioden 2000–2003 analyseres, sendes som uttrykt vedlegg. I det følgende gis en kortfattet oppsummering.

Forhold som er viktige for transportutviklingen

Både omfang og kvalitet på togtilbudet, kvaliteten på andre konkurrerende transporttilbud og sosioøkonomiske forhold er bestemmende for persontrafikkutviklingen på jernbane. Viktige faktorer for utviklingen i togtrafikken er bl.a.:

- kapasitet og kvalitet på jernbaneinfrastrukturen
- kvaliteten på togtilbudet (billettpris, service, komfort, omdømme, negativ og positiv publisitet)
- kvalitet på alternativt transporttilbud (bil, fly, ekspressbuss)
- økonomisk utvikling
- befolkningsutvikling

Perioden 2000–2003 har vært preget av relativt betydelig endringer, både når det gjelder innfasing av nytt togmateriell og endrede rutiner knyttet til informasjons- og billettsystemene.

I 2000 inntraff tre betydelige ulykker og uønskede hendelser som har hatt stor betydning for togets omdømme og tilliten blant publikum; Åstaulykken, togulykken på Lillestrøm, samt akselbruddet og avsporingen på Nelaug. Selv om tog objektivt sett er et transportmiddel med lav ulykkesrisiko sammenliknet med andre transportmidler, så har disse ulykkene og hendelsene i sterk grad påvirket de reisendes oppfatning av sikkerheten ved å reise med tog i de påfølgende år. Etter spørseffekten av disse hendelsene er vanskelig å kvantifisere. Likevel er det grunn til å tro at disse hendelsene har bidratt til trafikknedgangen i første del av perioden.

I perioden 2000–2001 var det store punktlighetsproblemer på jernbanen. Det er vanskelig å måle direkte sammenhenger mellom punktlighet og trafikktutvikling på aggregert nivå, men det er grunn til å tro at punktlighetsproblemene har bidratt til reduksjonen i togtrafikken. Rapporten

viser til at i perioden 1979 til 2003 har realprisen på jernbanetransport økt med om lag 45 pst., og at de relative prisene mellom tog og andre transportmidler (særlig bil) har hatt en ugunstig utvikling for toget i perioden 2000–2003. Etter 1999 har det vært en nedgang på 2,5 pst. i det samlede omfanget av togtilbudet målt i togkilometer pr. år. Kutt av avganger med lavt belegg har hatt en effekt, selv om reduksjonen i tilbudt togkilometer har vært klart mindre enn reduksjonen i antall reiser og antall personkilometer.

Omlegging av NSB AS' billettsalg, innebar nedleggelse av egne billettutvalg. I stedet ble det innført billettsalg via telefon, sms og internett og samarbeid med Narvesen Norge AS for å redusere NSB AS' salgskostnader, og samtidig opprettholde tilgjengeligheten til billetter. Noe av omleggingen ble av kundene oppfattet som dårligere tilgjengelighet til togtjenester. Det synes nå som om kundene er blitt vant med nye rutiner og utnytter de nye salgsmulighetene, samtidig som NSB har gjeninnført salg av billetter i tog. NSB skiftet tidlig i perioden fokus fra *tog* til segmenterte merkevarer som Signatur, Agenda og Puls. Disse betegnelsene har NSB senere gått bort fra. Markedsføring av kortere reisetid på fjerntogstrekningene skapte store forventninger. Avsporingen av et togsett på Nelaug på Sørlandsbanen og avdekkingen av tekniske problemer med togsettene førte at det i en lengre periode var store problemer med å gjennomføre fjerntogtilbudet i henhold til ruteplanen.

Færre grønne avganger, lavere rabattsatser for kundekort og reduksjonen av studentrabatter har hatt en betydning for etterspørselen etter fjerntogreiser. Samtidig ble flere billige flytilbud introdusert. Fastsveising av seter, enkelte reisendes opplevelse av ubehag/kvalme på krengetog, innføring av nytt kort-/mellomdistansemateriell på Nordlandsbanen, streng praktisering av obligatorisk forhåndskjøp av billett, bortfall av servering på mellomdistansetog samt fjerning av deler av reiseogdstilbudet kan også ha påvirket etterspørselen i negativ retning i denne perioden.

Antall reisende med flytoget er direkte avhengig av utviklingen i antall flypassasjerer over Oslo lufthavn, Gardermoen. I perioden 1999–2003 er antall passasjerer med Flytoget redusert med om lag 6 pst., som tilsvarer omtrent nedgangen i totalmarkedet for flypassasjerer på Oslo lufthavn, Gardermoen.

I de senere år er det bygget opp et nasjonalt nett av ekspressbusser. Nettet består dels av ruter som dekker områder som ikke eller bare delvis betjenes av tog, men etter hvert er det også åpnet for ekspressbussruter i mer direkte konkurranse med tog. Ekspressbusstilbudet, bl.a. på Østlandet,

er utvidet med flere nye linjer og flere avganger i eksisterende linjer de siste årene. Det er mye som tyder på at jernbanen i denne perioden har tapt reisende til det forbedrede ekspressbusstilbudet, selv om kollektivtrafikken samlet sett er styrket fordi mange av de reisende tidligere har bruk egen bil.

Hvilke tiltak er og vil bli iverksatt

Gjennom målrettet innsats fra Samferdselsdepartementet, gjennom statlige bevilgninger, trafikkutøvere og fra Jernbaneverket er det oppnådd betydelige punktlighetsforbedringer som igjen har hatt en tydelig positiv effekt i etterspørselen etter togreiser. Trafikken på slutten av 2003 og så langt i 2004 har økt sammenlignet med analyseperioden. I 2003 og hittil i 2004 har punktligheten samlet sett vært klart bedre enn i perioden 1999–2002. Regiontogene har i de første månedene av 2004 vært nær målsettingen om at 90 pst. av togene skal være i rute. NSB har lyktes med en bedre planlegging og innretning av personalressurser som har bidratt til bedre punktlighet og avvikshåndtering. Med innfasingen og etableringen av nytt materiell forventes det at feil på trekraft/materiell reduseres.

Igjennom prosjektet *Et effektivt og moderne Jernbaneverk*, er Jernbaneverket i ferd med både å styrke den strategiske planlegging av vedlikeholdet, med særlig vekt på langsiktige fornyelsesplaner, samt å innføre et nytt system innenfor planlegging og styring av forebyggende og korrektivt vedlikehold. I vedlikeholdsstrategiene legges det særlig vekt på fornyelser og systematisk forebyggende vedlikehold, for å begrense punktlighetsforstyrrelser, og dermed oppnå et mer driftssikkert togtilbud.

I tillegg er det både hos trafikkutøvere og hos Jernbaneverket i de siste par årene lagt større vekt på publikumsinformasjon, tilgjengelighet til billett salg og bedre reiseinformasjon på stasjoner og knutepunkter. I Jernbaneverkets pågående arbeid med Handlingsprogram for Jernbaneverket 2006–2009, vil kundeinformasjon bli et eget satsingsområde. NSB har i økende grad blitt mer kundeorientert og profilerer nå *toget* som transportmiddel i stedet for segmenterte merkevarer. I jubileumsåret 2004 har innføringen av 150-kroners billett blitt møtt med svært god respons i markedet og vil forhåpentligvis gi en positiv signaleffekt.

Jernbaneverket har de siste årene prioritert arbeidet med å innføre moderne sikkerhetstenkning for ivaretagelse av sikkerhet for mennesker, miljø og materiell. Dette arbeidet forventes å ytterligere forbedre sikkerhetsnivået på jernbanen og derved styrke jernbanens attraktivitet i transportmarkedet.

Utnyttelsen av jernbanenettet ligger i dag på øvre kapasitetsgrense i jernbanens markedssterke områder. Dette begrenser mulighetene for å øke jernbanens konkurranseevne. Å opprettholde høy punktlighet i et nett med svært høyt utnyttet kapasitet er kostnads- og ressurskrevende. For å øke kvaliteten på tilbudet må infrastrukturen utvikles til å håndtere større trafikk, både når det gjelder kapasitet og kvalitet på sporet og innføring av nye kommunikasjonssystemer. Utbygging til fire spor i Osloområdet og dobbeltspor (dobbeltsporparceller) på det sentrale Østlandet vil gradvis muliggjøre flere avganger, kortere reisetid med mer fleksibel trafikkavvikling, og dermed styrke togets konkurranseevne.

EU/EØS saker

Jernbanepakke 2

Som et ledd i ønsket om videre liberalisering av jernbaneområdet i Europa vedtok EU våren 2004 et endringsdirektiv som innebærer åpning av det europeiske jernbanenettet for internasjonal gods-transport fra 01.01.2006, og for nasjonal godstransport fra 01.01.2007. Videre ble det vedtatt et direktiv om sikkerhet på det europeiske jernbanenettet som innebærer økt harmonisering av sikkerhetskrav, krav om etablering av uavhengig sikkerhetsmyndighet, krav om etablering av uavhengig undersøkelsesmyndighet mv., samt et endringsdirektiv som innebærer krav til samtrafikk på hele det europeiske jernbanenettet for å lette den grenseoverskridende trafikken. Rettsaktene er EØS-relevante.

Europeisk organ for jernbanesikkerhet og samtrafikk (European Railway Agency – ERA)

EU har også under etablering et europeisk organ for jernbanesikkerhet og samtrafikk, European Railway Agency (ERA). Formålet med opprettelsen er at organet skal bidra til å øke samtrafikken på jernbanene i EU, samt å utvikle felles tilnærming til sikkerhet for å skape et europeisk jernbaneområde uten grensehindre, og som skal garantere et høyt sikkerhetsnivå. ERA er ikke tildelt myndighetsoppgaver. ERA er åpnet for deltakelse fra tredjeland. Forordningen om ERA er relevant for innlemmelse i EØS-avtalen. Dersom beregningsgrunnlaget tar utgangspunkt i EØS-avtalen vil Norges andel av medlemsavgiften til organet i 2005 være om lag 273 000 Euro. Det vil bli utarbeidet en egen stortingsproposisjon om innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen.

Jernbanepakke 3

EU-kommisjonen la våren 2004 frem forslag til nye/endrede rettsakter på jernbaneområdet, jernbanepakke III. Det foreslås bl.a. liberalisering av internasjonal jernbanetransport, inkludert kabotasje. Det vil imidlertid gis anledning til å begrense tilgangen til nettet på strekninger som inngår i offentlig kjøp av persontransporttjenester under forutsetning av at slike kjøp er i overensstemmelse med gjeldende EU-regelverk om offentlig kjøp av persontransporttjenester. Videre er det foreslått å innføre sertifikat for lokførere og annet ombordpersonale med sikkerhetsansvar på fellesskapets jernbanenett som et ledd i ønsket om å fjerne hindringer for grenseoverskridende trafikk og å øke sikkerheten. To forslag til forordninger ønsker bl.a. å styrke passasjerenes rettigheter ved internasjonal jernbanetransport og å innføre kompensasjonsordninger ved kontraktsbrudd i godstransport. Disse forslagene er EØS-relevante.

Konkurransen om persontransport med jernbane (Konkurransen om Gjøvikbanen)

Senest i forbindelse med fremleggelse av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal Transportplan 2006–2015, ble det gitt en nærmere orientering om status for innføring av konkurranse om sporet, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). I overensstemmelse med de skisserte planer er konkurransen om den første trafikkpakken, persontransport på Gjøvikbanen, igangsatt. Etter gjennomføring av prekvalifisering av interesserte tilbydere har departementet besluttet å invitere 7 tilbydere til å levere tilbud på Gjøvikbanen. Dette er både norske og utenlandske selskaper, som kan dokumentere tidligere erfaring med togdrift.

Som en del av prekvalifiseringen har Samferdselsdepartementet lagt særlig vekt på at søkeren kan dokumentere at det ikke kan foretas ulovlig krysssubsidiering fra virksomhet som er beskyttet mot konkurranse til selskapet som skal drive Gjøvikbanen. Et slikt krav er nødvendig for å etablere legitimitet rundt konkurranseutsettingen og å skape tillit i markedet til at konkurransen skal skje på mest mulig like vilkår. Alle prekvalifiserte søkere har dessuten måttet dokumentere at de allerede nå eller i god tid før trafikkstart vil innfri alle sikkerhetskrav som stilles av Statens jernbanetilsyn.

De prekvalifiserte søkerne har nå blitt invitert til å levere tilbud på drift av Gjøvikbanen gjennom å få tilsendt konkurransegrunnlaget. På bakgrunn av fastsatte rammevilkår og krav, vil tilbyderne få en periode på i overkant av fire måneder til å

utforme sine tilbud. Samferdselsdepartementet tar sikte på å kunne inngå kontrakt på forsommeren 2005 etter en periode med vurdering av tilbud og forhandlinger. Planlagt driftsstart for valgt trafikktøver er satt til ruteterminskiftet i juni 2006.

Kontraktperioden for Gjøvikbanen vil være 10 år. I tillegg kommer oppstartsperioden på om lag ett år samt en opsjon for Samferdselsdepartementet på forlengelse av driften i ytterligere 2 år. Den relativt lange kontraktperioden vil gi trafikktøveren anledning til å iverksette langsiktige strategier og ev. investeringsprogrammer. I tillegg bidrar den til forutsigbarhet og stabilitet, ikke minst for de ansatte i jernbanesektoren som berøres av konkurransen.

Som en del av tilretteleggingen av konkurransen, har det vært viktig for Samferdselsdepartementet å skape rammevilkår som senker etableringsstærker for markedsaktørene. Dette skyldes at det ennå ikke eksisterer fungerende markeder for en rekke av de grunnleggende produksjonsfaktorer som er nødvendige for å drive persontransport med tog i Norge. Samferdselsdepartementet har derfor sammen med NSB AS kommet frem til avtaler om utleie av spesielle togsett samt tilgang til verkstedfasiliteter i Lodalen i Oslo og salgs- og distribusjonssystemer. For å gi tilbyderne størst mulig frihet til å effektivisere jernbanedriften, overlater Samferdselsdepartementet til tilbyderne å velge om de vil innfri de krav som stilles gjennom å bruke NSB AS' produksjonsfaktorer (ved å tre inn som motpart til NSB AS i en eller flere av de nevnte avtalene) eller stille med selvstendig fremkaffede produksjonsfaktorer.

Erfaringer fra innføring av konkurranse på jernbanen i utlandet viser at tilretteleggende myndighet i særlig grad må legge vekt på rammevilkår som bidrar til å sikre at valgt trafikktøver har anledning til å knytte til seg tilstrekkelig kvalifisert personell. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til at det etableres en operatøruavhengig utdanningsinstitusjon for ulike yrkesgrupper i jernbanesektoren.

Kontrakten som Samferdselsdepartementet vil inngå med valgt trafikktøver, vil være basert på en modell, hvor trafikktøveren beholder trafikkinntektene selv og om nødvendig i tillegg får en statlig bevilgning for den avtalte trafikkytelsen (herunder rutemodell). For å gi trafikktøveren en viss kommersiell frihet, skal trafikktøveren kunne fastsette sine takster selv. Samferdselsdepartementet krever imidlertid at takstene fastsettes med utgangspunkt i takstene som gjelder før tøveren overtar driften, samt at takstene holder seg innenfor de grenser som trekkes opp for årlige økninger. Av hensyn til de reisende er trafikktøveren også

pålagt å inngå forpliktende takstsamarbeid med Stor-Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier, samt å ta i bruk elektroniske billetteringssystemer som sikrer at én, felles elektronisk billett korttype kan brukes i hele Oslo-regionen.

I tråd med de viktigste mål for konkurransen om å få flere reisende med toget, oppnå økt effektivitet i tjenesteproduksjonen og å sikre et kvalitativt minst like godt tilbud som før konkurransen, vil Samferdselsdepartementet legge vekt på flere tildelingskriterier ved valg av trafikktøver. Kriteriene er krav til statlig tilskudd, tilbudt kvalitet, trafikktøverens gjennomføringsevne, satsningsprogram og forbehold mot den kontrakten Samferdselsdepartementet ønsker å inngå.

Det er ikke avklart at alle prekvalifiserte søkere velger å levere tilbud på Gjøvikbanen. Det er derfor grunn til å tro at størrelsen på det statlige tilskuddet som vil bli fremforhandlet, vil avhenge av hvor mange som leverer tilbud og graden av konkurranse i forhandlingsfasen forut for kontrakttildeling. Konkurransesituasjonen vil også påvirke hvilken avtale som gjøres med hensyn til Samferdselsdepartementets ev. dekning av oppstartskostnader en ev. ny aktør vil ha i perioden frem til driftsstart i juni 2006.

Samferdselsdepartementets øvrige tilretteleggingsarbeid

I perioden, hvor tilbyderne utformer sine tilbud, vil Samferdselsdepartementet sette i gang planarbeidet med gjennomføring av konkurransene om trafikkpakkene Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken. Disse trafikkpakkene er begge større enn Gjøvikbanen, og stiller krav til at Samferdselsdepartementet utformer rammevilkår som både gjelder forhold som er tatt hensyn til ved gjennomføring av konkurransen om Gjøvikbanen og nye problemstillinger.

Det er ikke grunnlag for å anta at det ved gjennomføring av konkurransene om Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken er etablert et vel-fungerende skandinavisk eller norsk marked for de mest grunnleggende produksjonsfaktorene. I så fall vil Samferdselsdepartementet også her måtte vurdere å iverksette ulike tiltak for å bidra til å sikre virksom konkurranse. Det er ikke gitt at de løsninger som er valgt i forbindelse med Gjøvikbanen, hvor det er utformet tilgangsavtaler med NSB som trafikktøvere selv vil kunne velge å tre inn i, er de mest egnede for å sikre tilgang til de ulike grunnleggende produksjonsfaktorene (herunder tilgang til rullende materiell). Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere de løsninger som er valgt i land, som har kommet lenger i sin liberalise-

ringsprosess, før det treffes beslutninger om norske rammevilkår.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at relevante erfaringer fra konkurranseutsetting av Gjøvikbanen skal kunne tas hensyn til ved gjennomføring av konkurranser om etterfølgende trafikkpakker. Kunngjøring av konkurranse om Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken vil derfor ikke skje før Samferdselsdepartementet har inngått avtale om Gjøvikbanen. Det tas imidlertid sikte på kunngjøring av konkurransene om Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken raskest mulig etter at Samferdselsdepartementet har tatt stilling til de sentrale rammevilkår, samt utformet tilfredsstillende konkurransestrategier for kjøp av persontransporten.

NSB AS – konsernresultat i 2003

Regnskap for 2003 og balanse pr. 31.12.2003 for NSB-konsernet ble fastsatt i ordinær generalforsamling 09.06.2004. I 2003 gikk driftsresultatet i balanse, som er en forverring på 108 mill. kr sammenlignet med 2002. Årsresultatet i 2003 var på 150 mill. kr, som er en forbedring på 144 mill. kr fra 2002. Forbedringen av årsresultatet må ses i sammenheng med regnskapsmessige disposisjoner i samband med salg av Flytoget AS, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 / Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002–2003). Det totale antall togreiser med NSB ble redusert fra 49,8 mill. reiser i 2002 til 49,2 mill. reiser i 2003. Mot slutten av 2003 og i 1. kvartal 2004 er det imidlertid observert en betydelig økning i antall reiser. Dette representerer et positivt vendepunkt etter trafikknedgangen de senere år.

Lokaltrafikken i Oslo viste en økning i antall togreiser på 10 pst. i oktober 2003 sammenlignet med oktober 2002. Økningen i lokaltrafikken totalt for 2003 var 3–4 pst. Dette har bidratt til å forbedre driftsresultatet for konsernets persontogvirksomhet i 2003 med 78 mill. kr.

Egenkapitalen i morselskapet utgjorde ved årets utgang 6 388 mill. kr, som tilsvarer en egenkapitalandel på 56 pst. Tilsvarende tall for NSB-konsernet er 5 731 mill. kr (45 pst.) pr. 31.12.2003.

Samferdselsdepartementet vil med utgangspunkt i NSBs virksomhetsplan for 2004–2008 gi en nærmere omtale av NSBs økonomiske situasjon i forbindelse med stortingsmeldingen om konsernets virksomhet for perioden 2004–2006.

Flytoget AS – resultat i 2003

Regnskap for 2003 og balanse pr. 31.12.2003 for Flytoget ble fastsatt i ordinær generalforsamling

29.03.2004. Regnskapet viser et underskudd på 30 mill. kr i 2003 mot et underskudd på 74 mill. kr i 2002. I 2003 ble det bevilget 300 mill. kr i ny egenkapital til Flytoget i forbindelse med refinansieringen av selskapets tidligere lån i NSB-konsernet, jf. St.prp. nr. 29 / Innst. S. nr. 90 (2003–2004). Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i selskapet ved årets utgang 693 mill. kr, som tilsvarer en egenkapitalandel på 49,2 pst.

Flytoget hadde i 2003 en markedsandel på 33 pst. av transport av reisende til og fra Oslo lufthavn, Gardermoen. Dette er en reduksjon i markedsandeler på 1,9 prosentpoeng sammenlignet med 2002. Antall reisende med Flytoget gikk ned med 2,2 pst. i 2003. Trafikkutviklingen viser imidlertid at markedet for forretningsreisende er i ferd med å ta seg opp igjen.

01.07.2004 overførte Regjeringen ansvaret for statens eierstyring av Flytoget fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Etablering av en nasjonal skole for lokomotivførerutdanning mv. – Norsk jernbaneskole

Saken er sist omtalt i St.prp. nr. 62 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003–2004). Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å forestå arbeidet med opprettelse av en ny utdanning for lokomotivførere. Utdanningen som skal ha oppstart 01.01.2005, vil være uavhengig av den enkelte trafikkutøver og følge lov om fagskoler. Det arbeides med at skolen, Norsk jernbaneskole, også skal omfatte annen jernbanefaglig utdanning. Jernbaneverkets Signalskole, som i dag bl.a. tilbyr teoriundervisning i læretiden for offentlige utdanninger etter Reform 94, skal integreres i den nye skolen. Det er naturlig at skolen tilbyr grunnleggende sikkerhetsutdanning for alle typer stillinger som involverer arbeid i og ved jernbanespor, og det skal utredes om også utdanning av trafikkstyrere skal etableres som en offentlig fagskole.

Trafikkutøverene og personalorganisasjonene har vært involvert i arbeidet med en søknad som ble sendt NOKUT 11.05.2004 med forslag til læreplan for lokomotivførerutdanningen, reglement for skolen, opptakskrav m.m. Søknaden baserte seg på EU-kommisjonens forslag til direktiv av 03.03.2004 vedrørende sertifisering av lokomotivførere. Jernbaneverket markedsfører nå utdanningen mot potensielle studenter, og har startet prosessen med forbereding av inntak av studenter utover høsten 2004.

Lokalisering, organisering og eierforhold må i stor grad ta hensyn til at potensielle brukere føler tillit og tilhørighet til skolen i tillegg til andre krite-

rier som driftskostnader, etableringskostnader og etableringstid. Jernbaneverket har besluttet at Norsk jernbaneskole lokaliseres til Grorud i Oslo. Det er lagt til grunn at kostnadene for staten ved å flytte lokomotivførerutdanningen fra NSB i det lange løp ikke skal bli større enn dagens. Samtidig undersøkes muligheten for å rasjonalisere opplæringen, bl.a. ved mulig samlokalisering med opplæring for andre jernbanefag.

Jernbaneverkets infrastrukturavtale med BaneTele AS

Etter overføringen av forvaltningsansvaret for eierskapet i BaneTele AS fra Samferdselsdepartementet v/Jernbaneverket til Nærings- og handelsdepartementet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjettinnst. S. nr. 13 Tillegg nr. 4 (2002–2003), har det oppstått et behov for å revidere avtaleforholdet mellom partene. Partene har forhandlet om revisjon av avtalene siden sommeren 2003, og høsten 2003 tok partene opp saken med de respektive departementer.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet har lagt til grunn at partene så langt det er mulig og på eget grunnlag forhand-

ler om ev. endringer i avtaleverket dem imellom, slik at et ev. reforhandlet avtaleverk er innenfor rammene av St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000–2001), og i samsvar med stiftelsesgrunnlaget for BaneTele AS og forenlig med en sikker og effektiv drift av Jernbaneverkets infrastruktur. I samråd med de to departementene inngikk partene våren 2004 en avtale om mekling i avtaleforholdet. Derksom det viser seg nødvendig, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til saken.

Konkurransetsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Det vises til tidligere omtale av saken, sist i St.prp. nr. 62 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003–2004). ECON Analyse har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført en analyse av de strategiske alternativene for konkurransetsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet for å belyse virkningene av ulike innretninger av konkurransetsettingen og omdanningen av virksomheten. Departementet legger opp til å komme tilbake til saken etter at de strategiske alternativene er nærmere vurdert og avklart.

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)			
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1360	Samferdselsberedskap	70 410	63 400	45 600	-28,1
	Sum kategori 21.60	70 410	63 400	45 600	-28,1

St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, St.meld. nr. 39 (2004–2005) Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid, samt St.meld. nr. 17 (2001–2002) Samfunnssikkerhet, ligger til grunn for de overordnede mål og prioriteringer for samferdselsberedskapen.

Det foreslås bevilget 45,6 mill. kr til samferdselsberedskap, en reduksjon på 28,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004. Reduksjonen skyldes at ordningen med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret er utfaset gjennom ekstraordinære statlige tilskudd.

Hovedformålet med bevilgningen til samferdselsberedskap er å sikre at samferdselssektoren

har tilstrekkelig øvede beredskapsorganer og har tiltak som reduserer infrastrukturens sårbarhet. Departementet vil prioritere arbeidet med å modernisere beredskapsordningene for å sikre at disse har en struktur og kapasitet tilpasset dagens trusselbilde, herunder omlegging av transportberedskapen for veg, bane og luft, samt videreutvikling av kurs og øvelser for beredskapspersonell, også ved havner.

Utredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) vil være viktige verktøy i moderniseringen av samferdselsberedskapen som helhet, for å kunne rette tiltak inn mot områder der den samfunnsmessige gevinsten er høyest.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Samferdselsberedskap

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	1 768	3 100	3 200
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	18 810	3 800	27 600
70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 773	1 500	600
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 058	55 000	14 200
	Sum kap. 1360	70 410	63 400	45 600

Post 01 Driftsutgifter

Departementet foreslår en bevilgning på 3,2 mill. kr til utredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser, øvelser mv. for bl.a. havne- og flyplassberedskaps-personell, Posten Norge AS og Statens vegvesen. For øvrig er det satt av midler til utredning og risiko- og sårbarhetsanalyser i forbindelse med omleggingen av transportberedskapen.

Post 30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.

Departementet foreslår at det bevilges 27,6 mill. kr. Bevilgningen vil i all hovedsak benyttes til videreføring av samarbeidsprosjektet mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket om styrking av reserveruberedskapen. Det er også planlagt benyttet mindre beløp til gradert samband i Statens vegvesen og til ARBC-vern i Posten Norge AS.

Post 70 Beredskapslagring

Departementet foreslår at det bevilges 0,6 mill. kr. De gjeldende avtalene om lagring av reservedeler til busser, laste- og varebiler sies opp i 2004, men det er behov for midler til overgangs- og alternative ordninger.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret

Departementet foreslår at det bevilges 14,2 mill. kr. Ordningen med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret ble faset ut i 2004, jf. St.meld. nr. 47 (2000–2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse. Post- og teletilsynet skal i 2005 videreføre arbeidet med å følge opp stortingsmeldingen, og det er behov for midler til bl.a. kryptoutstyr, kompensasjon for merutgifter ved fjellanlegg og bunkere, administrasjon og organisatoriske tiltak.

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
1370	Posttjenester	305 000	316 000	326 000	3,2
1371	Posten Norge AS	600 000			
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	170 747	190 400	218 700	14,9
	Sum kategori 22.10	1 075 747	506 400	544 700	7,6

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005	Pst. endr. 04/05
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	171 723	165 200	170 400	3,1
5618	Aksjer i Posten Norge AS			466 400	
	Sum kategori 22.10	171 723	165 200	636 800	285,5

Det er et mål for Regjeringen å legge til rette for tilbud om grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet over hele landet. Samferdselsdepartementet bidrar til dette bl.a. ved å kjøpe posttjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedene. Tilsynsoppgavene omfatter kontroll med kvaliteten på tjenestene, samt sikring av konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon med sterk markedsstilling.

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med 544,7 mill. kr, en økning på 7,6 pst. fra saldert budsjett 2004.

Det er budsjettert med 326 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, en økning på 3,2 pst. sammenlignet med saldert bud-

sjett 2004. Det er foreslått et utbytte fra Posten Norge AS på 466,4 mill. kr.

For Post- og teletilsynet er det foreslått et utgiftsbudsjett på 218,7 mill. kr, en økning på 28,3 mill. kr eller 14,9 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen skyldes i hovedsak kostnader i samband med at tilsynet skal flytte til Lillesand.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et hovedmål for Regjeringen å fremme effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene, samt å sikre husstander og bedrifter tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser. Å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene er et sentralt virkemiddel for å oppnå målsettingene.

Post- og teletilsynet skal som tilsynsorgan bidra til å påse at overordnede mål nås både innen post- og telesektoren. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre tilsyn med markedene og kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- forestå radiofrekvens- og nummerforvaltning
- forestå klagebehandling og mekling
- forestå markedskontroll av radio- og teletstyr
- ha ansvar for telesikkerhet og beredskap i nett
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på post- og teleområdene

Når det gjelder konkurransesituasjonen på postområdet, er Posten Norge AS fortsatt den dominerende aktøren. I mindre markedssegmenter som f.eks. registrerte sendinger til/fra utlandet, er internasjonale postoperatører dominerende.

Når det gjelder konkurransesituasjonen på området for elektronisk kommunikasjon, arbeides det i Post- og teletilsynet med markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder, herunder med å identifisere ev. konkurransesvikt og vurdere nødvendig virkemiddelbruk for å utvikle konkurranse i de ulike markedene som er vurdert. Arbeidet innebærer en omlegging av tilsynets tidligere arbeid med markedstilsyn i tråd med nye bestemmelser i ekomloven, som trådte i kraft 25.07.2003. Tilsynet tar sikte på å fatte vedtak i denne sammenheng i løpet av høsten 2004. Før vedtak fattes nasjonalt vil det bli gjennomført formelle konsultasjoner med EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Med hjemmel i ekomloven ble det 16.02.2004 vedtatt ny forskrift om elektronisk kommunikasjonsnett og elektronisk kommunikasjonstjeneste (ekomforskriften). I den forbindelse ble tre tidligere forskrifter opphevet. Videre foregår et løpende arbeid med forskrifter som var hjemlet i teleloven, med gjennomgang og endringer i tråd med ekomlovens bestemmelser.

Rapportering

Målinger viste at 87,7 pst. av den prioriterte posten (A-post) i 2003 forelå hos adressaten dagen etter innlevering. For 2. kvartal 2004 er tilsvarende tall 89,2 pst. Konsesjonens krav er 85 pst. I Post- og teletilsynets rapport til Samferdselsdepartementet, som bl.a. er basert på Postens Norge AS' årsrapport til tilsynet, fremgår det bl.a. at Posten tilbyr de tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen og at servicenivået fra 2002 i hovedsak ble videreført i 2003. I rapporten fra Post- og teletilsynet pekes det på at de viktigste endringene fra 2002 er:

- tilgjengeligheten til ekspedisjonssteder er økt gjennom økning i antall Post i butikk
- en forbedring av kvalitetsnivået for prioriterte brev
- åpningstidene for en del ekspedisjonssteder er blitt ytterligere forbedret i 2003
- kundetilfredsheten er vesentlig forbedret, spesielt for Post i butikk
- utleveringsfrekvensen er blant verdens beste og ytterligere forbedret
- klagehåndteringssystemet er forbedret og bedre kjent blant publikum
- til dels kraftig økning i antall registrerte klager, reklamasjoner og erstatningsutbetalinger

Post- og teletilsynet vurderer utviklingen i hovedsak som positiv, og anser konsesjonsvilkårene som oppfylt.

Staten kjøper posttjenester av Posten for å sikre tilfredsstillende posttjenester også i de deler av landet der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å opprettholde tjenestene eller tilby tjenestene til ønsket servicenivå. Statens kjøp av leveringspliktige posttjenester utgjorde om lag 2 pst. av Postens driftsinntekter i 2003.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering gir opplysningene fra Posten og Post- og teletilsynet en god indikasjon på at servicegraden for posttjenester som staten betaler Posten for å utføre i områder det er bedriftsøkonomisk ulønnsomt å tilby tjenestene, er i samsvar med kravene i konsesjonen. Formålet med statlig kjøp av posttjenester synes således å være oppnådd. Opplysningene gir videre en indikasjon på at konsesjonens krav til servicenivå etterkommes i områder det er bedriftsøkonomisk ulønnsomt å tilby tjenestene.

I Norge er det tildelt landsdekkende konsesjoner for etablering og drift av tre ulike systemer for offentlig mobilkommunikasjon; NMT-450, GSM-900/1800 og UMTS.

NMT 450-nettet ble gjort kommersielt tilgjengelig på begynnelsen av 1980-tallet og har størst dekningsområde i Norge i dag. Dekningsforskjellen mellom NMT 450-nettet og GSM-nettene minsker, og det skjer en gradvis kundeovergang fra NMT 450 til GSM.

Konsesjonsperioden for NMT 450-systemet løper ut 31.12.2004. For å sikre kontinuitet i bruken av systemets frekvenser og mulighet til gjenbruk av etablert infrastruktur for ny innehaver, ble tillatelse til bruk av frekvensene i dette båndet fordelt ved auksjon i juni 2004. Eneste interessent i auksjonen var selskapet Nordisk Mobiltelefoni AS, som mot et vederlag på 1,1 mill. kr fikk rett til å bruke de aktuelle frekvensene for en periode på 15 år fra 01.01.2005. Det er stilt vilkår om betaling av

årlig frekvensavgift med 4,5 mill. kr, og om bygging av nytt mobilnett tilsvarende dekningsforskjellen mellom dagens NMT 450-nett og GSM-nettene i områder som i dag har dårlig eller manglende GSM-dekning.

Mobilsystemet GSM 900/1800 omtales gjerne som andre generasjons mobilsystem. Konesjon til å etablere og drive GSM-nett i Norge er tildelt Telenor, NetCom, Teletopia og Møller Logistikk. De tre førstnevnte konesjonærene har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett.

Våren 2004 gjennomførte Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet en høring om fremtidig bruk av nærmere identifiserte frekvenser i 900 MHz-båndet. Frekvensene benyttes i dag til drift av eksisterende GSM-nett. Telenor og NetCom har tillatelse til å bruke frekvensene i dag, men tillatelsene løper ut 01.11.2005. Begge operatørene har anmodet departementet om å få forlenget retten til å bruke frekvensene. Departementet tar sikte på å avgjøre spørsmålet høsten 2004.

UMTS omtales som tredje generasjons mobilkommunikasjonssystem. Det er stilt vilkår i konesjonene om betaling av 20 mill. kr i årlig frekvensavgift. Innehavere av konesjon for UMTS i Norge i dag er selskapene Telenor, NetCom og Hi3G Access Norway. Telenor og NetCom har startet byggingen av UMTS-nett, men kommersiell lansering av UMTS gjenstår fortsatt. Samferdselsdepartementet har varslet NetCom at selskapets manglende nettutbygging i forhold til konesjonskravene vil kunne bli sanksjonert med tvangsmulkt.

Høsten 2004 avholdes auksjon over ledige frekvenser i 3.5 GHz-båndet.

Post- og teletilsynet lanserte våren 2004 en portalløsning på sin hjemmeside over ledige frekvensressurser.

Samferdselsdepartementet utarbeidet i 2003 en forskrift om domenenavn under norske landkodetoppdomener (domeneforskriften), hjemlet i lov om elektronisk kommunikasjon. Forskriften gir ramme for tildeling av domenenavn under det norske toppdomenet .no. Det ble i 2004 åpnet for registrering av domenenavn under .no domenet med spesialtegn brukt på bokmål, nynorsk, nord-samisk, sørsamisk og lulesamisk, totalt 23 nye tegn, inkludert æ, ø og å. Samtidig ble det besluttet å øke taket for registrering pr. organisasjon fra 15 til 20 domenenavn. Ny tvisteløsningsordning, Domeneklagenemnda (DOK), som er hjemlet i domeneforskriften, ble etablert i 2004. Post- og teletilsynet er tilsynsmyndighet.

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. I 2004 har følgende vært hovedsatsningsområder: Forhandlinger med Telenor om forvaltning av fjellanlegg for 2005, analyse av behov for unntak fra strømrasjonering for IKT-sektoren, vurdering av beredskapsmessig robusthet i digitalt bakkenett for TV og kartlegging av ulike forhold vedrørende innføring av prioritet i mobilnettene.

Post- og teletilsynet er i ferd med å etablere en informasjonsside på nettet med veiledning og tips for å begrense negative konsekvenser av uønsket epost (spam) og virus.

Når det gjelder nummerportabilitet, så holder antall porteringer (skifte av tilbyder) seg fortsatt høyt. Tall fra Post- og teletilsynet viser at det i august 2004 ble foretatt nær 35 000 porteringer av mobiltelefonnummer. Totalt er det foretatt mer enn 1 mill. porteringer siden ordningen ble igangsatt 01.12.2001.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS' leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lettgoods inntil 20 kg, samt grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene har Posten enerett på å tilby formidling av brevsendinger innenfor gitte begrensninger (eneretten ble sist endret med virkning fra 01.07.2003, jf. lov av 20.06.2003 nr. 51 om endringer i postloven). I tillegg betaler staten ved Samferdselsdepartementet Posten for å utføre tjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

I henhold til postforskriften skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en orientering til Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2005.

Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) som trådte i kraft 25.07.2003, har som formål å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede kommunikasjonstjenester, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser. Det skal legges til rette for bærekraftig konkurranse, og stimuleres til næringsutvikling og innovasjon. Forskrift om elektronisk kommunikasjonsnett og elektronisk kommunikasjonstjeneste hjemlet i ekomloven ble vedtatt i 2004.

Det er en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Det vil bli en prioritert oppgave i 2005 å følge opp gjennomførte markedsanalyser og med grunnlag i disse fatte vedtak om virkemiddelbruk som er egnet til å fremme konkurransen.

Den internasjonale teleunion (ITU) er av stor betydning for internasjonal teleutvikling bl.a.

innenfor standardisering. Norge er medlem av ITU's råd. Medlemskapet ivaretas av Post- og teletilsynet. Det er fra norsk side gitt økt prioritet til innsatsen i ITU, spesielt på bistandssektoren og da i samarbeid med andre norske myndigheter. Også i 2005 vil Post- og teletilsynet bidra til arrangementer for ungdommer i ITU.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
70	Kjøp av posttjenester	305 000	316 000	326 000
	Sum kap. 1370	305 000	316 000	326 000

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det er budsjettert med 326 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester. Dette tilsvarer om lag samme realnivå som i sal-

dert budsjett 2004. Departementet legger til grunn om lag følgende fordeling av bevilgningen på de ulike komponenter:

(i 1000 kr)

Betegnelse	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
Lørdagsomdeling for 15 pst. av husstandene	83 000	89 000
4 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene (inkl. lørdagsomdeling)	137 000	148 000
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	25 000	25 000
Rekommandert/verdisendinger ved alle poststeder	23 000	23 000
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	11 000	7 000
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	37 000	34 000
Sum bevilgning	316 000	326 000

Som det fremgår av oversikten foran, går store deler av bevilgningen til å dekke merkostnader som Posten har i områder hvor det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å utdele post mer enn henholdsvis fem og to dager i uken. For øvrig dekker bevilgningen merkostnader tilknyttet opprettholdelse av dagens landposttjeneste og det leveringspliktige tjenestesortiment ved alle poststeder, samt ekstrakostnader tilknyttet distribusjon av posttje-

nester på Svalbard. Staten betaler også Posten for å tilby gratis framsending av blindeskriftsendinger.

Den statlige bevilgningen til kjøp av posttjenester skal, sammen med et ev. enerettsoverskudd fra Postens enerettsprodukter, dekke merkostnadene ved å opprettholde et samfunnspålagt servicenivå. I likhet med for 2004, viser Postens revisorbekræftede beregninger at selskapet heller ikke i 2005 vil oppnå enerettsoverskudd.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004 ¹	Forslag 2005
80	Utbytte			466 400
	Sum kap. 5618			466 400

¹ Det ble vedtatt et utbytte på 241 mill. kr ved Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003–2004).

Post 80 Utbytte

I henhold til gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS skal det utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt, under forutsetning av at aksjelovens kriterier for utbetaling av utbytte for øvrig er oppfylt. Basert på prolongering

av halvårsresultatet, ligger det an til et årsresultat for selskapet etter skatt på om lag 630 mill. kr. Av finanspolitiske årsaker foreslås det et utbytte på 466,4 mill. kr, tilsvarende om lag 74 pst. av prolongert halvårsresultat. Endelig utbytte fra Posten Norge vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Driftsutgifter	150 890	149 700	154 400
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>		15 200	38 300
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	19 857	25 500	26 000
	Sum kap. 1380	170 747	190 400	218 700

Post 01 Driftsutgifter

I denne posten inngår Post- og teletilsynets kostnader knyttet til lønn og øvrige driftsutgifter, samt midler til tilsynets internasjonale engasjementer, bl.a. i den internasjonale teleunion (ITU), konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. Utover dette er det avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter. Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand i løpet av 2006. Flyttekostnadene er budsjettert på egen post.

Det foreslås bevilget 154,4 mill. kr til ordinære driftsutgifter, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004. Lønn og lønnsrelaterte kostnader ekskl. flytterelaterte personalkostnader, vil utgjøre omlag 80 mill. kr av driftsutgiftene. Personalressursene i tilsynet pr. juli 2004 tilsvarer 164 årsverk.

Post 22 Flyttekostnader

Stortingets har vedtatt at flere statlige tilsyn skal flyttes ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Inst. S. nr. 222 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand. Flyttevedtaket medfører et omfattende arbeid for å opprettholde driften i flytteperioden, samtidig som flyttingen planlegges og gjennomføres. Det foreslås bevilget 38,3 mill. kr til flyttekostnader i 2005, fordelt med 25,8 mill. kr til rekruttering, økt bemanning, administrative kostnader, konsulentbistand og byggteknisk bistand i forbindelse med nye lokaler, samt 12,5 mill. kr til incentivordninger for å beholde kompetanse. Det vises for øvrig til en samlet omtale av flyttingen av Post- og teletilsynet samt Luftfartstilsynet i pkt. 3.4 i del I i proposisjonen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 26 mill. kr til større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, som omfatter midler til utbedring av instrumentparken og nødvendige nye innkjøp av it-utstyr, instrumenter, demontering av master og antenner, ny tjenestebil, installasjoner i biler og måletjenester innenfor radio- og telekommunikasjon.

Anskaffelsen av dataverktøy til kartstøtte for en systematisk oversikt over samfunns viktig IKT-infrastruktur er planlagt i år 2005. En frekvensportal for informasjon om frekvensbruk i Norge er også planlagt.

Det er også behov for å videreutvikle bredbåndsportalen i 2005, i tillegg er det planlagt å gjennomføre et utredningsprosjekt som skal belyse tekniske og regulatoriske konsekvenser av å ta i bruk ny xDSL-teknologi i Telenors aksessnett.

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2004 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2005, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2003	Saldert budsjett 2004	Forslag 2005
01	Diverse avgifter og gebyrer	165 660	165 200	170 400
03	Diverse inntekter	1 331		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 453		
18	Refusjon av sykepenger	1 739		
51	Fra reguleringsfondet	1 540		
	Sum kap. 4380	171 723	165 200	170 400

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Det er budsjettert med 170,4 mill. kr i inntekter. Post- og teletilsynets utgifter er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter.

Det forutsettes som i foregående år at refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr samt kostnadene relatert til flytteprosessen, som er budsjettert med 38,3 mill. kr for 2005, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380.

De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- autorisasjonsgebyrer
- kabel-TV-gebyrer
- nummergebyrer

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med 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 om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Fondets størrelse pr. 01.01.2003 var på 22,2 mill. kr, mens det ble overført 2,3 mill. kr fra fondet pr. 31.12.2003. Pr. 01.01.2004 er saldoen på reguleringsfondet 19,9 mill. kr.

Andre saker

Nemko Comlab AS

I 2002 ble Post- og teletilsynets laborativirksomhet skilt ut i et deleid aksjeselskap hvor tilsynet eier 50 pst. av aksjene og Nemko AS eier 50 pst. Intensjonen med utskillelsen var i første rekke å skille forvaltningsoppgaver fra mer forretnings-

messige oppgaver. Videre var det føringer for at tilsynet på sikt skulle selge seg helt ut av selskapet Nemko Comlab AS og kjøpe de nødvendige måletjenester etter anbud på det åpne markedet, jf. St.prp. nr. 50/Innst. S. nr. 180 (2001–2002).

Eierstruktur og virksomheten i Nemko Comlab AS er nå evaluert og konklusjonen er at alle parter ser seg best tjent med at Nemko kjøper ut Post- og teletilsynet og overtar eierskapet i sin helhet.

Tilsynet har startet opp arbeidet med å tilrettelegge for en anbudsprosess i 2005. Det er usikkert hvor stort behovet vil være for måletjenester og hvilke priser man blir tilbudt, men det vil bli innsparinger i forhold til dagens nivå.

Avtale mellom Telenor og Samferdselsdepartementet om leveringspliktige tjenester

Det ble 01.09.2004 inngått avtale mellom Telenor og departementet om såkalte leveringspliktige tjenester. Tjenestene omfatter tilgang til offentlig telefonsjener og digitalt elektronisk kommunikasjonsnett over hele landet, offentlige betalingstelefoner, nummeropplysningstjeneste, telefonkatalog, særlige tjenester til funksjonshemmede andre sluttbrukere med spesielle behov og oversikt og kontroll med sluttbrukers utgifter mv. Avtalen er hjemlet i lov om elektronisk kommunikasjon kap. 5 og er en videreføring av Telenors konsesjon fra 1999.

Veiledende saksbehandlingsfrister i klagesaker etter ekomloven

Ved behandlingen av ekomloven (Ot.prp. nr. 58 (2002–2003)) ba et flertall i samferdselskomiteen departementet om å utarbeide veiledende saksbehandlingsfrister for de ulike klageinstansene for å oppnå reduksjon av saksbehandlingstidene i klagesaker over vedtak truffet av Post- og teletilsynet, jf. Innst. O. nr.121 (2002–2003) s. 17.

En arbeidsgruppe med representanter for Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet har etter oppdrag fra departementet utarbeidet forslag til veiledende frister. I samsvar med arbeidsgruppens forslag fastsatte Samferdselsdepartementet i juni 2004 en veiledende frist på maksimalt fire måneder for behandling av klagesaker etter ekom-

loven. Fristen løper fra klage mottas av Post- og teletilsynet til Samferdselsdepartementet fatter endelig vedtak.

Arbeidsgruppen har i sin rapport lagt vekt på de berørte parterers behov for rask saksbehandling samtidig som hensynet til forsvarlig saksbehandling skal ivaretas. Fristavbrudd skal bare kunne gis i særskilte tilfeller.

De nye fristene vil gi økt forutsigbarhet for næringsliv, andre brukere og myndighetene, og fristene skal overholdes først og fremst ved at behandling av klagesaker skal gis høy prioritet.

Videre liberalisering av postmarkedet

Samferdselsdepartementet sendte 05.05.2004 på bred høring et forslag om å avvikle Postens gjenværende enerett med virkning fra 01.01.2007. I forslaget legger Samferdselsdepartementet til grunn at økt konkurranse og etter hvert en avvikling av gjenværende enerett for Posten, vil være med på å gi publikum og næringsliv et større og bedre tilbud av posttjenester til lavere pris. Postens enerett omfatter i dag kun adressert brevpost med vekt inntil 100 gram og med pris inntil tre ganger grunntaksten for et brev i første vektklasse (18 kr). Fra 01.01.2006 vil eneretten, i tråd med tidligere vedtatt endring i postloven, omfatte adressert brevpost med vekt inntil 50 gram og to og en halv ganger grunntaksten. For senderer fra Norge til utlandet ble markedet åpnet fullt ut for konkurranse med virkning fra 01.07.2003.

For å sikre et godt og likeverdig tjenestetilbud over hele landet legger departementet til grunn at det ved en avvikling av eneretten fortsatt vil bli stilt strenge krav til tjenestetilbud, tilgjengelighet og framsendingstid. Dette innebærer at standarden for posttjenestene i hele landet minst skal bli opprettholdt på dagens nivå. Dette gjelder bl.a. kravet om postutdeling seks ganger i uka. Samferdselsdepartementet har også i høringsforslaget foreslått at kravet om enhetsporto blir videreført for enkelt-senderer.

Samferdselsdepartementet vurderer for tiden innkomne høringsuttalelser til forslaget. Departementet tar sikte på å legge frem saken for Stortinget i form av en stortingsproposisjon høsten 2004.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Høsten 2002 ble det innført landsomfattende rabattsystemer for ungdom og studenter i den lokale kollektivtransporten, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002). Se også omtale i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr. 60 (2001–2002). Kompensasjonen for ordningene er lagt inn i inntektssystemet til fylkeskommunene.

For omtale av belønningsordningen overfor den lokale kollektivtransporten, vises det til omtalen av programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune ble enig om at fylkeskommunen skulle

overta ansvaret for den lokale kollektivtransporten på Bratsbergbanen fra 01.08.2004. I henhold til avtalen får Telemark fylkeskommune en kompensasjon på 5 mill. kr i 2004, mens for 2005 vil fylkeskommunen bli kompensert for helårsvirkningen på 11 mill. kr. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2003 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2003 innen samferdselsformål

Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	116 356	43 116	159 472
Akershus	383 738	101 825	485 563
Oslo	830 119		830 119
Hedmark	135 943	98 215	234 158
Oppland	124 374	152 770	277 144
Buskerud	167 023	67 457	234 480
Vestfold	90 754	49 603	140 357
Telemark	102 786	71 034	173 820
Aust-Agder	67 282	48 289	115 571
Vest-Agder	151 633	58 533	210 166
Rogaland	374 557	123 677	498 234
Hordaland	390 422	140 287	530 709
Sogn og Fjordane	215 764	114 134	329 898
Møre og Romsdal	269 788	123 485	393 273
Sør-Trøndelag	173 489	71 666	245 155
Nord-Trøndelag	165 470	98 561	264 031
Nordland	440 793	188 747	629 540

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	(i 1 000 kr)		
	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Troms	204 974	114 760	319 734
Finnmark	165 069	31 659	196 728
Sum	4 570 334	1 697 818	6 268 152

¹ Omfatter kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon for funksjonene 730 Bilruiter, 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.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2003 om lag 115 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	1.1.87	1.1.04	1.1.87	1.1.04	1.1.87	1.1.04	1.1.87	1.1.04
Østfold	996	994	29	27	62	75	15	44
Akershus	1 063	1 115	27	25	82	89	45	64
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 535	39	38	49	60	13	49
Oppland	1 988	2 058	37	37	61	78	15	52
Buskerud	1 165	1 169	30	29	97	97	20	75
Vestfold	666	680	27	26	100	100	20	72
Telemark	1 116	1 101	27	27	83	89	31	45
Aust-Agder	953	992	34	34	67	84	7	73
Vest-Agder	1 266	1 288	33	33	47	64	4	61
Rogaland	1 732	1 808	31	31	89	97	35	64
Hordaland	1 746	1 760	28	27	100	100	16	58
Sogn og Fjordane	1 323	1 407	28	27	97	100	32	68
Møre og Romsdal	1 825	1 775	28	28	49	75	9	39
Sør-Trøndelag	1 793	1 610	34	32	36	59	6	46
Nord-Trøndelag	1 816	1 768	33	34	25	42	9	46
Nordland	2 588	2 578	29	29	37	70	1	37
Troms	1 767	1 767	33	33	50	75	1	32
Finnmark	680	623	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 028	30	30	65	78	16	53

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2005 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 01.01.2004 økte andelen av fylkesvegnettet med

fast dekke fra 65 pst. til 78 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 53 pst.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2005 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	kr	20 838 200 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5618–5620 og 5622	kr	2 115 700 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2005, kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5618–5620 og 5622

I Utgifter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01 Driftsutgifter		98 300 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner		13 000 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.		17 900 000	129 200 000
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.		17 000 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>		100 400 000	
	70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>		22 600 000	
	71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., <i>kan overføres</i>		15 700 000	155 700 000
	Sum Administrasjon m.m.			284 900 000
Luftfartsformål				
1310	Flytransport			
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>		444 000 000	444 000 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser		40 000 000	
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>		13 400 000	53 400 000
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01 Driftsutgifter		132 100 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	47 700 000	179 800 000
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	01	Driftsutgifter	31 800 000	31 800 000
		Sum Luftfartsformål		709 000 000
		Vegformål		
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	5 968 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	100 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 592 000 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	184 200 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	46 100 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 700 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	420 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 166 000 000	12 507 000 000
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	380 100 000	380 100 000
1322		Svinesundsforbindelsen AS		
	91	Lån, <i>kan overføres</i>	214 000 000	
	92	Opptreksrenter, <i>overslagsbevilgning</i>	13 000 000	227 000 000
		Sum Vegformål		13 114 100 000

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300 000		
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	200 800 000		
	74 Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	341 100 000	
	Sum Særskilte transporttiltak		341 100 000	
Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	23 Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000		
	25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 000 000		
	30 Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 423 000 000	4 270 000 000	
1351	Persontransport med tog			
	70 Kjøp av persontransport med tog	1 502 000 000	1 502 000 000	
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)			
	01 Driftsutgifter	26 800 000	26 800 000	
	Sum Jernbaneformål		5 798 800 000	
Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap			
	01 Driftsutgifter	3 200 000		
	30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	27 600 000		
	70 Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	600 000		
	71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	45 600 000	
	Sum Samferdselsberedskap		45 600 000	

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester			
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	326 000 000
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	01	Driftsutgifter	154 400 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	38 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 000 000	218 700 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		544 700 000
		Sum departementets utgifter		20 838 200 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	2 100 000
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01	Gebyrinntekter	90 600 000	90 600 000
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	
	02	Diverse gebyrer	350 000 000	
	04	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	379 300 000
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01	Kjørevegsavgift	42 800 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	483 300 000
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	170 400 000
		Sum Samferdselsdepartementet		1 125 700 000

Kap.	Post	Kr	Kr	Kr
Renter og utbytte mv.				
5618	Aksjer i Posten Norge AS			
	80 Utbytte	466 400 000	466 400 000	
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80 Renter	402 600 000	402 600 000	
5620	Aksjer i Mesta AS			
	80 Utbytte	71 000 000	71 000 000	
5622	Aksjer i Avinor AS			
	80 Utbytte	50 000 000	50 000 000	
	Sum Renter og utbytte mv.			990 000 000
	Sum departementets inntekter			2 115 700 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Andre fullmakter

II

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Luftfartsformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

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 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 01 og 02

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

V Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 115 mill. kroner.

løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og pristigning.

VI Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet,

VII Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

VIII Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 02 og 06
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 07
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*IX
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for

investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

Post og telekommunikasjoner*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*XI
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Vedlegg 1**Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som pr. september 2004 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 Mesta AS. For øvrig kan det nevnes at staten ved Statens vegvesen er eneeier i selskapet Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har pr. september 2004 ikke tilsatt daglig leder.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	1 850 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Fri bil. 5 ekstra feriedager pr. år så lenge Enger er eneforsørger for barn under 18 år.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratru ved fylte 60 år.

Posten Norge AS – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	2 210 000 kr + styrelederhonorar i Ergo Group 100 000 kr.
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden.
Spesielle vilkår	Fri bil. Bonus på inntil 25 pst. av årslønn forutsatt at budsjettert resultat og avtalte mål oppnås.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 65 år med rett til å fratru ved fylte 60 år.

Avinor AS – adm.dir. Randi Flesland

Årslønn	1 200 000 kr inkl. styrehonorar i datterselskap.
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratru ved fylte 60 år.

Mesta AS – adm.dir. Kyrre Olaf Johansen

Årslønn	1 800 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 12 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Fri bil.
Pensjon	60 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år.
